



**NACKA**  
KOMMUN

Kallelse/föredragningslista  
19 maj 2020

Natur- och trafiknämnden

Tid: kl. 16:30-18:15

Plats: Nackasalen, Nacka stadshus

Förmöte på sammanträdesdagen

Alliansen samlas klockan 15.30 i lokal Orminge . ÖF plan 0, nacka stadshus.

Oppositionen samlas klockan 15.30 i Tollare, östra flygeln, plan -1, nacka stadshus

Hans Peters (C), ordförande

Natur- och trafiknämnden

1. Mötesinformation

Förslag till beslut

**Förmöte på sammanträdesdagen**

Alliansen samlas klockan 15.30 i lokal Orminge, ÖH plan -1, nacka stadshus.

Oppositionen samlas klockan 15.30 i Tollare, östra flygeln, plan -1, nacka stadshus

**Sammanträdet** äger rum i Nackasalen kl 16.30

2. Utbildning och intrimning distansdeltagande via compodium

3. Inledning av sammanträdet

Förslag till beslut

Upprop

Justering

Anmälan av extra ärenden/ övriga frågor

Anmälan av jäv

4. Uppföljning av framkomligheten i Nacka för år 2019 (NTN 2016/405)

Förslag till beslut

Natur- och trafiknämnden noterar informationen till protokollet.

5. Beslut om att ta fram en projektering för renovering av Järla bro (NTN 2020/19)

Förslag till beslut

Natur och trafiknämnden beslutar att påbörja projekteringen av Järla bro under 2020 med investeringsmedel inom projektet Reinvestering konstruktionsbyggnader 2020.

6. Gestaltning med trygghetsskapande belysning inom ramen för projektet Trivsel och tillgänglighet (NTN 2019/131)

Förslag till beslut

Natur- och trafiknämnden godkänner föreslaget delprojekt som ryms inom budgeten för projektet Trivsel och tillgänglighet. Dessa investeringar medför tillkommande driftkostnader om totalt cirka 6000 kr/år.

Natur- och trafiknämnden

7. Dataskyddsombudets årsrapport 2019 (NTN 2020/105)  
Förslag till beslut  
Natur- och trafiknämnden noterar dataskyddsombudets årsrapport för 2019.
8. Tertialbokslut 1 för Natur- och trafiknämnden 2020 (NTN 2019/194)  
Förslag till beslut  
Natur- och trafiknämnden fastställer Tertialbokslut 1 2020 och överlämnar det till Kommunfullmäktige.
9. Redovisning Internkontroll Tertial 1 (NTN 2020/5)  
Förslag till beslut  
Natur- och trafiknämnden noterar informationen till protokollet
10. Muntlig Tertial information Investeringsprojekt Natur och trafiknämnden (NTN 2020/62)  
Förslag till beslut  
Natur och trafiknämnden noterar informationen till protokollet.
11. Remiss - Detaljplan för området kring Dalvägen-Gustavsviksvägen i sydöstra Boo (NTN 2018/287)  
Förslag till beslut  
Natur- och trafiknämnden antar förslag till yttrande enligt tjänsteskrivelsens bilaga 1, 2020-04-28.
12. Politikerinitiativ - Parkering scoutstuga (NTN 2020/66)  
Förslag till beslut  
Natur- och trafiknämnden anser att politikerinitiativet är besvarat med bedömningen att det inte är lämpligt att anlägga parkering på Skyttevägen men att viss uppställning av fordon kan ske tills vidare.
13. Medborgarförslag - Förlängning av trottoar (NTN 2020/69)  
Förslag till beslut  
Natur- och trafiknämnden beslutar att uppdra trafikenheten att utreda förlängning av gångvägen på Lännerstavägen till korsningen Soldatvägen.

Natur- och trafiknämnden

14.      Projektavslut Reinvestering konstruktionsbyggnader år 2016      Projektnummer  
          90000257 (NTN 2019/21)
- Förslag till beslut  
          Natur- och trafiknämnden noterar informationen till protokollet.
15.      Övriga frågor
16.      Information Trafikenheten
17.      Information Enheten drift offentlig utemiljö
18.      Redovisning Delegationsbeslut (NTN 2020/80)
- Förslag till beslut  
          Natur- och trafiknämnden noterar informationen till protokollet.
19.      Redovisningar Anmälningar
- Förslag till beslut  
          Natur- och trafiknämnden noterar informationen till protkollet
20.      Utveckling av överklagan av upphävd dispens från naturreservatsföreskrifterna för  
          belysning vid Långsjön naturreservatBeteckning 505-5 1851-2017 (NTN 2020/50)
- Förslag till beslut  
          Natur- och trafiknämnden utvecklar överklagan enligt bilaga 1 till tjänsteskrivelsen  
          daterad 15 maj 2020.

# Mötesinformation

1

Tomt dokument

# Utbildning och intrimning distansdeltagande via compodium

2

Tomt dokument



Uppföljning av  
framkomligheten i Nacka för  
år 2019

4

NTN 2016/405

2020-04-25

TJÄNSTESKRIVELSE  
Dnr NTN 2016/405

Natur- och trafiknämnden

## Uppföljning av framkomligheten i Nacka för år 2019

### Förslag till beslut

Natur- och trafiknämnden noterar informationen till protokollet.

### Sammanfattning av ärendet

Uppföljningen av kommunens strategi Framkomlighet i Nacka presenterar händelser och tillstånd i det regionala och kommunala trafiksystemet som under 2019 har påverkat Nackas resenärer, liksom restider för kollektivtrafik, bil och cykel.

Antalet påstigande kollektivtrafikresenärer i Nacka har ökat. Statistik visar att bussarnas kö- och körtider tydligt följer de ombyggnationer som pågått. Slussens ombyggnad påverkar fortfarande, men kötiderna mellan Vikdalsvägen och Henriksdal, samt mellan Londonviadukten och Slussen har minskat jämfört med förra året. För linje 471 och 410 har körtiderna förbättrats jämfört med 2018. Även cyklisterna påverkas om pågående ombyggnationer, även om fler ändå cyklar. Under 2019 har resandet med pendelbåtlinje 80 ökat kraftigt och restiderna ligger stabilt. Trots att allt fler reser med kollektivtrafiken, ökar bilinnehavet i kommunen. I uppföljningen av restiderna för bil visar statistik att restiderna ligger ungefär i nivå med de för 2018. Vissa sträckor har förbättrats p.g.a. färdigställda utbyggnader, medan andra försämrats p.g.a. pågående ombyggnationer. Särskilt har situationen förbättrats på väg 222, vilket kan förklaras av att byggnationen av tpl Kvarnholmen färdigställdes i juni 2019.

Framkomlighetsrapportens resultat visar på att kommunens ansvar att tillförsäkra en god framkomlighet för medborgarna har fortsatt öka, och kommer att vara allt viktigare under kommande år. Vidare är det viktigt att respektive projekt koordineras med varandra samt att externa aktörer, såsom Trafikverket, Trafikförvaltningen och räddningstjänsten, involveras och hålls informerade, liksom att god kommunikation tillhandahålls kommunens invånare.

### Ärendet

Uppföljningen av restider och framkomligheten i Nacka och länet grundar sig i kommunens strategi Framkomlighet i Nacka som beskriver strategi och verktyg för att skapa en pålitlig och förutsägbar framkomlighet i trafiksystemet med prioritet för gående, cyklisterna och kollektivtrafik. Verktygen kan kategoriseras under rubrikerna styra, kommunicera, trimma, bygga, samordna samt externa faktorer/externa aktörer. Strategin antogs av kommunfullmäktige i september 2016. I samband med antagandet av



framkomlighetsstrategin uppdrog kommunstyrelsen att komplettera uppföljningen av strategin med en årlig redovisning av dels faktisk restid till viktiga målpunkter, dels de åtgärder som Nacka önskar att andra aktörer vidtar vid varje givet tillfälle för att öka framkomligheten för Nackaborna. En första rapport för att ta fram startmätningar och peka ut sträckor togs fram under 2017 och nu har en fjärde uppföljningsrapport sammanställts.

Nacka kommun är fortfarande beroende av vad som händer i det regionala trafiksystemet för att kommunens egna trafikanter ska komma fram. Södra länken utgör en flaskhals, liksom Slussen, Henriksdal och Stadsgårdsleden. Lättnader efter Norra länkens färdigställande och införande av förändrad trängselskatt har påverkat, men för 2019 noteras en ökning i både antal stängningar samt antal stängningsminuter i Södra länken jämfört med förra året. Inga större trafikökningar har förekommit, varför ökningen antas bero på fler händelser (olyckor eller tillbud) och en bättre riskbedömning av vägtrafikledarna på Trafik Stockholm. Trafikmängderna minskar något i flera av punkterna i det regionala trafiksystemet, vilket särskiljer sig från tidigare år.

Nackas resenärer har även under 2019 påverkats av projekt inom kommunens gränser. Projekt Nya gatan med påverkan på Vikdalsvägen och Värmdövägen, liksom FUT:s förberedande arbeten med påverkan på Värmdövägen i Sickla. Även stor påverkan har skett i Orminge och Älta. Tillkomsten av trafikplats Kvarnholmen har också stöpt om resandet i centrala Nacka där de tidigare svåra läget med kösvansar ut på väg 222 från rampen upp i trafikplats Nacka numera är borta. Under kommande år kommer projekt i kommunen att fortsatt medföra stor påverkan på trafiksystemet i kommunen.

Ett urval av rutter för buss och pendelbåt i Nacka har gjorts för uppföljning av restider. Antal påstigande kollektivtrafikresenärer i Nacka har ökat och statistik visar att bussarnas kö- och körtider tydligt följer de ombyggnationer som pågått. Slussen är fortfarande det mest märkbara, men även Värmdövägens, Oxelvägens, Almvägens samt Ormingeringens trafikarbeten har haft effekt på bussarnas framkomlighet. Ombyggnationen av Henriksdals trafikplats har dock haft positiva effekter för bussarna när den nu står färdig. Tidigare kötid för busstrafiken mellan Vikdalsvägen och Henriksdal, samt mellan Londonviadukten och Slussen har minskat jämfört med förra året. Detta kan bero på trimningar med omläggning av trafik till Medborgarplatsen, färdigställande av hållplats Henriksdal samt åtgärder i och till Slussenterminalen. För linje 471 och 410 har körtiderna förbättrats jämfört med 2018, medan kötiden för linje 801, Gullmarsplan – Älta gård, har ökat under 2019 jämfört med tidigare år. Anledningen är troligt de ombyggnationer som pågått i Älta där det stundtals har varit trångt att möta buss mot buss. Under 2019 har båtlinje 80 trafikerats av 6 fartyg på vardagar och 5 på helger. Linjen är populär och resandet har ökat ständigt sedan start. I februari till april ökade resandet markant, och februari sticker ut med 61 % ökning jämfört med 2018. Även under sommarmånaderna är linjen fortsatt störst antal påstigande. Restidsvariationen för båtresor är mycket liten, utan direkta avvikelser eller störningar, vilket gör det till ett pålitligt resval framkomlighetsmässigt.



Trots att allt fler reser med kollektivtrafiken, ökar bilinnehavet i Nacka kommun. Det blir totalt sett fler bilar vilket är kopplat till den ökande folkmängden, men också fler per invånare. Det är det ökade antalet förmånsbilar som ger avtryck i denna statistik. Dock har kommunen en högre andel elbilar än föregående år, vilket är positivt ur klimathänseende.

Restiderna för 2019 med bil ligger i paritet med de för 2018 och för utvalda rutter har bilister liksom bussarna påverkats både av de förbättringar och tillfälliga försämringar för framkomligheten som skett. Färdigställandet av tpl Kvarnholmen och tpl Henriksdal har haft positiva effekter för rutter via väg 222 och Stadsgårdsleden in till city, medan det gått aningen långsammare i Södra länken. I Södra länken har också ett visst ökat trafikflöde noterats där trafiken i riktning mot Nacka ökar, med den ligger nästan still i riktning från Nacka. Antalet stängningar och antal stängningstimmar blir fler, liksom antalet incidenter och olyckor.

Sammanfattningsvis får det ökade trycket på trafiksystemet (om än svagare under 2019) och påverkan från pågående ombyggnationer och vägarbeten konsekvenser för trafiken till och från Nacka. Detta påverkar kollektivtrafiken likväl som bil- och cykeltrafiken, men ännu inte båtresandet.

Framkomlighetsrapportens resultat visar att kommunens ansvar för att tillförsäkra en god framkomlighet för medborgarna har fortsatt ökat, och kommer att vara viktigt under kommande år. Ett steg på vägen är att fortsätta implementeringen av arbetssätt kring trafikföringsprinciper under byggtid som togs fram under 2018. Principerna är utformade för att gynna kapacitetsstarka färdmedel och få med framkomlighetsperspektivet i ett tidigt skede inom varje stadsutvecklingsprojekt. Vidare är det viktigt att respektive projekt koordineras med varandra samt att externa aktörer, såsom Trafikverket, Trafikförvaltningen och räddningstjänsten, involveras och hålls informerade, liksom att god kommunikation tillhandahålls kommunens invånare.

### Ekonomiska konsekvenser

Uppföljningen av framkomlighetsstrategin ger inga omedelbara ekonomiska konsekvenser. Allt eftersom byggandet inom kommunen fortskrider ökar behovet av att se hur framkomligheten påverkas. Mer ekonomiska medel kan komma att behövas för exempelvis kapacitetsstudier och utredningar. Merparten av kostnaderna förväntas ingå i stadsbyggnadsprojekten, men delar kommer att ingå i kommunens roll som huvudman för det egna vägnätet.

### Konsekvenser för barn

Uppföljningen av framkomlighetsstrategin medför i sig inga konsekvenser för barn.

### Handlingar i ärendet

Bilaga 1. Uppföljning restider i Nacka 2019



NACKA  
KOMMUN

Martin Hubertson Merbom  
Tf enhetschef  
Trafikenheten

Ebba Larsson  
Trafikplanerare  
Trafikenheten

Emmatora Alfin  
Trafikplanerare  
Trafikenheten

# UPPFÖLJNINGSRAPPORT

---

## Uppföljning Framkomlighet i Nacka

2020-05-12  
Trafikenheten  
KFKS 2016/343



## Innehållsförteckning

<b>1</b>	<b>Bakgrund och syfte.....</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>Läget i Nacka och i regionen .....</b>	<b>4</b>
2.1	Trafikmängder, befolkning, bilnehav och priser .....	9
<b>3</b>	<b>Restidsuppföljning .....</b>	<b>13</b>
3.1	Kollektivtrafik, buss .....	13
3.1.1	Linje 471 Orminge – Slussen.....	14
3.1.2	Linje 410 Ektorp Centrum – Slussen.....	16
3.1.3	Linje 801 Gullmarsplan – Älta gård.....	18
3.1.4	Slussen .....	19
3.1.5	Henriksdal.....	21
3.1.6	Stadsgårdsleden .....	23
3.2	Kollektivtrafik, spår.....	24
3.2.1	Saltsjöbanan .....	24
3.3	Kollektivtrafik, sjö.....	25
3.3.1	Linje 80, (Sjövägen).....	25
3.4	Cykeltrafik .....	27
3.5	Biltrafik .....	30
3.5.1	Södra länken.....	30
3.5.2	Utvalda rutter för restidsuppföljning med bil .....	33
3.5.2.1	Nacka-Norrtull och Nacka-Kista.....	33
3.5.2.2	Nacka-Stockholm city .....	34
3.5.3	Oplanerade störningar.....	37
<b>4</b>	<b>Sammanfattning och slutsatser .....</b>	<b>38</b>

## I Bakgrund och syfte

Nacka kommun kommer under de kommande åren att växa. 600 bostäder ska tillkomma varje år på Västra Sicklaön, liksom fler arbetsplatser. Utbyggnadstakten har anpassats till Nackaborna, vilket också betyder att utvecklingen anpassas till ekonomi och miljö, samt tunnelbanans förändrade tidplan. I övriga Nacka fortsätter utvecklingen som planerat.<sup>1</sup> Fortfarande kvarstår målet om ca 20 000 nya bostäder och 15 000 arbetsplatser totalt i det framtida Nacka. I juni 2017 passerade Nacka kommun 100 000 invånare och fram till 2030 förväntas befolkningen växa i snitt med 2 500 personer per år. År 2040 bor det sannolikt drygt 150 000 invånare i Nacka. Detta är en stark tillväxt på relativt kort tid och denna tillväxt kommer att ställa krav på hur vi reser till och från Nacka, men även transporter inom kommunen. För att tydliggöra och hantera framkomlighetsfrågan framarbetades därför Nackas framkomlighetstrategi under 2015 och 2016, strategin antogs i kommunfullmäktige under hösten 2016.

I framkomlighetsstrategin anges att kommunen ska följa upp faktiska restider på vägnätet och hur framkomligheten på vägnätet utvecklas över tid. *Faktiska restider till viktiga målpunkter (t ex Slussen, T-centralen och Kista) med olika trafikslag ska mätas regelbundet, rapporteras till kommunstyrelsen och ligga till grund för åtgärdsplaneringen.*<sup>2</sup> Den första uppföljningsrapporten togs fram under 2017 och detta är den fjärde i sitt slag som följer upp framkomlighetsåtgärder och restider för 2019.

De verktyg kommunen har tillhanda för att kunna påverka framkomligheten har illustrerats och beskrivits i framkomlighetsstrategin enligt bilden nedan. Sex olika områden har identifierats och de illustreras som kugghjul eftersom de enskilda delarna hakar i varandra och ger effekt i hela systemet.

---

<sup>1</sup> Nacka kommun, <https://www.nacka.se/stadsutveckling-trafik/har-planerar-och-bygger-vi/nyhetslista-plan-bygg/2020/02/robust-plan-for-nackas-stadsutveckling/>, hämtat 2020-03-03.

<sup>2</sup> Framkomlighet i Nacka, sidan 3.





Figur 1. Utdrag ur Framkomlighetsstrategin.

Nacka har inte mandat över alla verktyg, samarbete både regionalt och lokalt är nödvändigt och Nacka är beroende av de offentliga satsningar som Trafikverket och Region Stockholm gör i förbättringar av infrastrukturen gällande väg och kollektivtrafik.

I och med Nackas stadsbyggande är det en utmaning att koordinera alla utbyggnader som skall ske inom en begränsad geografi på en begränsad tid. Många arbeten kommer att ske samtidigt och prioriteringar kommer att behöva göras. Nacka arbetar med att koordinera och skapa bra förutsättningar för genomförandeplaneringen av dessa utbyggnader, främst på Västra Sicklaön. Det är viktigt att arbeta med alla olika delar ovan för att minimera effekterna av trafikpåverkan.

## 2 Läget i Nacka och i regionen

Hela Stockholmsregionen står inför en stark tillväxt och år 2030 beräknas hela länet ha drygt 2,6 miljoner invånare, från dagens drygt 2,3 miljoner. Detta medför att fler och fler personer kommer att vistas på vägnätet och i kollektivtrafiken. Den kraftiga byggtakten och expansionen kommer att ge flera störningar, och begränsningar kommer att ske på vägnätet. Både inom och utanför kommunen kommer planerade och oplanerade om- och nybyggnationer att påverka framkomligheten.

Under 2019 har ett två större infrastrukturåtgärder färdigställts som haft påverkan på det regionala trafiksystemet:

- **Förbättrad framkomlighet i Henriksdals trafikplats.** Ett projekt som haft stor påverkan på framkomligheten för Nackas trafikanter är ombyggnationen av hållplats Henriksdal samt korsningen Värmdövägen/Kvarnholmsvägen. Ombyggnationen

avslutades i oktober 2019 och har genomförts av Stockholms stad. Se mer om detta under rubriken Henriksdal nedan.

- **Trafikplats Kvarnholmens västliga ramper** har färdigställts med öppning för trafik 28 juni 2019. Projektet har genomförts i samarbete mellan Nacka kommun och Trafikverket och är den avslutande etappen av Kvarnholmsförbindelsen. Mer om effekterna av den nya trafikplatsen nedan.

Pågående arbeten som också har stora effekter på framkomligheten under 2019 är:

- **Ombyggnation av Slussen.** Här fortsätter ombyggnationen av en ny sluss mellan Mälaren och Saltsjön, en ny bussterminal i berget, samt en ny trafikplats i ytläge mellan Gamla stan och Söder. Bussterminalen och Saltsjöbanan med ändstation Slussen väntas stå färdig 2026. Mer om Slussen nedan.
- **Projekt Nya gatan** har under hela året påverkat trafiken på Vikdalsvägen, från korsningen Griffelvägen, förbi cirkulationsplatsen vid korsningen Värmdövägen till korsningen Lillängsvägen på Värmdövägen. Busshållplats Nacka forum, stadshuset i södergående riktning, har flyttats till Vikdalsbron. Begränsad framkomlighet med färre körfält har förekommit. Sprängningar har bidragit till stopp i trafiken under 5–10-minutersperioder kl. 10, 12 och 14. Gång- och cykelvägen är omlagd östra sidan om Vikdalsvägen och till södra sidan av Värmdövägen.
- **Omfattande schaktarbete på Värmdövägen vid hållplats Sickla station.** Arbetet har bestått i nedläggning av högspänningskablar som pågått under perioden från maj till november. Längst med en sträcka på ca 150 meter har trafiken påverkats genom sänkt hastighet förbi arbetsområdet. Gång- och cykelbanan på Värmdövägens södra sida har flyttats ut i körbanan där enbart ett körfält i vardera riktningen har begränsat framkomligheten. Busshållplatserna Sickla station har under en period flyttats.
- **Ledningsdragningar och ombyggnation av Sickla industriväg** har påverkat trafiken längst med Sickla allé, i Atlasrondellen och längst med hela Sickla industriväg. Full framkomlighet, men med flyttade körfält har förekommit, för alla trafikslag. Delvis begränsad framkomlighet tillfälligt. Busshållplatserna på Sickla industriväg har nya placeringar.
- **Ombyggnationer i Orminge centrum.** Här har trafiken påverkats genom omledningar under hela året. En del vägar har varit temporärt avstängda. Busshållplatser har flyttats och omläggning av körsträckor för busstrafiken har förekommit. Trafiken har även påverkats genom sänkta rekommenderade hastigheter och stopp vid sprängningar. I anslutning till Orminge centrum har fortsatt ombyggnation av gång- och cykelvägen på Värmdövägen från Björknäs C pågått, och kommer att färdigställas under 2020. Arbetet har påverkat främst gång- och cykeltrafiken, där omledning av GC-vägen har förekommit samt busshållplatser längst med sträckan flyttats – varav en har varit stängd temporärt. Ytterligare påverkan har varit sänkta hastigheter, samt begränsad framkomlighet mellan kl. 9-15 med ett körfält.
- **Omfattande VA-arbeten i Älta** som förekommit under året med begränsad framkomlighet i perioder. Ett körfält i vardera riktningen, samt avstängningar av vägar och flytt av busshållplatser.

Utöver dessa trafikpåverkande åtgärder som har pågått under majoriteten av året har arbeten på Vikinghillsvägen pågått samt två brorenoveringar genomförts på Saltsjöbadsleden, där trafiken påverkats i mindre utsträckning.

Andra åtgärder regionalt som färdigställda är väg 267 Rotebroleden som har fått 2+2 körfält med ombyggda trafikplatser i Stäket och Rotebro, Nynäsbanan har fått en pendeltågsstation i Vega och Ostkustbanan fått kapacitetsförstärkning Stockholm C-Sörentorp. Vidare har busstrafiken regionalt fått bättre förutsättningar genom trimningar längs väg 226 Huddingevägen, väg 229 Tyresövägen och väg 259 Glömstavägen.<sup>3</sup>

I Nacka har också fler åtgärder färdigställts. Dessa är ombyggnad av korsningen vid Neglinge station Stockholmsvägen/Neglinge torg som har skapat bättre trafiksäkerhet och framkomlighet, breddning av gång- och cykelbana om 250 meter längs Ektorpsvägen, samt utbyggnad av gång- och cykelväg på 1 km längs Wärmdövägen vid Centralplan. Ungefär 400–500 meter återstår i projektet och kommer att slutföras under 2020. Även byggande av gångbanor med felande länk längs Skyttevägen, anslutande gångbana till Bågens förskola på Bågspännarvägen, samt förlängd gångbana på Strandpromenaden har avhjälpt trafiksäkerhets- och framkomlighetsbrister lokalt.



Gångbana till Bågens förskola i Saltsjö-Boo.

Som nämnts har trafikplats Kvarnholmens nytillkomna ramper med utfart i västlig riktning samt påfart i östlig riktning tydligt fördelat om trafiken i de centrala delarna av Nacka.

---

<sup>3</sup> Trafikverket Region Stockholm, e-post 2020-02-26.

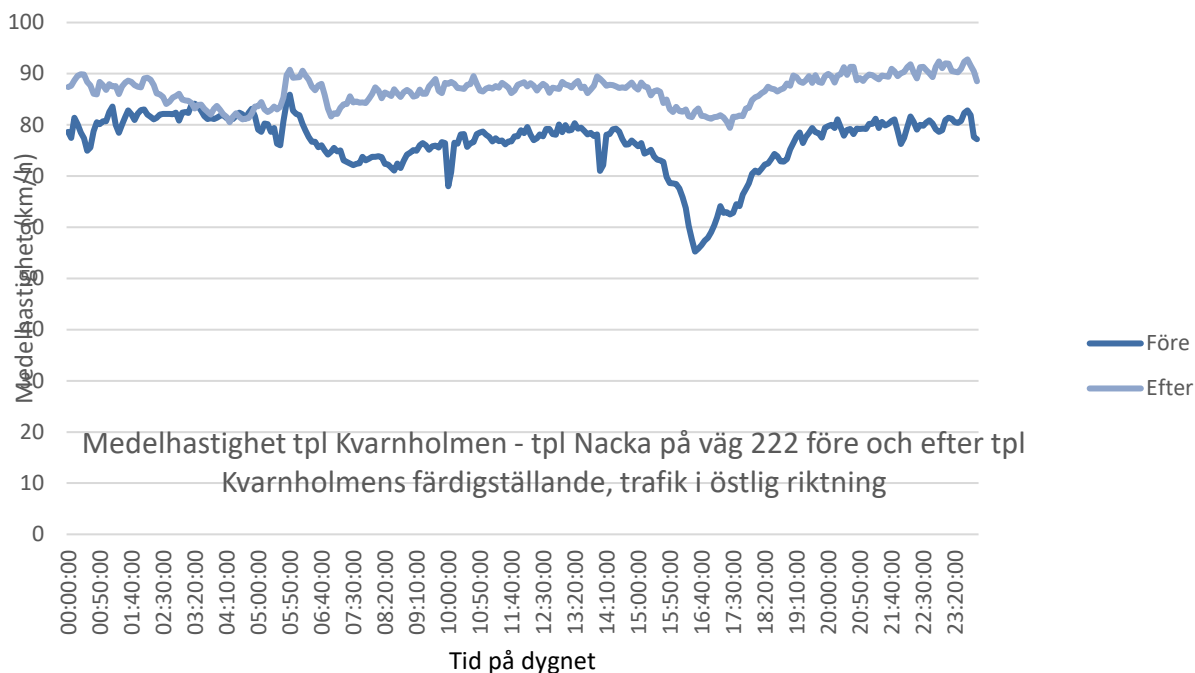
## Trafikplats Kvarnholmen



Figur 1. Skiss över den nya trafikplats Kvarnholmen. Illustration Trafikverket Tomas Örhling 2015.

Effekter har varit synliga både på väg 222 och lokalt på Nackas vägnät. Restiderna på väg 222 mellan tpl Kvarnholmen och tpl Nacka, samt mellan tpl Nacka och tpl Skvaltån har minskat, samtidigt som medelhastigheterna ökat. Mellan Kvarnholmen och Nacka har restiden minskat med 12 %. Stora förbättringar syns framförallt under morgon- och eftermiddagsrusningen där eftermiddagen sticker ut särskilt. Mätningarna är gjorda i oktober och november 2018, samt februari 2019 (före öppnandet av ramperna) och motsvarande månader 2019 och 2020.<sup>4</sup>

<sup>4</sup> Trafik Stockholm, 2020-02-25.



Figur 2. Medelhastighet mellan tpl Kvarnholmen och tpl Nacka på väg 222 i östlig riktning. Mätningar oktober, november 2018 och 2019 samt februari 2019 och 2020, d.v.s. före samt efter trafikplats Kvarnholmens öppnande.

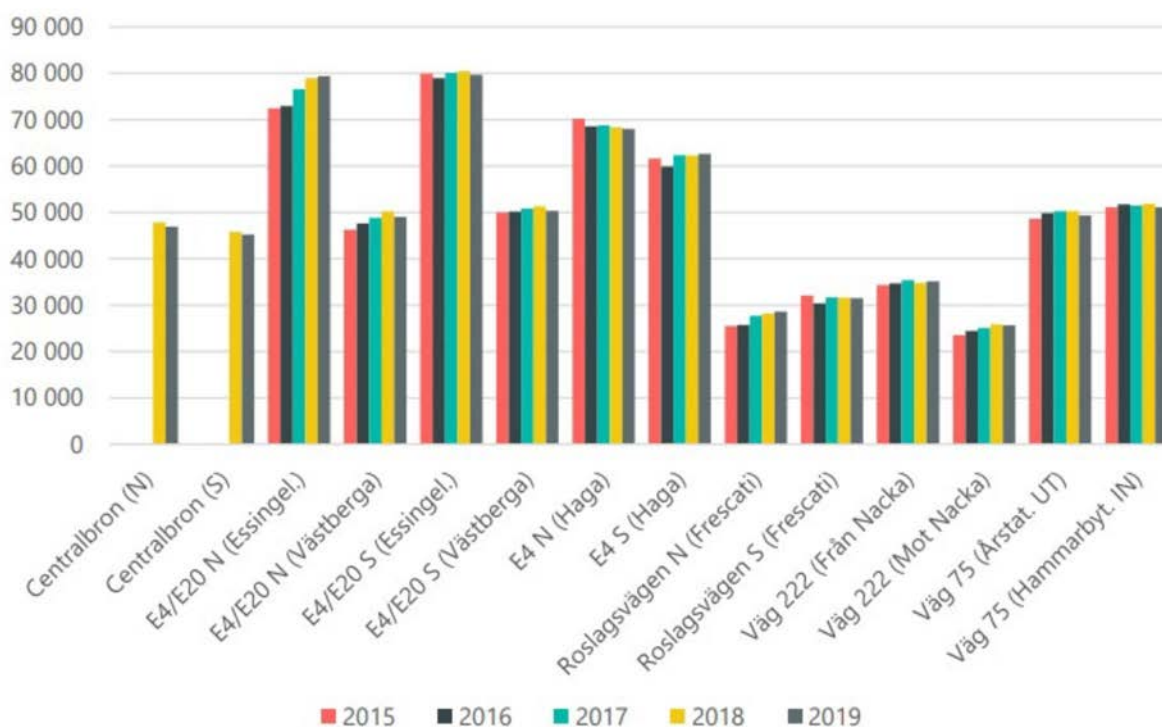
För trafik med målpunkt runt Nacka Forum, Stadshuset, Nacka gymnasium och idrottsanläggningarna har situationen också förbättrats. Särskilt för busstrafiken har det sett ljusare ut. Tidigare fick bussarna stå i kö på rampen från väg 222 i tpl Nacka med förlängda körtider på 4–5 minuter. Sedan rampen till tpl Kvarnholmen öppnats har kapaciteten förbättrats och dessa förseningar förekommer inte längre.

Men det är inte enbart fysiska investeringsåtgärder som påverkar framkomligheten. Sedan december 2015 har kommunen parkeringsavgifter på de allmänna gatorna på Västra sicklaön. År 2018 hade Nacka kommun 875 ärenden på fordon med anmärkning kopplat till avgift, d.v.s. att man t.ex. parkerat utan erlägga avgift på avgiftsbelagd parkeringsplats eller att inte inneha giltigt boendeparkeringsstillstånd. År 2019 hade denna siffra stigit till 1688 ärenden. Anledningen till det ökade antalet ärenden är att kommunen förbättrat sin parkeringsövervakning, men också att felparkeringarna i sig ökat vilket påverkat framkomligheten och tillgängligheten till parkering. Detta har delvis föranlett att kommunen höjde parkeringsavgifterna den 20 januari 2020 från 8 till 10 kronor per timme och boendetaxan för en 30-dagarsperiod höjdes från 400 till 500 kronor. Dygnspriset höjdes inte.<sup>5</sup> Avgiftshöjningen och dess effekter studeras vidare i kommande uppföljningsrapporter.

<sup>5</sup> Nacka kommun, <https://www.nacka.se/stadsutveckling-trafik/trafik-och-resande/parkering/parkeringsavgifter-och-boendeparkering/>, hämtas 2020-03-03.

## 2.1 Trafikmängder, befolkning, bilnehav och priser

Under 2019 har trafikmängderna i trängselskatteportalerna på medelvardagen<sup>6</sup> under året minskat jämfört med 2018 i länet. Minskningen över trängselskattesnittet är för liten för att dra några generella slutsatser mer än att det går i linje med förra året då minskningen var ca 2,5 procent. På Essingeleden är minskningen 4 procent vilket är tvärt emot förra året där det var en ökning på 3,5 procent. Det finns ingen plats som sticker ut mot föregående år, de flesta har en liten minskning men några har också en ökning. Största minskningen finns vid Danvikstull (-3,2 procent), vilket sannolikt beror på Slussens ombyggnad med påverkan på Stadsgårdsleden. Den största ökningen skedde vid Lilla Essingens påfart norrut (+1,7 procent).<sup>7</sup>



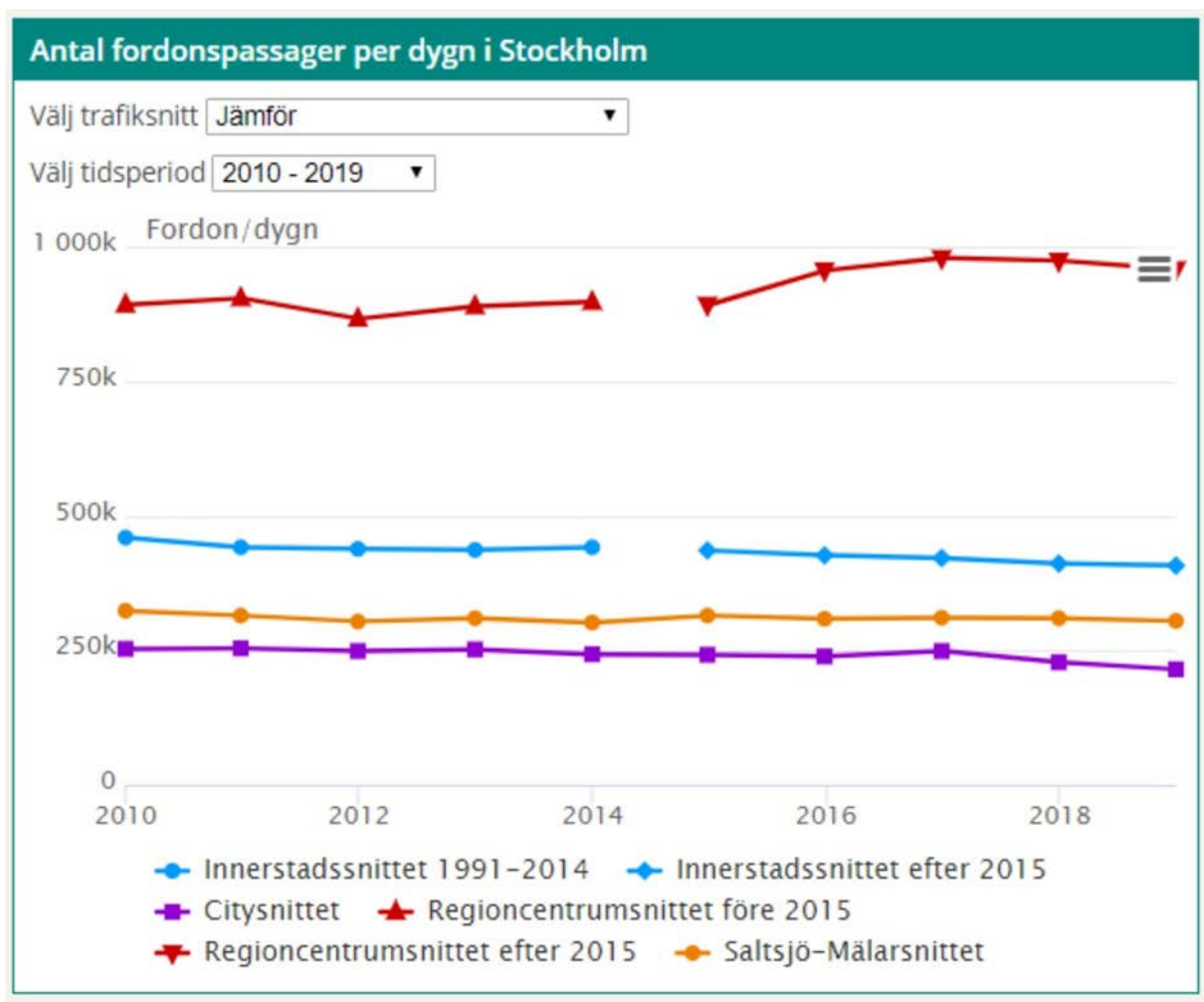
Figur 3. Trafikutveckling i strategiska punkter, Stockholms län. Vardagsmediandygn med data från MCS (Motor Control System).

Mellan 2018 och 2019 ses också ett generellt trendbrott från tidigare års ständiga ökning, trafikmängderna minskar något i flera punkter (10 av 14). Dessa minskningar är dock inte så stora och kan bero på naturlig variation, men utvecklingen är intressant att följa. Trafiken i riktning mot Nacka ökar, medan den ligger nästan still i riktning från Nacka. Utvecklingen mer specifikt för Södra länken, se rubrik för Södra länken nedan.

En kompletterande bild visar Stockholms stad där en skillnad syns mot trafik närmare innerstaden och i övriga länet.

<sup>6</sup> En ungefärligt trafiksituation en vardag.

<sup>7</sup> Trafik Stockholm, Störningsrapporten 2019, sidan 9.



Figur 4. Antal fordonspassager per dygn i Stockholm. Källa: Trafikkontoret Stockholms stad.<sup>8</sup>

De senaste 10 åren visar att trafiken legat stabilt eller sjunkit något över innerstadssnittet, Saltsjö-Mälarsnittet samt citysnittet, medan det ökat i de yttre delarna av länet.

I kollektivtrafiken blir resenärerna fler och antalet påstigande kollektivtrafikresenärer i länet var under 2018 drygt 3 miljoner under en vintervardag, en ökning på ca 100 000 från föregående år. I Nacka ser utvecklingen ut enligt nedan.<sup>9</sup> 5700 av dessa är påstigande vid Nacka Forum.

Område	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Nacka	61 000	64 000	64 000	66 000	67 000	67 000	67 000	70 000	73 600	73 900

Trots att allt fler reser med kollektivtrafiken, ökar bilinnehavet i Nacka kommun. Det blir totalt sett fler bilar vilket är kopplat till den ökande folkmängden, men också fler per invånare. Förklaringen ligger i fler förmånsbilar<sup>10</sup>. I Nacka fanns det år 2019 280 privatägda personbilar per

<sup>8</sup> Trafikkontoret Stockholms stad, <http://miljobarometern.stockholm.se/trafik/motorfordon/trafikfloden-innerstaden-och-regioncentrum/?start=2010&end=2019>, hämtat 2020-04-28.

<sup>9</sup> Fakta om SL och länet 2018, [https://sl.se/globalassets/rapporter-etc/sl\\_och\\_lanet\\_2018.pdf](https://sl.se/globalassets/rapporter-etc/sl_och_lanet_2018.pdf), hämtat 2020-03-18.

<sup>10</sup> Med förmånsbil avses en tjänstebil som används privat.

1000 invånare, jämfört med 282 privatägda personbilar per 1000 invånare för 2018. Här går trenden neråt, liksom i andra kommuner i länet. Men tittar man på statistiken för förmånsbilar går det innehavet uppåt i Nacka. Jämfört med t.ex. Stockholm och Täby har vi alltså ett totalt sett högre bilinnehav per 1000 invånare.<sup>11</sup>

År	Fysiska personers bilar per 1000 invånare (detta är endast bilar som ägs eller leasas av privata personer och enskilda firmor)		Totalt antal bilar per 1000 invånare (detta inkluderar förmånsbilar)	
	2017	2018	2017	2018
Nacka	2017	285	448	
	2018	282	444	
	2019	280	474	
Täby	2017	356	430	
	2018	355	427	
	2019	354	424	
Stockholm	2017	198	375	
	2018	195	370	
	2019	192	361	
Stockholms län	2017	272	404	
	2018	269	398	
	2019	266	394	

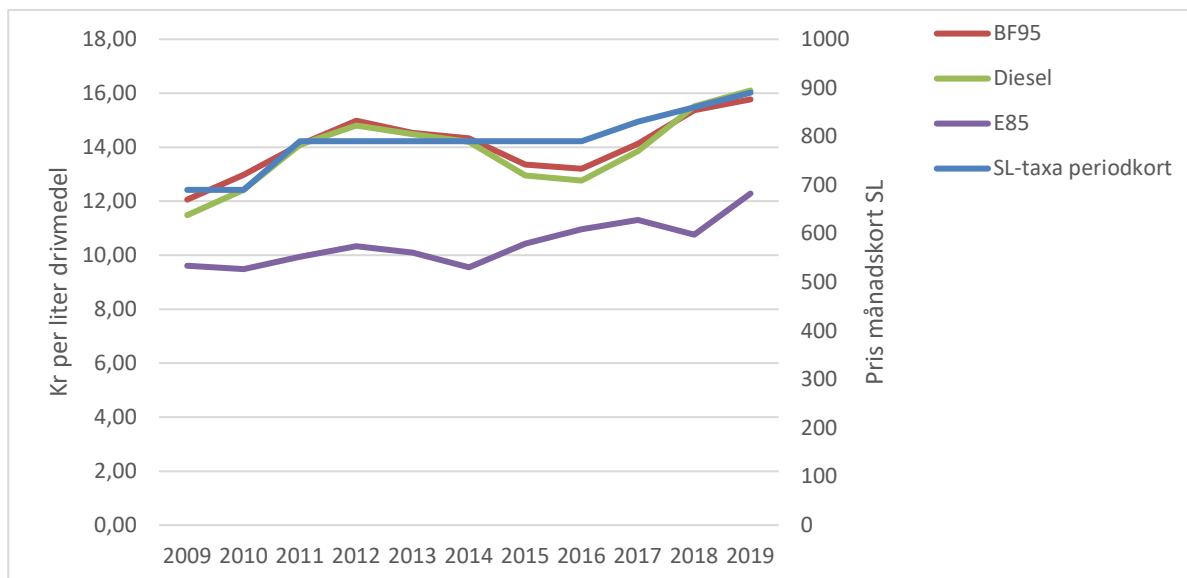
Även om bilinnehavet ökar något, ökar också både antal och andel elbilar i kommunen. Se tabell nedan:

År	Total mängd elbilar			Andel av elbilar i länet		
	2017	2018	2019	2017	2018	2019
Nacka	218	299	719	6%	6%	7%
Täby	116	186	392	3%	4%	4%
Stockholm	1881	2660	5004	51%	50%	49%
Stockholms län	3669	5293	10285	100%	100%	100%

Bensinpris och taxa i kollektivtrafiken är faktorer som påverkar resandet. Utvecklingen på dessa områden ser ut enligt nedan:

<sup>11</sup> Statistik från Trafa.





Figur 5. Drivmedelspriser och kostnad för månadskort i SL-trafiken. Dessa följs åt men har stigit kontinuerligt över åren.

De som både bor och jobbar i kommunen är 14 895 personer, medan de som jobbar i kommunen men bor i en annan kommun är 20 313 personer. De som pendlar ut från kommunen, d.v.s. bor i Nacka, men jobbar på annan ort är 36 145 personer.<sup>12</sup> Denna utpendling kommer möjligen att justeras till en högre grad av pendling inom kommunen i takt med att fler arbetsplatser tillkommer när Nacka växer. För att få en påverkan på framkomligheten och ett jämnare flöde i trafiksystemet är det viktigt att arbetsplatserna i framtiden blir fler i förhållande till befolkningen jämfört med dagsläget. Det är ett effektivt verktyg för att framöver skapa bättre framkomlighet i Nacka.

För att få en så smidig resa som möjligt, kan man som trafikant göra informerade val innan resan startar. Det finns många olika sätt, men i Stockholms län är den plattform som samlar de största offentliga aktörerna Trafiken.nu. Trafiken.nu är en webbtjänst med information om trafiken i Stockholmsområdet. Huvudmålgruppen är pendlare som ges en samlad och aktuell bild av trafikläget så att resan blir enklare att planera oavsett om färdmedlet är bil, motorcykel, kollektivtrafik, cykel eller transport till fots. Här ges en överblick över trafikläget med aktuella störningar som till exempel köer, olyckor, hinder, vägarbeten och väglag. Tjänsten är tillgänglig dygnet runt. Sedan våren 2018 finns det också en app att ladda ner. Förutom meddelanden om störningar på t.ex. en specifik sträcka eller tid, kan man också få tillgång till aktuella bilder från 300 trafikkameror.

Förebyggande arbete för att planera och minska effekterna av trafikpåverkande arbeten bedrivs inom ramen för samarbete mellan länets aktörer och Trafik Stockholm, men även i särskilda kluster. Ett sådant klustersamarbete finns för centrala Nacka. Där har projekt möjlighet att stämma av mellan varandra, koordinera och samplanera arbeten och även göra trafikanalyser för att förutspå trafikpåverkan. Det finns även möjlighet att anpassa tidplaner, samt hitta effektiva lösningar i trafikordningsplaner i ett tidigt skede.

<sup>12</sup> SCB, Kommuner i siffror, <https://www.scb.se/hitta-statistik/sverige-i-siffror/kommuner-i-siffror/#?region1=0182&region2=0160>, hämtat 2020-02-25.

### 3 Restidsuppföljning

Uppföljningen av restider består av kontinuerlig uppföljning av restider för vissa sträckor med kollektivtrafik, cykel och bil, men även uppföljning av enskilda händelser som har eller har haft stor påverkan på Nackas trafik och resenärer. Majoriteten av siffrorna som visas gäller för tidsperioden 2015–2019. Dock kan jämförelserna skilja sig både inom trafikslagen och mellan dessa. Syftet är inte att ställa resultaten eller trafikslagen mot varandra, varför det finns en variation i redovisat underlag. Eftersom uppföljningen ska göras löpande kan eventuella framtida jämförelser på samma sträcka och samma tidsperiod fångas upp vid behov.

Som tidigare nämnts är kapacitetsbegränsningarna sammankopplade med trafikflödena i övriga regionen, men denna uppföljning ger en bild över situationen för Nacka. Nedan följer en redovisning av respektive trafikslag.

#### 3.1 Kollektivtrafik, buss

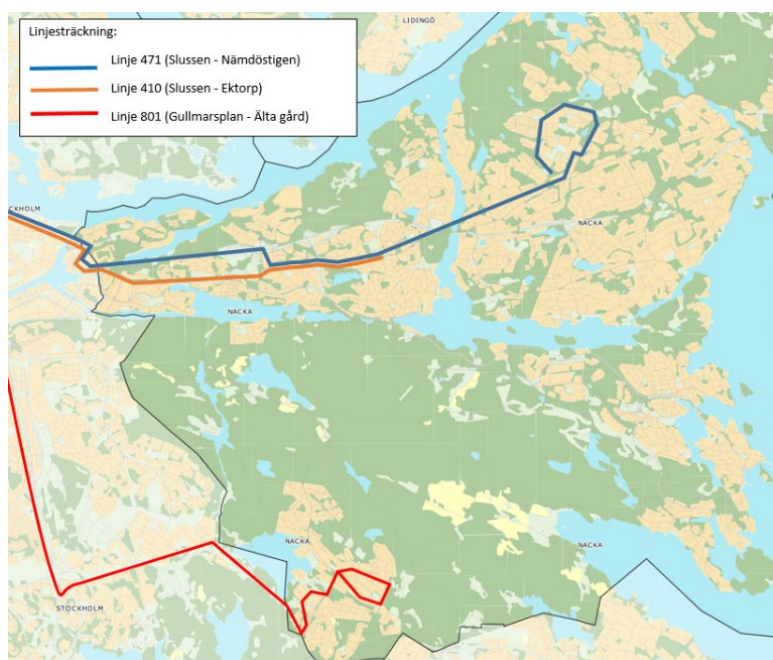
För kollektivtrafik med buss har restiderna följts upp genom de trafikdata som genererats genom bussarnas färdatorer samt genom samarbete med Trafikförvaltningen och dess trafikoperatörer Keolis, Nobina och Arriva. Trafikförvaltningens bussar är utrustade med ett automatiskt trafikräkningssystem som registrerar på- och avstigande. Det är ca 10–20 % av bussflottan som i dagsläget är utrustade med sådan utrustning. Detta gör att inte alla turer observeras och att det varierar mellan antalet observationer för olika avgångar. I sin tur medför detta att variationen är stor mellan olika turer från samma linje över dygnet. Vad gäller diagrammen är det också viktigt att se till skalan, där höga staplar i själva verket kan betyda korta tider, men där skillnaden mot föregående år varit stor.

De indikatorer som använts är följande:

- **Trafikståtid.** Den tid då fordonet står still mellan hållplatser i exempelvis kö eller vid rött ljus. Hastigheter mindre än 3 km/t räknas som trafikståtid i bussarnas färdatorer.
- **Total körtid exkl. hållplatser.** Körtiden för bussen på hela eller delar av linjen. Detta mått används för att mäta bussens framkomlighet på vägnätet.

De linjer som följts upp är linjerna 410 och 471 i riktning mot Slussen samt 801 i riktning mot Gullmarsplan.

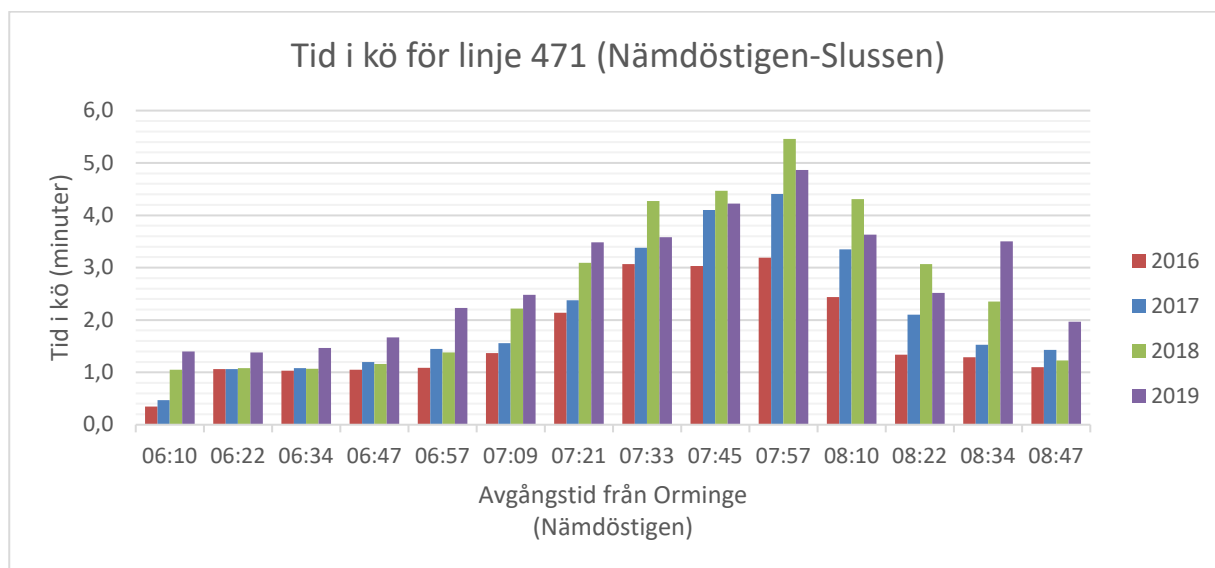
Uppföljningen har skett för tidsperioden våren för åren 2016, 2017, 2018 och 2019, vardagar kl. 06.00-09.00. Urvalet av linjer har gjorts för att täcka in olika kommundelar samt de vägvagnsdelar som bedöms som intressanta i den kontinuerliga uppföljningen av trafiken.



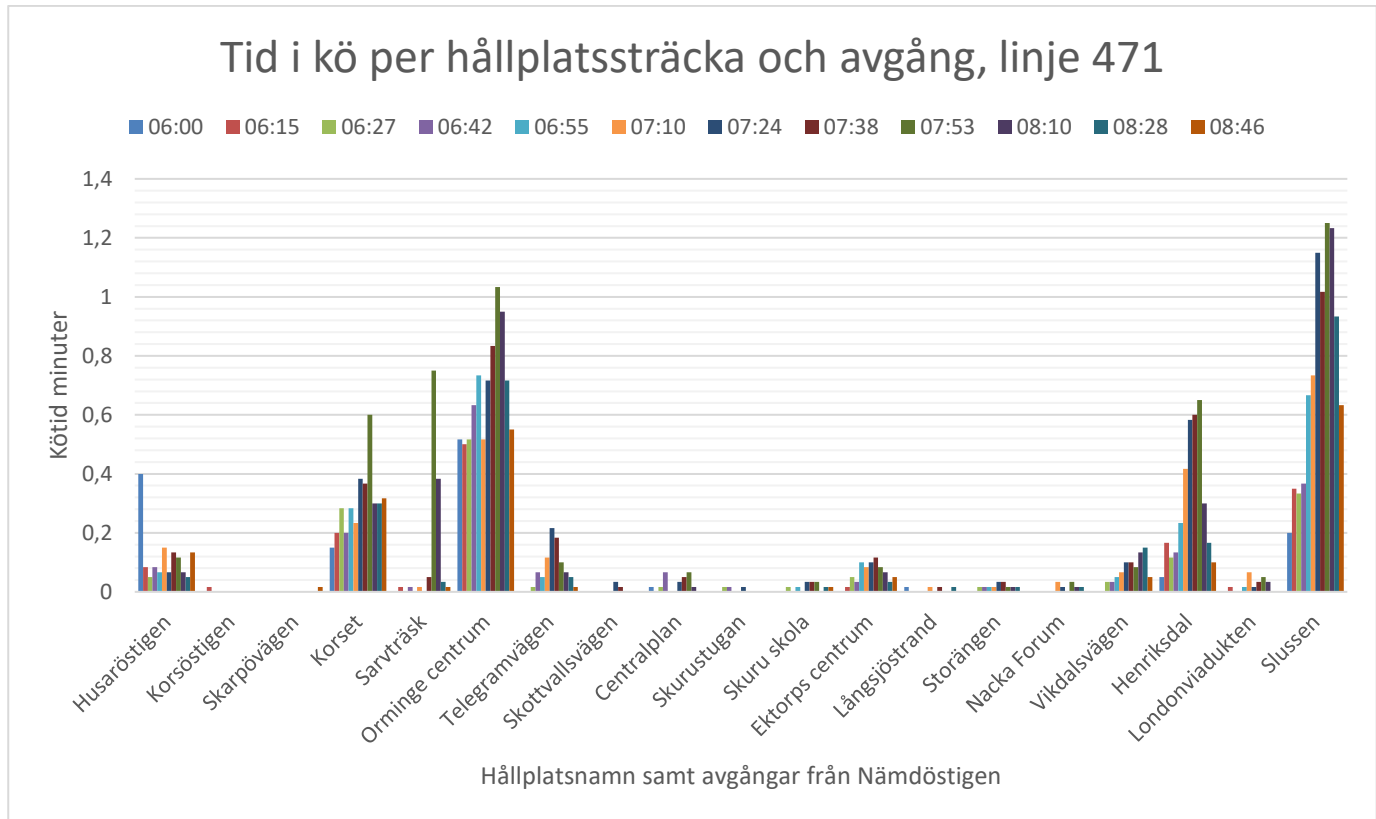
Figur 6. Rutter för de utvalda busslinjerna 471, 410 och 801.

### 3.1.1 Linje 471 Orminge – Slussen

Sett till trafikstättiden syns ett mönster med en tydlig tidsperiod där bussarna behöver köa längre. Mellan ca kl. 07.30- 08.30 är köerna som längst, och så har det sett ut sedan mätperiodens början. Däremot noteras en tydlig förändring under 2019, där tid i kö under maxtimmen gått ner jämfört med 2018. Däremot har de ökat en aning under de senare morgonavgångarna, vilket skulle kunna vara ett tecken på att maxtimmen breder ut sig och fler reser över en längre tidsperiod.



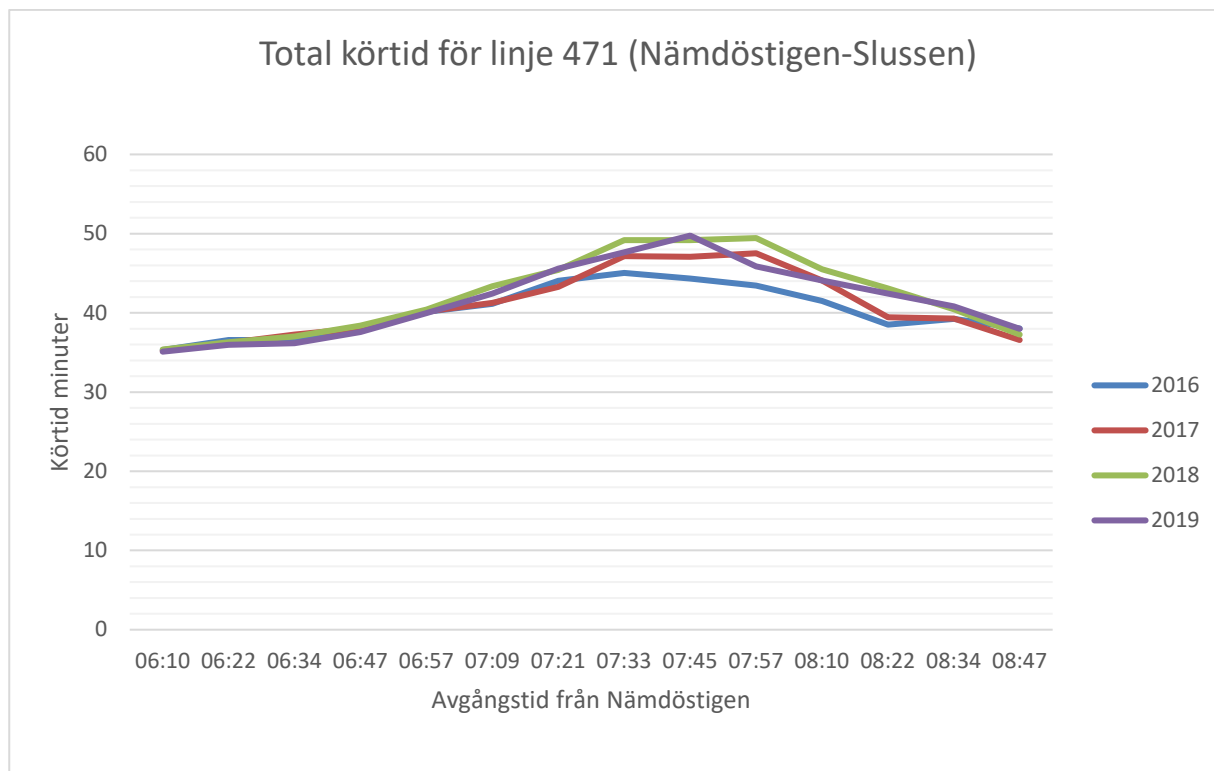
Figur 7. Trafikstättid för respektive morgonavgång under en normaldag för busslinje 471.



Figur 8. Tid i kör per hållplatssträcka uppdelat per avgång för linje 471 under våren 2019.

Tiden i kö har också brutits ner på tid i kö per hållplatssträcka. För linje 471 har 12 avgångar från Nämndöstigen till Slussen vardagar kl. 06.00-08.45 studerats för våren 2019. Statistiken visar tydligt att bussen fastnar i kö på de sträckor och platser som haft pågående vägarbeten samt in mot Henriksdal och Slussen. Dessa är bytespunkter med små marginaler och fullt kapacitetsutnyttjande. Som listats ovan har omfattande arbeten pågått i Orminge och kötiden mellan Sarvträsk och Orminge centrum har ökat med upp till 1 minut jämfört med förra året, då det knappt förekom någon trafikstättid där alls. Å andra sidan har tid i kö mellan Vikdalsvägen och Henriksdal, samt mellan Londonviadukten och Slussen minskat jämfört med förra året. Trimningarna som skett med omläggning av trafik till Medborgarplatsen samt färdigställandet av hållplats Henriksdal och korsningen Värmdövägen/Kvarnholmsvägen har haft positiv effekt. Läs mer om effekterna av ombyggnationen av Henriksdal nedan.

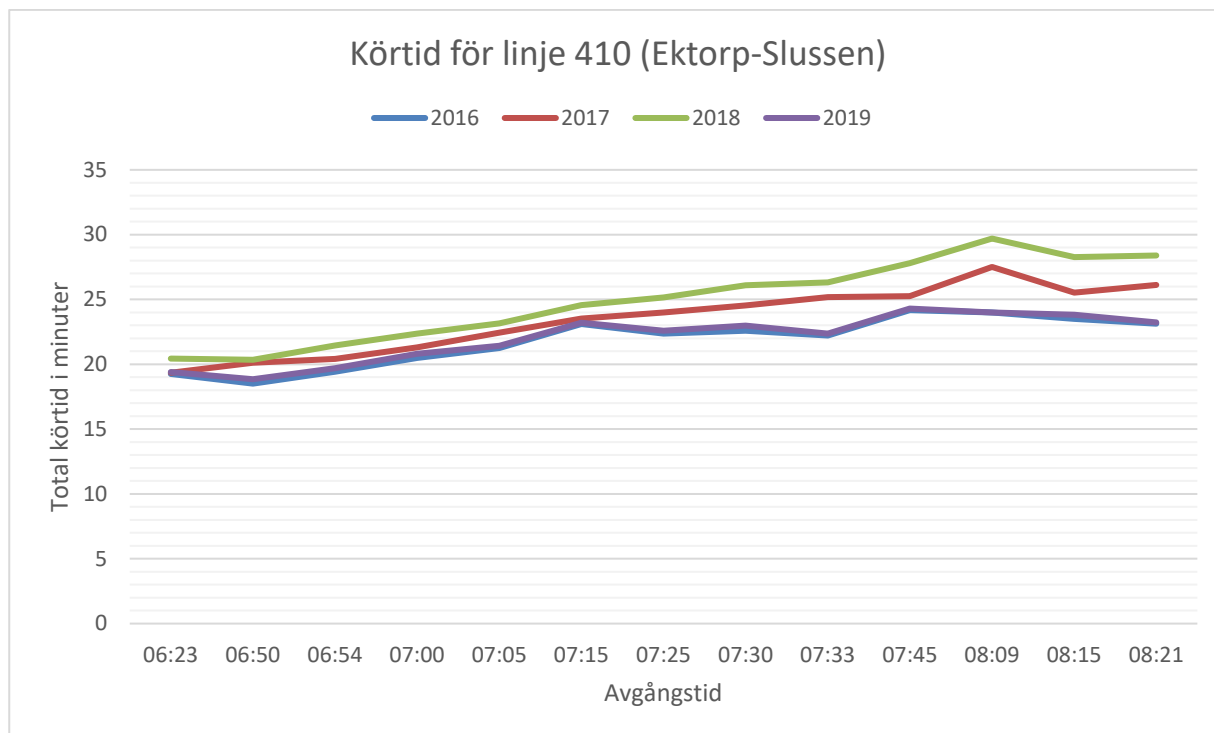
Den totala körtiden på linjen mellan hållplatserna Londonviadukten och Slussen återspeglar trafikstättidens indikationer, nämligen ett mönster där restiderna både blir kortare och längre jämfört med föregående år. Sedan mätstart 2016 noteras dock en ökning, men däremot en förbättring jämfört med 2018.



Figur 9. Total körtid för linje 471 mellan Nämdöstigen och Slussen för våren 2016–2019.

### 3.1.2 Linje 410 Ektorp Centrum – Slussen

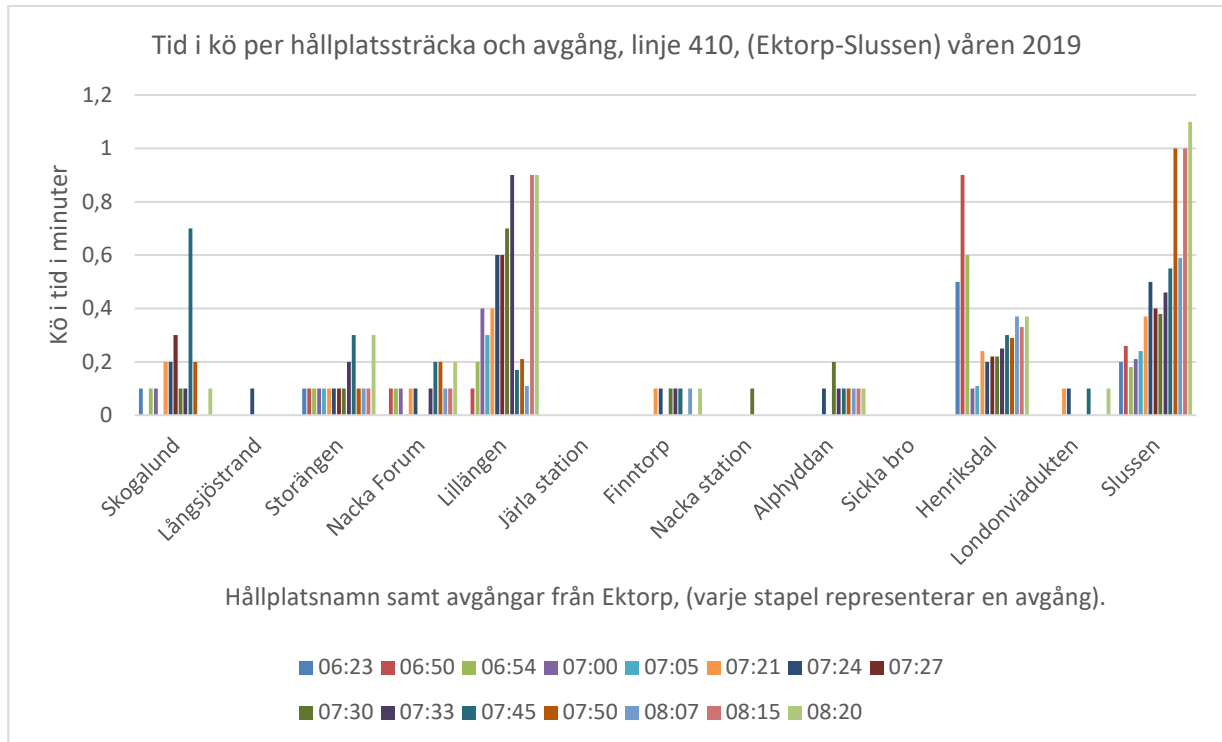
Körtiden mellan Ektorp och Slussen har ökat kontinuerligt från 2016 fram till 2018, för att sedan minska under 2019. För avgångarna kl. 8.09 och kl. 8.21 handlar det om ca 5 minuters förbättring jämfört med 2018. Restidsminskning har främst skett på sträckorna Sickla bro-Henriksdal samt Londonviadukten-Slussen, sannolikt till följd av förbättringar i Henriksdal, samt åtgärder för trimningar i och till Slussenterminalen.



Figur 10. Körtid för linje 410 från Ektorp centrum till Slussen på avgångarna mellan 06:00 och 09:00, våren 2016–2019.

Från Ektorp trafikerar linje 410 Värmdövägen och för denna sträcka har även tid i kö tagits fram enligt figur 10. En markant nedgång i kötid märks mellan Sickla bro-Henriksdal, samt Henriksdal-Slussen. Här har kötiderna under de mest populära avgångarna mer än halverats till 2019, vilket är positivt. Däremot kan istället en ökad tid i kö noteras mellan Nacka Forum och Lillängen, något som är naturligt då ombyggnationer av platsen pågått sedan 2018 till följd av bland annat stadsutvecklingsprojektet ”Nya gatan”<sup>13</sup>.

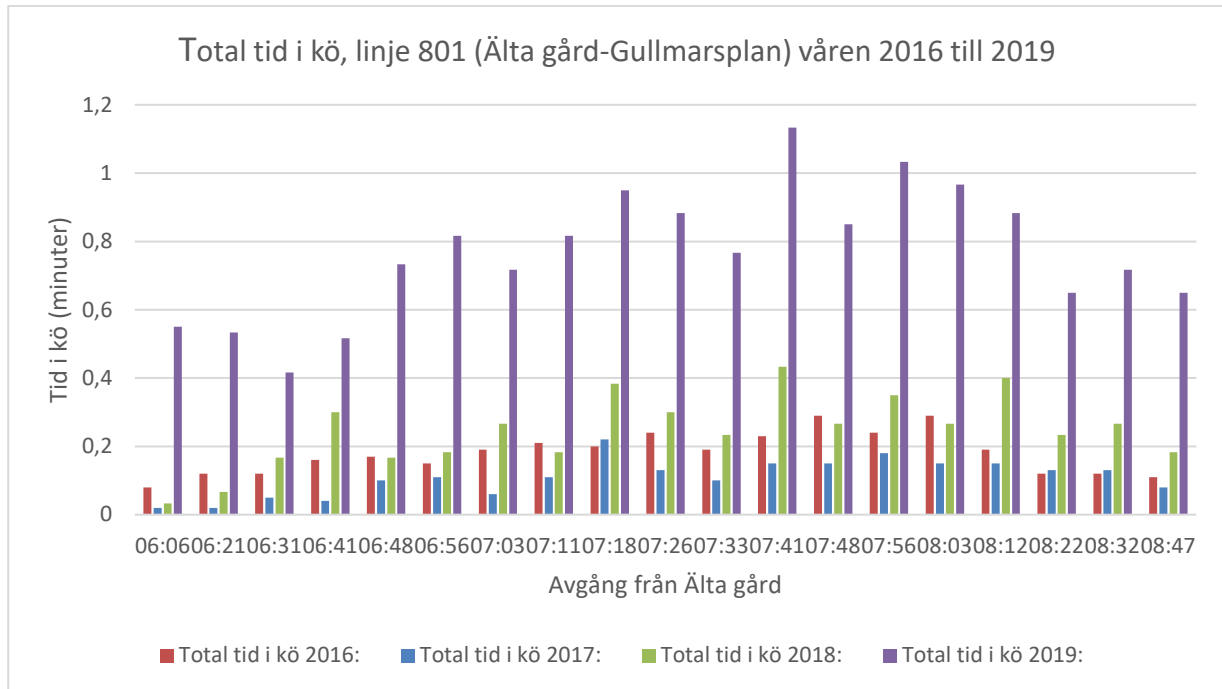
<sup>13</sup> Nacka kommun, <https://www.nacka.se/stadsutveckling-trafik/har-planerar-och-bygger-vi/sok-projekt-pa-namn/centrala-nacka/nya-gatan/>, hämtat 2020-04-20.



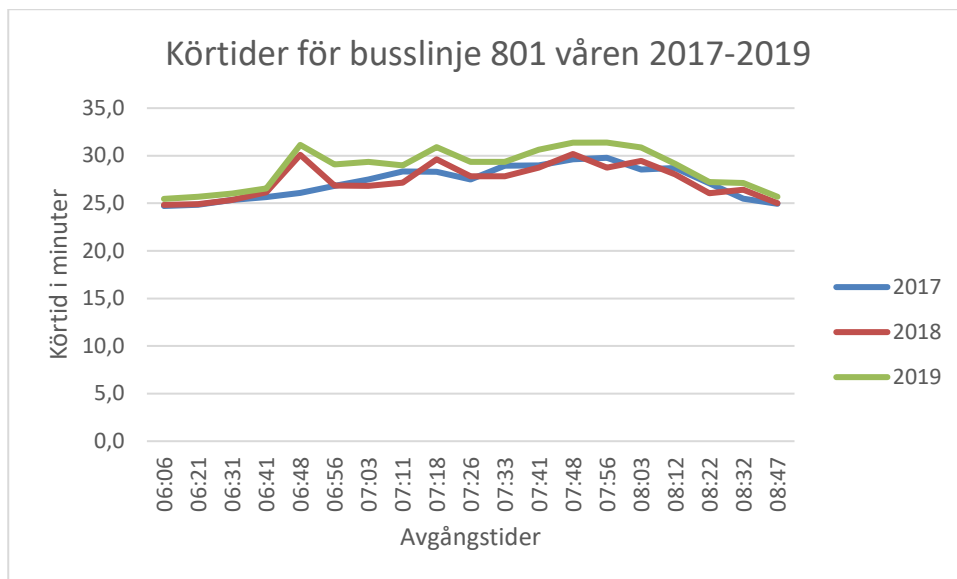
Figur 11. Visar var kötiden uppstår för linje 410 med avseende på hållplats. Slussen, Henriksdal och Lillängen sticker ut med platser där kö uppstår.

### 3.1.3 Linje 801 Gullmarsplan – Älta gård

För linje 801 från Älta till Gullmarsplan har kötiden för bussen ökat under 2019 jämfört med tidigare år. Denna ökning kan ses för alla avgångar, med en maximal ökning på närmare 30 sekunder. Anledningen är mycket troligt de ombyggnationer som pågått i Älta under året, där Almvägen och Oxelvägen varit påverkade av vattenledningsarbeten från mars 2019 till tidig vår 2020 med avsmalningar, skyttelsignaler och hållplatsflyttar. Oxelvägens utformning med bilparkering längs båda sidor i kurva kombinerat med mittrefug kan också ha bidragit till att dra ner tempot då det stundtals är riktigt trångt att mötas buss mot buss. En effekt av dessa ombyggnader är att även körtiderna har ökat något för linje 801.



Figur 12. Total tid i kö för linje 801 mellan Älta gård och Gullmarsplan på avgångar mellan kl. 06.06-08.47.



Figur 13. Körtider för linje 801, avgångar mellan kl. 06.06 och 08.47.

### 3.1.4 Slussen

Bussterminalen vid Slussen är en av Sveriges största bussterminaler och den är och kommer att vara ett viktigt nav för Nackas kollektivtrafikresenärer flera år framåt till dess att tunnelbanan till Nacka är i bruk år 2030. För vissa kommundelar kommer Slussen även efter tunnelbanans utbyggnad till Nacka C att utgöra bytespunkten mellan buss och tunnelbana. Dagens terminal är provisorisk och togs i drift den 2 maj 2018. Därifrån avgår bussar var 20:e sekund. Ombyggnad pågår för att anlägga en ny terminal i Katarinaberget och den står klar i början av 2026. Då



kommer också Saltsjöbanan att gå in till Slussen igen. Även Djurgårdsfärjans nya terminal kommer att öppna närmare Slussen.

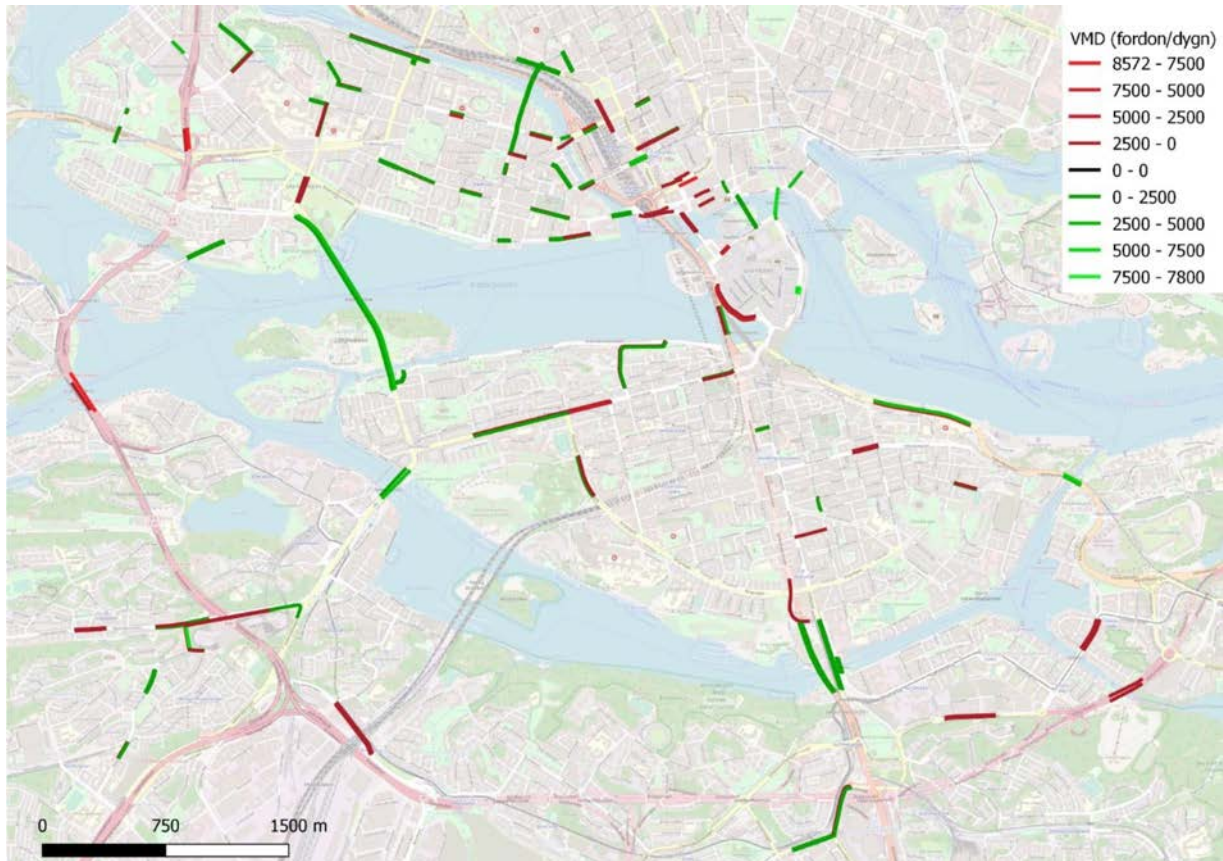
För att klara trafikeringen i den provisoriska terminalen lades en del bussar om till ändhållplats Medborgarplatsen under 2018. Denna lösning har med tiden optimerats genom förbättrad tidhållning och framkomlighet. Medborgarplatsen som ändstation fungerar, trots vissa köer på Folkungagatan främst på morgonen. Det är dock ingen skillnad 2019 jämfört med hösten 2018. Under slutet av 2018 och under 2019 har arbetet också fortsatt med att trimma trafikeringen i Slussen, bl.a. med personal på plats och flytt av en del avgångsplatser, samt avlastning av Slussen som målpunkt. Utökade turer har satts in till Cityterminalen, liksom linje 405 mellan Ektorps centrum och Moa Martinssons torg i Hornsberg på Kungsholmen. Avgångar till/från Slussen har ökat med enstaka avgångar på någon linje och minskat med enstaka avgångar på andra linjer, vilket ger ett oförändrat utbud totalt sett. Stadsgårdsleden fungerar normalt bra efter förutsättningarna, och jämfört med sista kvartalet 2018 när operatörerna fått rutin på Slussen upplevs ingen skillnad för 2019.<sup>14</sup>

Vid studier av biltrafiken innan och under Slussens ombyggnad (2014 och 2015, respektive 2017 och 2018), kan noteras att trafiken söder om Saltsjö-Mälarsnittet har ökat. Resenärer med koppling till Nacka och Värmdö väljer alltså att i större utsträckning åka norrut via Essingeleden istället för via Skeppsbron. Munkbron och närliggande vägar kring Slussen har ökat sitt trafikflöde efter Skeppsbrons avstängning. Totalt sett har trafiken dock inte ökat, eftersom trafikflödena ligger på ungefär samma nivå mellan åren. Istället visar statistiken att ruttvalsförändringar har gjorts och trafiken helt enkelt har omfördelats.<sup>15</sup>

---

<sup>14</sup> Trafikförvaltningen, Johan E Nordgren, Uppgifter från e-post 2018-08-27. Keolis, Magnus Olsson. Uppgifter från e-post 2020-03-09.

<sup>15</sup> M4 Traffic, Mätningjämförelse Influensområde Slussen, arbetsmaterial december 2019.



Figur 14. Trafik för vardagsmedeldygn där röda sträckor visar ökad trafik efter att ombyggnaden i Slussen startat, medan grön färg visar en minskad trafik efter påbörjad ombyggnation.

### 3.1.5 Henriksdal

Henriksdals trafikplats i korsningen Värmdövägen/Kanalvägen/Kvarnholmsvägen är starkt trafikerad och en viktig knutpunkt för kollektivtrafiken. Under 2018 och fram till oktober 2019 har platsen byggts om till följd av att en rad framkomlighetsproblem identifierats. De bestod i att bussar fastnade bakom högersvängande trafik mot Kvarnholmen som stannade för att väja för gående vid övergångsstället, samt blockeringar som uppstod när bussar tvingades byta körfält för att passera bussar som stannat vid hållplatsen.

Den nya utformningen har istället gett busstrafik och högersvängande trafik separata körfält fram till korsningen. Kollektivtrafikkörfältet har breddats förbi busshållplatserna på Värmdövägen norr om korsningen så att genomgående bussar kan passera bussar som stannar för på- och avstigning. Plats finns nu även för angöring av minst 3 bussar. Dessutom har trafiksignalerna i korsningen justerats för prioritering av bussar. Även åtgärder för att öka tryggheten för gång- och cykeltrafikanter har genomförts, såsom breddat övergångsställe och mittrefug över Värmdövägen. Vänstersvängskörfältet från Värmdövägen mot Kanalvägen har också utgått och istället kan vänstersvängande trafik antingen svänga av från Värmdövägen redan vid Trafikplats Lugnet eller göra en högersväng vid Henriksdal för att sedan svänga tillbaka cirkulationsplatsen på Kvarnholmsvägen.

Den samhällsekonomiska nyttan med ombyggnaden uppgår till ca 40 mnkr (fördelat på 10 år), vilket var enligt beräkningar. Innan ombyggnaden uppskattades tidsvinsten för busstrafik i riktning mot Slussen till en minut under morgonrusningen och tio sekunder övriga tiden. Utvärderingen visar dock att tidsbesparingen blev något större än väntat, 70 sekunder under morgonrusningen och 15 sekunder övrig tid. Däremot överskattades antalet passagerare som skulle dra nytta av tidsvinsten något. Effekten av det borttagna vänstersvängskörfältet mot Kanalvägen från Värmdövägen finns inte med i den samhällsekonomiska analysen, men det har ändå medfört förbättringar för gång- och cykeltrafiken som efter ombyggnaden har fått grönt ljus två gånger per omlopp i trafiksignalen. Detta förbättrar även framkomligheten för bussar i södergående riktning mot Nacka. Effekten för biltrafiken anses liten, med endast ca 15 fordon per timme under morgonrusningen.

Efter ombyggnaden uppstår emellanåt fortfarande långa bussköer i korsningen. Detta beror på att busshållplatsen, trots att den förlängts så att tre bussar nu kan stanna samtidigt, inte räcker till. Matningen till busshållplatsen beräknas idag ha en kapacitet på 240 bussar i timmen, men under kortare stunder under rusningstrafik kommer bussar frekventare än så och då busskön väl har byggts upp har den svårt att avvecklas innan maxtimmen är slut. I projektet utreddes möjligheterna att förlänga busshållplatsen ytterligare, men utrymme för detta finns inte. Trots att vissa framkomlighetsproblem kvarstår, är bedömningen sammanfattningsvis ändå att åtgärderna har gjort stor nytta för busstrafiken, att situationen avsevärt har förbättrats och att åtgärderna är samhällsekonomiskt lönsamma.<sup>16</sup>

För bussoperatörerna har åtgärderna varit välkomna och kapaciteten har under 2019 förbättrats på platsen, men upplevelsen är fortfarande att köerna för bussarna är ungefär lika långa. Detta beror också på att fler byter buss där sedan vissa linjer ändrades med slutstation Medborgarplatsen istället för Slussen. Tidigare kunde många bussar passera utan att stanna, medan de flesta bussar nu istället stannar där. Hade däremot ombyggnaden inte gjorts, hade köerna troligen varit ännu längre än vad de är i dagsläget.<sup>17</sup>

För att hantera situationen med överbelastning och köer in till hållplatsen samt förlängd restid för alla linjer som trafikerar Henriksdal, föreslår Trafikförvaltningen i trafikförändringsremissen T21 att linjerna 423 Medborgarplatsen – Gustavsbergs Lugnet, linje 442X Medborgarplatsen – Boo backe, linje 446 Medborgarplatsen – Västra Orminge och linje 449 Medborgarplatsen – Ektorp C ska sluta trafikera hållplatsen. Resenärer som byter mellan berörda linjer och Slussenlinjer kan istället byta vid Londonviadukten. Beslutas dessa förändringar kan de träda i kraft till tidtabellsförändringen i december 2020.<sup>18</sup>

---

<sup>16</sup> Stockholms stad Trafikkontoret, Bussframkomlighetsåtgärder vid Henriksdals trafikplats. Slutredovisning. Tjänsteutlåtande 2020-02-26 <https://insynsverige.se/documentHandler.ashx?did=1982242>. Stockholms stad, <https://vaxer.stockholm/projekt/okad-framkomlighet-for-bussar-vid-henriksdal/>, hämtat 2020-03-11.

<sup>17</sup> Keolis, Magnus Olsson, e-post 2020-02-13.

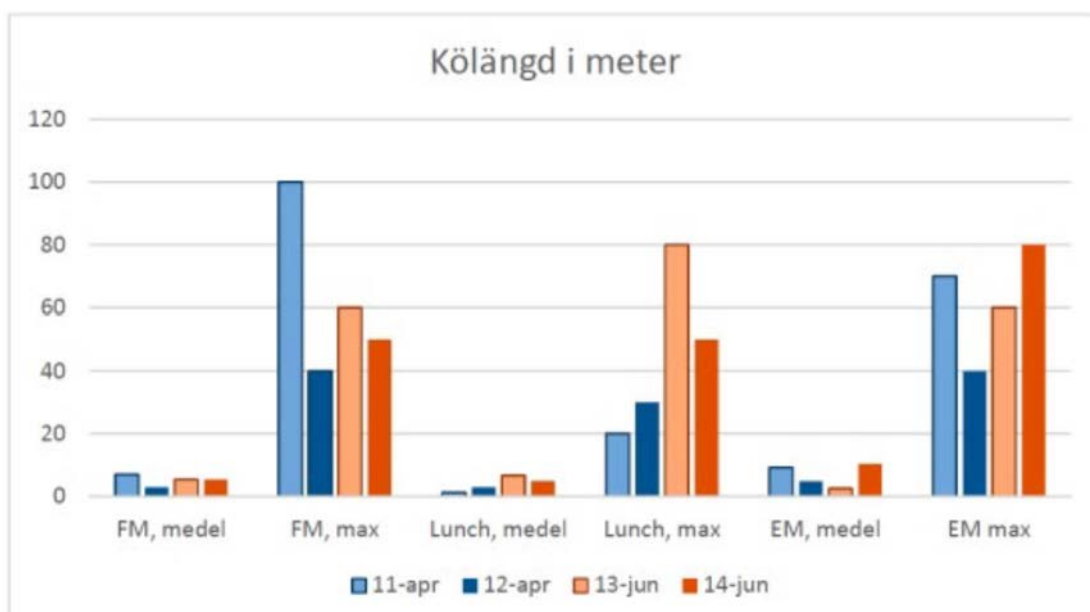
<sup>18</sup> Region Stockholm, Remiss inför trafikförändringar i SL-trafiken och Waxholmsbolagets trafik 2020/2021 (T21), PM 2020-02-10.

### 3.1.6 Stadsgårdsleden

Stadsgårdsleden utgör sista sträckan in mot Slussen från Nacka och väg 222, Värmdöleden. Stockholms stad är väghållare, men flertalet trafikanter kommer från Nacka och Värmdö. Det är många trafikslag som ska samsas här och en grupp som ständigt ökar i storlek är cyklisterna. För att förbättra för dessa har Stockholm stad genomfört ett försök med en provisorisk utformning och utökning av gång- och cykelbanan genom att ta ett bilkörfält i anspråk. Försöket är uppdelat i två etapper där etapp 1 sträcker sig mellan Tegelviksslingan och Fotografiska museet (cirka 500 meter) medan etapp 2 sträcker sig förbi Fotografiska museet (cirka 200 meter). Beslut togs om att etapp 1 skulle byggas ut permanent under 2018 och 2019, liksom att utföra ett försök för etapp 2 med en provisorisk utformning som skulle utvärderas med hjälp av olika typer av mätningar. Dessa visar effekter för framkomligheten på Stadsgårdsleden för motorfordonstrafiken där ett körfält tas i anspråk till förmån för en breddad gång- och cykelbana. Föremätningar gjordes i april 2018 (vecka 15) och eftermätningar i juni (vecka 24) samma år. Vävningsträckan direkt öster om korsningen vid Fotografiska studerades särskilt noga. Även trafikanternas upplevelse av trafikmiljön samt Stockholm Hamnars och Fotografiskas upplevelse av trafikmiljön utvärderades.

Metoder som använts har varit traditionella slangmätningar på sträckan mellan infarten till Fotografiska och Tegelviksslingan, restidsmätningar via Wi-Fi, manuella kölängdsmätningar, inhämtande av restidsdata från Trafikförvaltningen och filmning av invävningen. Under april månad innan försöket uppmättes, totalt i båda färdriktningar, 25 444 fordon per vardagsmedeldygn och under juni 27 184 fordon per vardagsmedeldygn.

Resultatet visar att motorfordonstrafiken på Stadsgårdsleden i östergående färdriktning klarar utformningen utan någon signifikant påverkan på restider, köbildning eller säkerhet med den nuvarande trafikvolymen. Medelrestiden ökade med 5,5 sekunder, en marginell ökning av den totala restiden. Slutsatsen av restidsmätningarna är att de som redan står i kö står i kö aningen längre efter att försöket etablerats. Gruppen som står i kö verkar inte ha växt. Kölängderna varierar, men en viss ökning på uppemot 80 meter under maxtimmarna under lunch och eftermiddagen kan noteras i eftermätningarna. Däremot är variationerna mycket små resterande tid.



Figur 15. Körlängder i meter före (april) och efter (juni) försök med bilkörfält som cykelbana.

Dock visar inte försöket hur utformningen skulle påverka trafiken efter Slussens färdigställande eftersom Slussens ombyggnad har genererat reducerade trafikflöden på Stadsgårdsleden. År 2009 passerade under maxtimmen 1 350 fordon österut på Stadsgårdsleden. Under försöket har trafikflödet österut maximalt varit ca 950 fordon/timme, främst p.g.a. begränsad kapacitet förbi den tidigare bussterminalen. De prognosticerade trafikströmmarna när Slussen är färdigställd uppgår till 1 800 fordon/timme. Om ett körfält i riktning österut utgår enligt försöket bedöms kapaciteten för vävningssträckan vid Fotografiska vara ca 1 100 fordon/timme. I den färdiga lösningen uppstår därmed kapacitetsbrist, vilket sannolikt innebär köer som växer sig bak mot Slussen under eftermiddagens maxtimme samt att trafiksystemet blir störningskänsligt. När Slussen är färdigbyggd under 2026 och trafikflödena förändras kan etapp 2 utvärderas på nytt.<sup>19</sup>

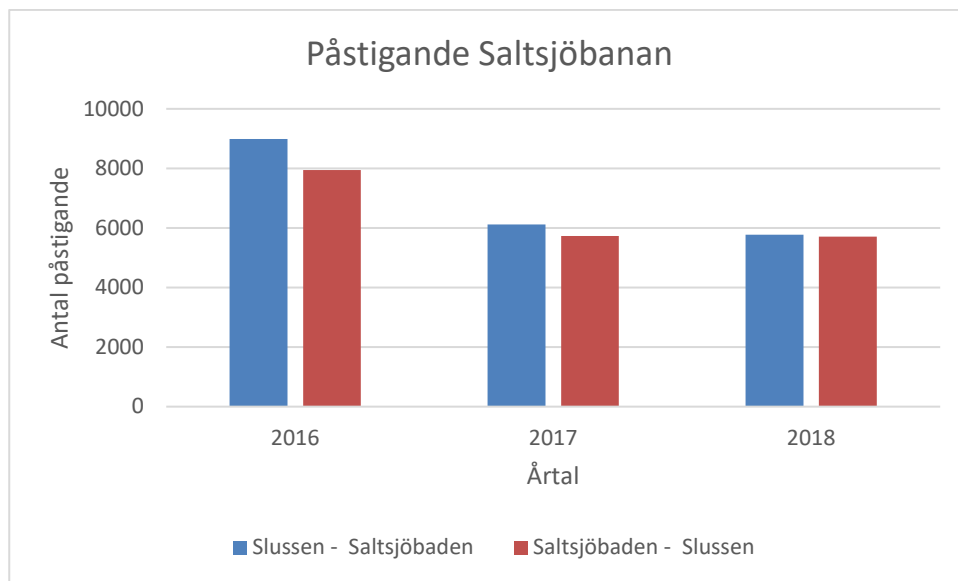
## 3.2 Kollektivtrafik, spår

### 3.2.1 Saltsjöbanan

Mellan åren 2015 till 2023 genomför Trafikförvaltningen en allmän teknisk upprustning av Saltsjöbanan som medför högre säkerhet och bättre tillgänglighet, ett modernare resande och efter 2022 även möjlighet till tätare trafik. Tätare trafik kan uppnås genom kapacitetshöjande åtgärder främst i form av utbyggnad av två mötesstationer i Fisksåtra och Tattby och man kan då gå från dagens 20-minuterstrafik till möjligheten att köra 12-minuterstrafik. Innan tunnelbanans färdigställande kommer Saltsjöbanan att utgöra en viktig, kapacitetsstark koppling för Nacka till och från Slussen. I framtiden kommer den dessutom att utgöra en del i det kommande spårnavet Sickla station.

Saltsjöbanans förkortade sträckning och förbättringsarbeten har påverkat resandet. Under en genomsnittlig vardag är det strax under 6000 påstigande i vardera riktning, från en nivå på 9000 (Slussen-Saltsjöbaden) respektive 8000 (Saltsjöbaden-Slussen) under 2016.

<sup>19</sup> Stockholms stad, Trafikkontoret, <https://insynsverige.se/documentHandler.ashx?did=1968219>, hämtat 2020-03-16



Figur 16. Påstigande Saltsjöbanan under en genomsnittlig vardag under vartidtabellen. Statistik ej tillgänglig för 2019 förrän 2021.

Andel sittplatser som är utnyttjade är också lågt, mellan kl. 07.30-08.30 låg det på 25 % och detsamma för eftermiddagsrusningen kl. 16.30-17.30. Över hela dygnet ligger siffran på 20 %. Detta gäller för en vintervardag 2018 då statistik för 2019 ej är tillgänglig ännu.

### 3.3 Kollektivtrafik, sjö

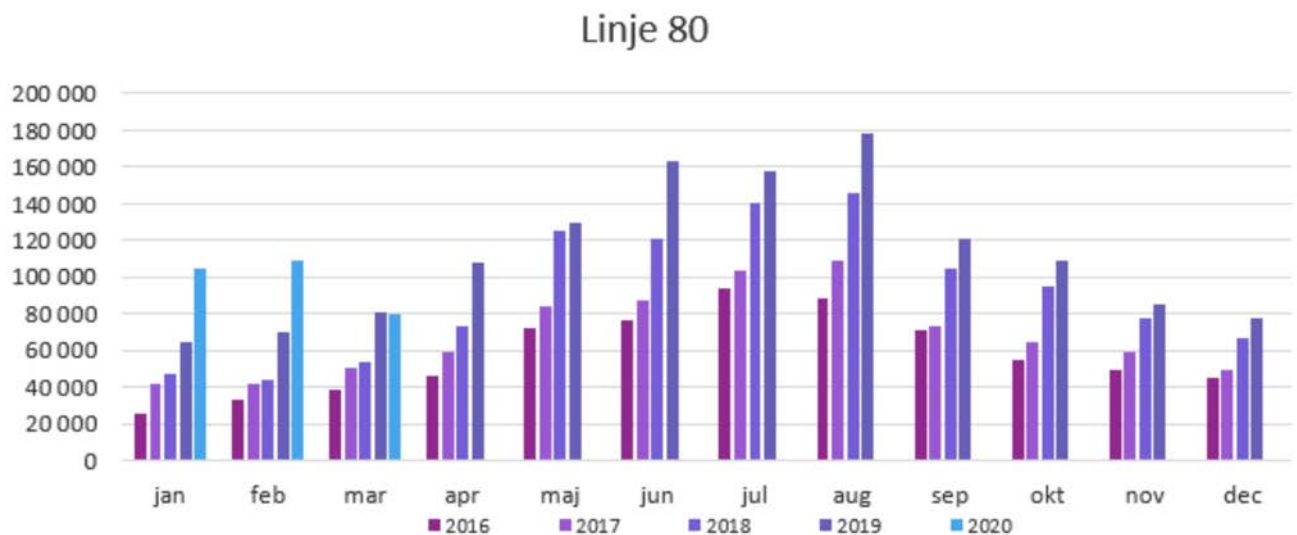
#### 3.3.1 Linje 80, (Sjövägen)

Pendelbåtslinje 80 trafikerar sedan den 1 januari 2020 Nybroplan–Nacka–Lidingö–Frihamnen–Ropsten–Storholmen–Ropsten. Under 2019 har linjen trafikerats av 6 fartyg på vardagar och 5 på helger fram till vintertid och att eventuell is lägger sig. Under 2020 väntas ytterligare fartyg trafikera för att möta efterfrågan.

Linjen är populär och resandet har ökat ständigt sedan start. I februari, mars och april 2019 ökade resandet markant och februari sticker ut med 61% ökning jämfört med 2018. Även under juni ökade resandet stort. I antal resor är sommarmånaderna fortfarande klart populärast med flest påstigande totalt sett, där augusti har allra flest antal påstigande resenärer.

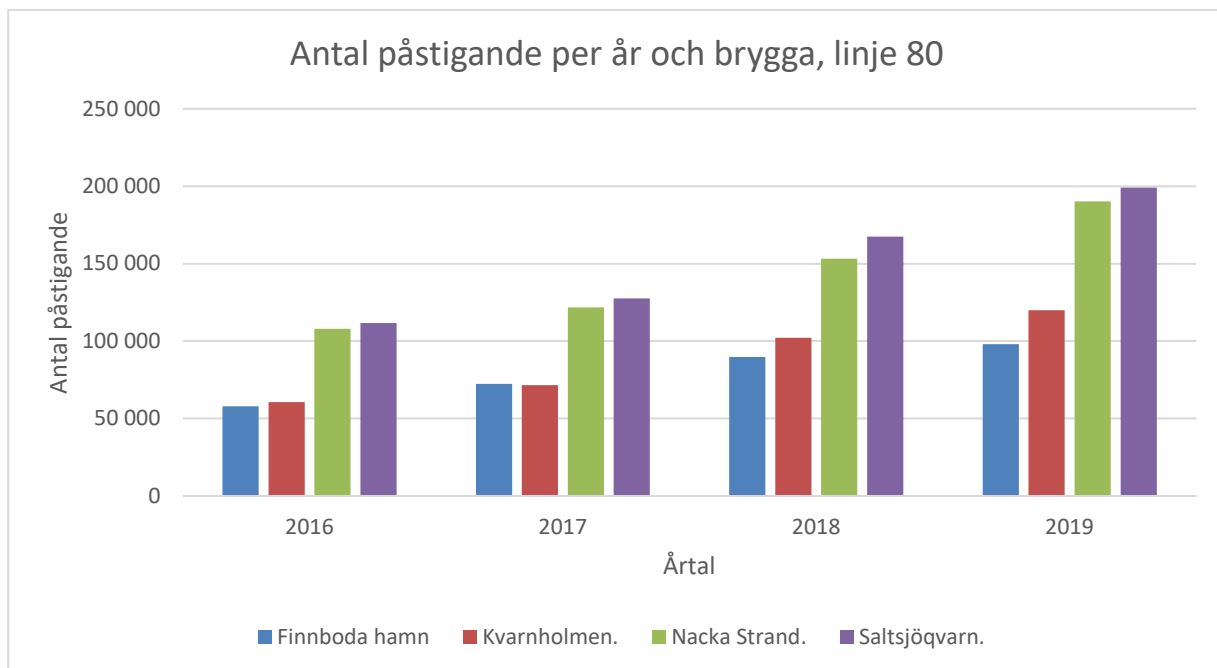
	2016	2017	2018	2019	18/19
jan	25 601	41 468	47 280	64 843	37%
feb	33 218	41 580	43 418	70 048	61%
mar	38 621	50 188	53 253	80 265	51%
apr	46 059	59 587	73 357	107 916	47%
maj	71 638	84 413	125 298	129 850	4%
jun	75 939	87 287	120 713	162 848	35%
jul	93 332	104 025	140 258	157 408	12%
aug	88 405	108 883	146 230	178 171	22%
sep	71 293	73 163	104 938	120 694	15%
okt	55 277	65 056	94 771	109 474	16%
nov	49 532	58 702	77 493	85 317	10%
dec	45 246	49 379	66 829	77 218	16%

Figur 17. Antal påstigande för pendelbåtlinje 80 uppdelat på månad och år, samt procentuell ökning från 2018 till 2019.



Figur 18. Antal påstigande för pendelbåtlinje 80, uppdelat på månad och år.

För respektive år och brygga ser påstigandestatistiken ut såhär:



Figur 19. Antal påstigande per år och brygga för linje 80. Resandet går upp för alla berörda bryggor i Nacka, med Saltsjöqvarn i topp.

Utökningen av resor med SL-taxa vintertid hos Waxholmsbolaget löper vidare och resandet här ligger på stabila nivåer jämfört med 2018, d.v.s. ingen direkt ökning. Här inkluderas även stopp i Riset och Hasseludden för Nackas del som förstärkt pendlingsmöjlighet.

Restidsvariationen för båtresor är mycket liten, utan direkta avvikelser eller störningar, vilket gör det till ett pålitligt resval framkomlighetsmässigt.

### 3.4 Cykeltrafik

Utbyggnad av regionala cykelstråk är prioriterade i både Nackas cykelstrategi och den regionala cykelplanen. Ett kapacitetsstarkt och gent cykelnät är av vikt både för cykling inom Nacka och för att koppla ihop Nacka med andra kommuner i regionen. För att cykeln ska bli konkurrenskraftig på längre sträckor krävs att det går att hålla jämn och relativ hög hastighet samt att det är få konflikt- och stoppunkter i cykelvägnätet. De regionala cykelstråken skall utformas och dimensioneras för hastigheter upp mot 30 km/t.

I figur 20 presenteras avstånd samt uppskattad cykeltid mellan Nacka C och tre olika målpunkter i Stockholm. Den högre hastigheten på 25 km/t ger stora fördelar sett till uppskattade restider i jämförelse med den lägre hastigheten på 16 km/t. Det krävs emellertid att cykelstråken har en sådan standard som möjliggör den högre hastigheten. Dagens elcyklar (de som klassas som cyklar), ger assistans på upp till 25 km/t.

De reella restiderna för cykeltrafiken kan variera beroende på vägarbeten, trängsel och väder och vind. Till detta ska tilläggas att cyklister färdas i olika hastigheter. De satsningar i cykelvägnätet som görs bör emellertid ha en positiv inverkan på restiderna eftersom onödiga stopp kan byggas bort och likaså avhjälpa en del av trängselproblematiken. På Nackas cykelvägnät och även på



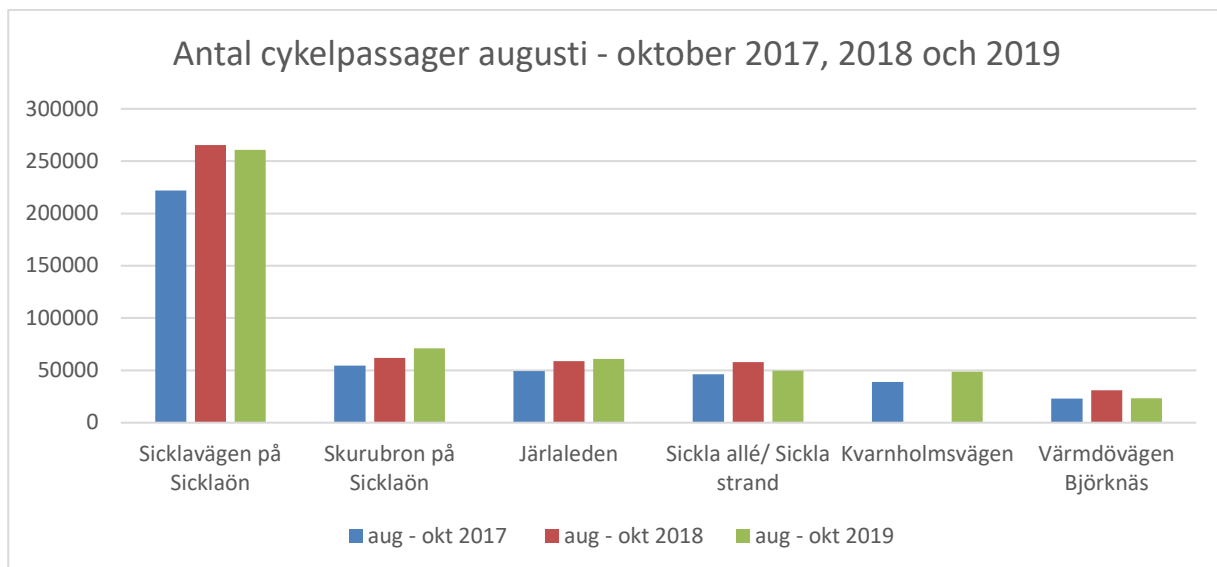
regionens cykelvägnät har vissa av de mest centrala delarna samt vissa passager in till Stockholm haft en viss trängselproblematik, men oavsett detta har haft relativt god kapacitet. Förbi Slussen har cyklister under hela året haft möjlighet att passera på hänvisade cykelvägar, från Stadsgårdsleden mot Södermälarsstrand, upp till Katarinavägen och vidare norrut. Inom projektet för Slussens ombyggnation är cykel- gång- och kollektivtrafik prioriterad gentemot bil, och i den mån det är möjligt ser projektet till att det finns cykelbanor i samma utsträckning som innan. Detta medför att cyklister från Nacka inte har påverkats i någon större utsträckning under året mer än att cykelvägarna förbi Slussen kan ha varit trängre.

Start och målpunkt	Avstånd	Tid (16 km/t)	Tid (25 km/t)
<b>Nacka C - Slussen</b>	7 km	26 min	17 min
<b>Nacka C - Norra bantorget</b>	9 km	34 min	22 min
<b>Nacka C – Kista</b>	22 km	80 min	52 min

Tabell 1. Cykelavstånd och restider för tre rutter.

Nacka kommun har åtta fasta stationer som mäter cykeltrafiken. På grund av att mätstationerna felaktigt tagit emot data eller varit ur funktion så kan inte en jämförelse genomföras per helår. Månad augusti till oktober för respektive år har därför valts ut och jämförts för att se på hur antalet cykelpassager per mätstation har förändrats. Då ombyggnationer på Kvarnholmen genomfördes under en större period av 2018 har mätning av cykeltrafiken uteblivit. Detsamma gäller mätningar på Värmdövägen vid Nacka forum under år 2019. Mätstationen i Fisksätra har p.g.a. tekniska problem varit ur funktion under år 2019, och därför uteblir statistik för denna punkt. I figur 20 redovisas därför sex av de åtta mätstationernas totala antal cykelpassager per mätstation fördelat på vardagar under augusti till oktober 2017, 2018 och 2019. Detta för att kunna se hur förändringen ser ut t.o.m. 2019.

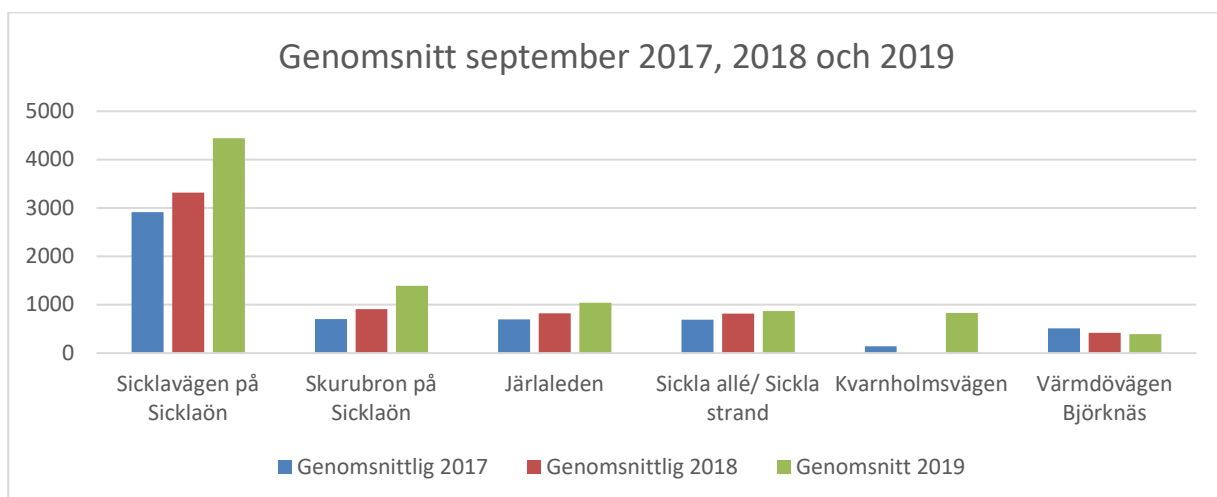
Statistiken visar att andelen passager (från föregående år) på Sicklavägen har minskat med 1,7 % (4 500 passager). På Sickla allé vid Sickla strand har andelen minskat med ca 14 % (ca 8 000 passager) och på Värmdövägen vid Björknäs har andelen minskat med 24 % (ca 7 500 passager). Detta kan bero på de ombyggnationer som pågått under 2019 som påverkat framkomligheten för cyklister och därmed gjort att antalet passager minskat. Statistiken för resterande mätstationer, på Skurubron, Järlaleden och Kvarnholmsvägen, visar på en ökning sedan 2017.



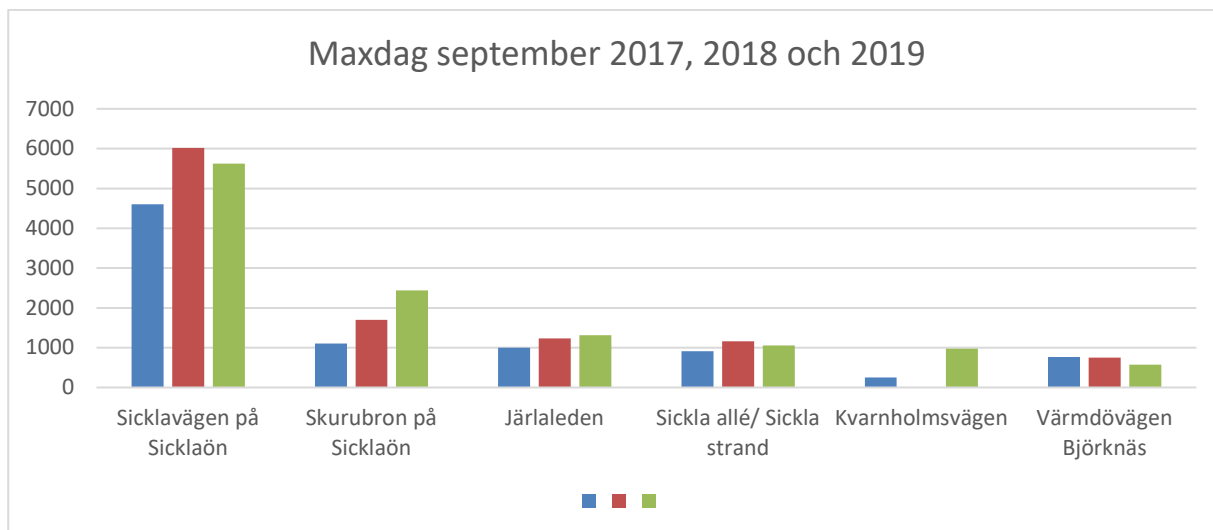
Figur 20. Antal cykelpassager vid varje mätplats på vardagar år 2017, 2018 och 2019. Inga siffror för mätplats Kvarnholmsvägen år 2018 pga uteblivna mätningar.

Faktorer som påverkar förändring av antalet cykelresor kan variera, är svårt att förutse samt analysera. Faktorer som generellt kan påverka cykeltrafiken är bl.a. infrastrukturella satsningar eller förändringar, väder men även trender där t.ex. antalet cyklar ökar i takt med en ökad miljömedvetenhet.

Antalet cykelpassager på respektive mätplats mätt på vardagar, både i genomsnitt och maxdag, för september 2017, 2018 och 2019, presenteras i figur 21 och 22. Genomsnitt avser den genomsnittliga trafiken under hela månaden och maxdag avser den dag under månaden då det var mest trafik på respektive mätplats.



Figur 21. Genomsnittliga antalet cykelpassager per mätplats under september år 2017, 2018 och 2019.



Figur 22. Maxdag för respektive mät punkt under september månad år 2017, 2018 och 2019.

Figur 21 visar att det genomsnittliga antalet passager under september sedan 2017 har ökat vid alla mätpunkter utom på Värmdövägen vid Björknäs. Anledningen till den minskade trafiken på mätpunkterna Värmdövägen vid Björknäs kan bero på flera faktorer, men ombyggnationen av gång- och cykelvägen på Värmdövägen kan ha bidragit till att antalet cykelresor har minskat på Värmdövägen. Figur 22 visar att trots ett ökat genomsnitt har maxdagen haft varierande ökning respektive minskning per mät punkt.

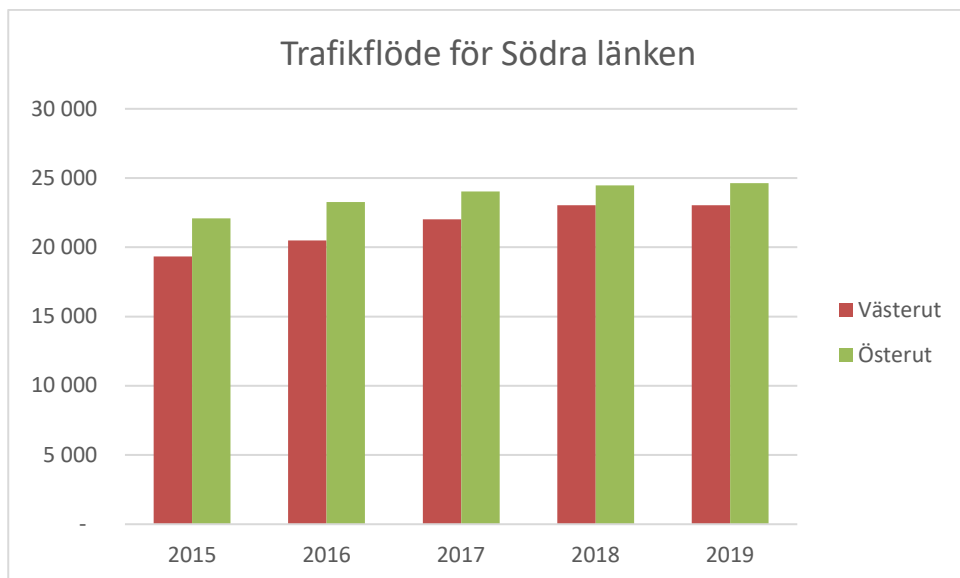
Vi kan se att infrastrukturella förändringar eller byggarbeten påverkar framkomligheten, särskilt under byggtid. Under 2019 har det befintliga cykelvägnätet i Nacka kommun haft en del påverkan, främst på Sicklaön. Där har schaktarbeten längst med Värmdövägen bidragit till omledning av cykeltrafiken längst med vägens södra sida. Längst med Sickla industriväg har ombyggnationen av vägen, som startade i april 2018, fortsatt bidragit till omledningar av gång- och cykeltrafiken.

## 3.5 Biltrafik

### 3.5.1 Södra länken

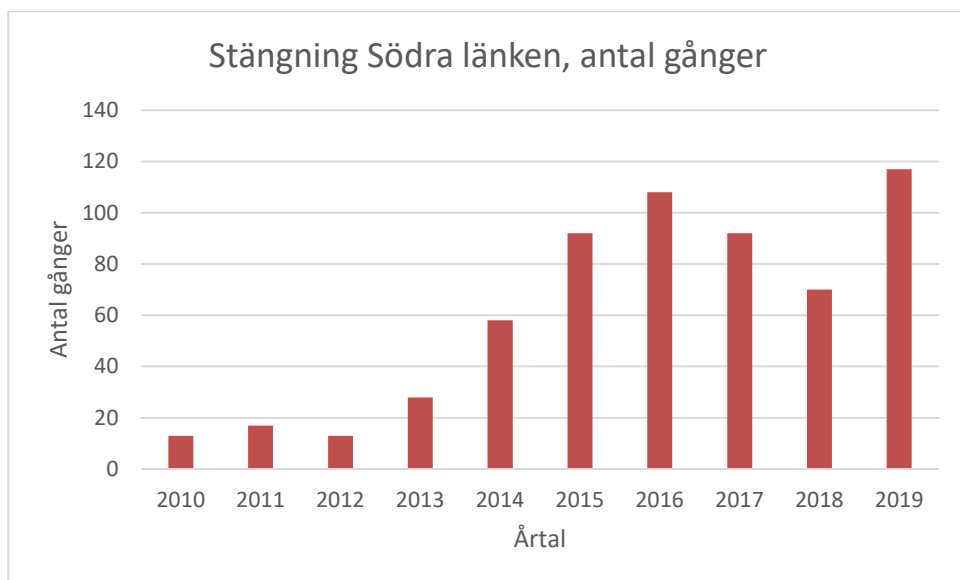
Södra länken fortsätter att vara en kapacitetsstark koppling för Nacka in mot city och resandet ökar. Men under 2019 har trafikflödet bara ökat marginellt jämfört med tidigare år. Det som kan observeras är att antalet fordon i den högst belastade kvarten under dygnet har varit relativt konstant sedan år 2016, men att de högst belastade perioderna (morgon- och eftermiddagsrusningarna) blivit längre sedan dess. Det gör att den totala trafikvolymen i tunneln blir högre.<sup>20</sup>

<sup>20</sup> Trafik Stockholm, e-post 2020-04-29.



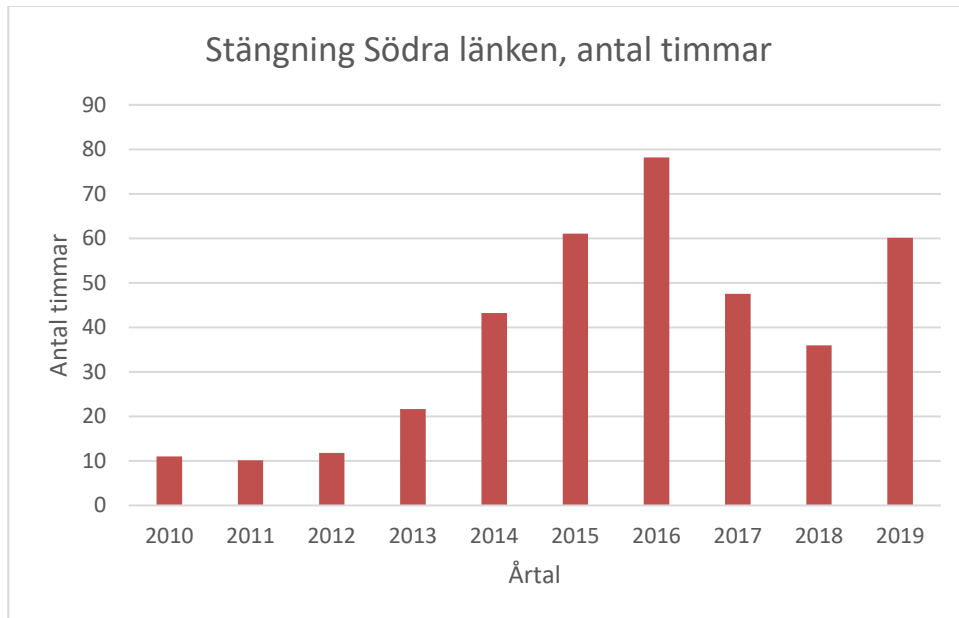
Figur 23. Trafikflöde genom Södra länken i båda riktningar, 2015–2019.

När Södra länken når sitt kapacitetstak eller när framkomligheten blir alltför dålig, stängs infarten till Årstatunneln. Detta sker oftast under rusningstrafik. Eftersom brandrisk föreligger vid stillastående trafik då det saknas sprinklersystem eller annat brandhanteringssystem, måste tunneln stängas. Antalet stängningar och kövarningar har ökat över tiden, men ett trendbrott kan noteras när trängselskatten förändrades i januari 2016. Under 2019 har dock antalet stängningar återigen stigit. Det är under de mest trafikerade månaderna (maj, juni, september och oktober) som antalet stängningar är som störst. Det är inga stora trafikökningar under dessa månader jämfört med tidigare år, varför ökningen antas bero på flera händelser (olyckor eller tillbud) och en bättre riskbedömning av vägtrafikledarna på Trafik Stockholm.



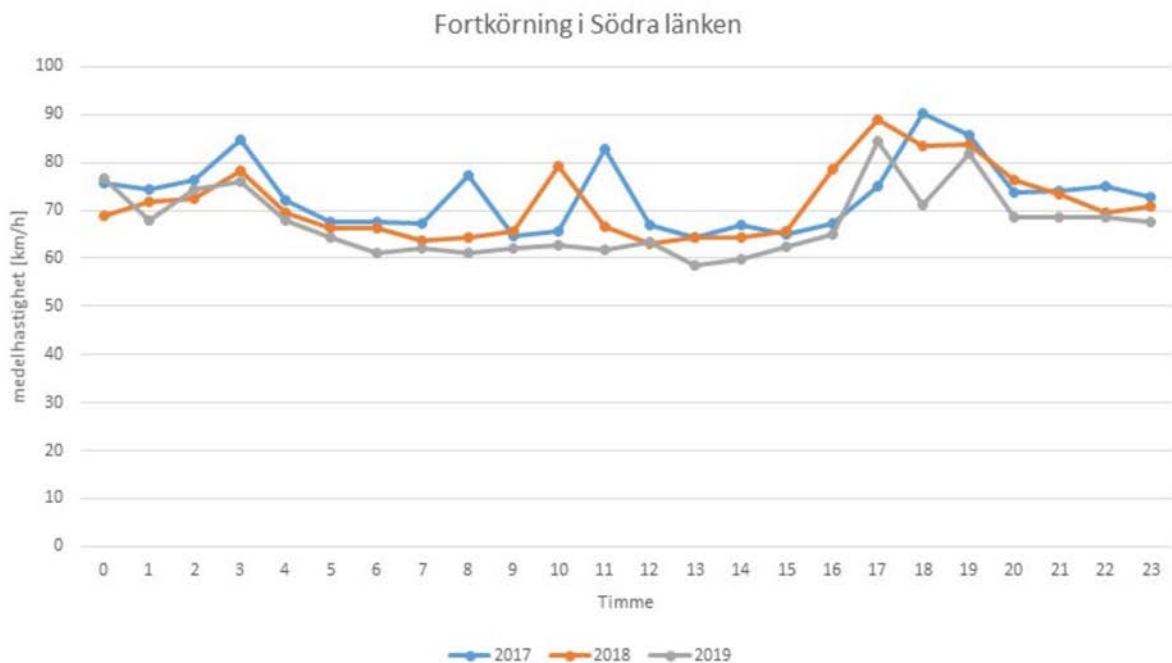
Figur 24. Antal stängningar av Södra länken 2010–2019.

Tittar man på antalet timmar som länken stängts ser totalbilden inte lika mörk ut. En viss ökning noteras, men inte alls i nivå med läget för 2016. Detta betyder att fler stängningar gjorts, men med kortare stängningstid vid varje tillfälle.



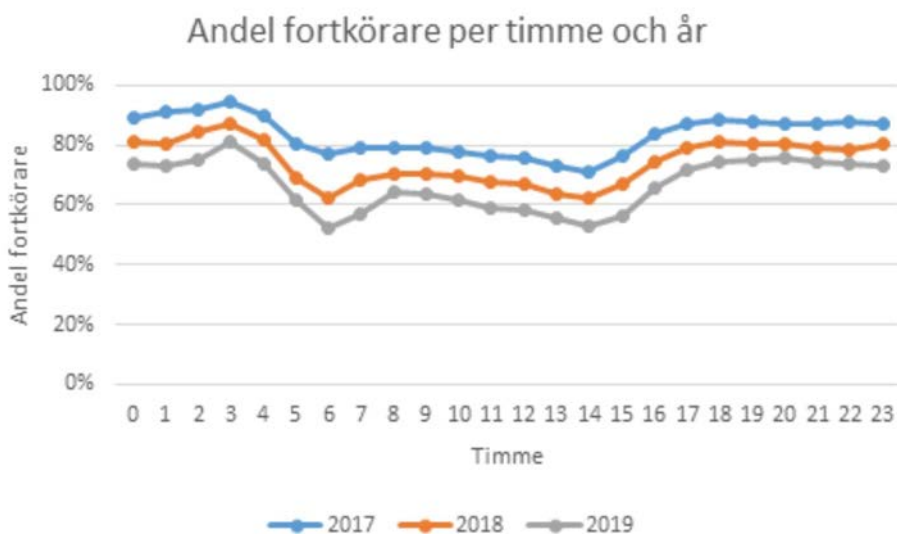
Figur 25. Antal timmar Södra länken stängts, 2010–2019.

Vad gäller hastighetsöverträdelser i Södra länken, ser statistiken ut enligt nedan:



Figur 26. Medelhastighet i Sicklatunneln uppdelat per timme och år. Högsta tillåtna hastighet är 70 km/h.

Under år 2019 gick medelhastigheten ned ytterligare under dygnets flesta timmar och medelhastigheten blev under året 67,1 km/h jämfört med 71,1 km/h året innan och 72,7 km/h år 2017. Hastighetsbegränsningen i tunneln är 70 km/h.



Figur 27. Andel fortkörare per timme och år.

Vad gäller andel som kör för fort har de också sjunkit sedan föregående år. Den största minskningen av andelen fortkörare har skett under morgonrusningen. Under lågtrafikperioden var andelen fortkörare knappt 10 % lägre under år 2019 än under år 2018. De trafiksäkerhetskameror som installerades i Södra länken under 2018 (ATK, automatiserad trafiksäkerhetskontroll), verkar alltså ha haft effekt gällande att få ner snitthastigheten. Detta till trots har alltså antalet incidenter ökat.

### 3.5.2 Utvalda rutter för restidsuppföljning med bil

För att kunna följa upp restider med bil och se trender, behövs ett startår och jämförelser över tid. I första årets rapport pekades nedan angivna rutter ut och dessa följs upp för att kunna se ett mönster över tid. Dock är det fortfarande svårt att få en exakt sanning eftersom enskilda, okända faktorer kan ha förbisatts, vilket kan leda till missvisande resultat. Datainsamlingen har skett dels via Trafik Stockholm, dels via GPS-data. Vad gäller restider med bil, jämfört med t.ex. kollektivtrafikresande, bör man ha i åtanke att tillgång och tillgänglighet till parkering vid målpunkten inte har räknats med.

#### 3.5.2.1 Nacka-Norrtull och Nacka-Kista

Restider med bil uppmätta från stationära mätstationer i länet visar förändringar med några minuter på olika sträckor och över dygnet. Startpunkten för alla utvalda rutter i Nacka är i höjd med trafikplats Nacka på väg 222. Tabellen nedan innehåller dygnsvärden samt restider för morgonrusningen kl. 07-09 för vecka 42–43 år 2015–2019.<sup>21</sup> Alla resor som passerar Södra länken är inräknande, även de som får vänta i kö om länken stängs. De som däremot väljer annan väg i ett sådant läge finns inte med i statistiken.

Sträckan Nacka trafikplats till Norrtull tog som medel över dygnet kortare tid att köra 2019 jämfört med 2018, men fortfarande längre jämfört med de tre första mätåren. I morgonrusningen

<sup>21</sup> Data från Trafik Stockholm.

på samma sträcka restiden också sjunkit jämfört med 2018. På sträckan Nacka-Kista syns även där en nedgång mot föregående år, men fortfarande längre jämfört med de tre första mätåren.

Sträcka	Medelrestid, dygn				
	2015	2016	2017	2018	2019
Nacka-Norrtull	15,6 min	15,9 min	17,2 min	18,0 min	17,5 min
Nacka-Kista	21,2 min	20,8 min	22,3 min	23,1 min	22,6 min
<b>Morgonrusning kl. 07-09</b>					
	2015	2016	2017	2018	2019
Nacka-Norrtull	28,8 min	26,0 min	24,4 min	29,7 min	29 min
Nacka-Kista	32,2 min	29,6 min	29,7 min	35,0 min	34,3 min

Tabell 2. Medelrestid per dygn med bil mellan åren 2015–2019.

Den enskilt största faktorn för påverkan på trafikflödena över dessa år är Norra länkens färdigställande 2016. Det har gett bättre framkomlighet på Essingeleden, vilket i sin tur gett färre stillastående köer och generellt färre avstängningar i Södra länken. När tunneln fram till 2018 också stängts färre gånger, kan allt fler bilar passera genom och ett ökat trafikflöde betyder ofta högre restider. Att restiderna nu gått ner kan alltså bero på att antalet stängningar av Södra länken återigen ökat. Som vi ser nedan har antalet incidenter ständigt ökat, vilket leder till fler (men kortare) stängningar. Medelrestiden för de som väl passerar när tunneln är öppen blir då lägre. Totalt sett gynnar det ändå färre trafikanter. När tunneln närmar sig sitt kapacitetstak brukar restiderna bli lite längre och även om trafikflödet inte ökat så mycket som tidigare år, syns ändå en liten ökning för 2019 jämfört med 2018.

### 3.5.2.2 Nacka-Stockholm city

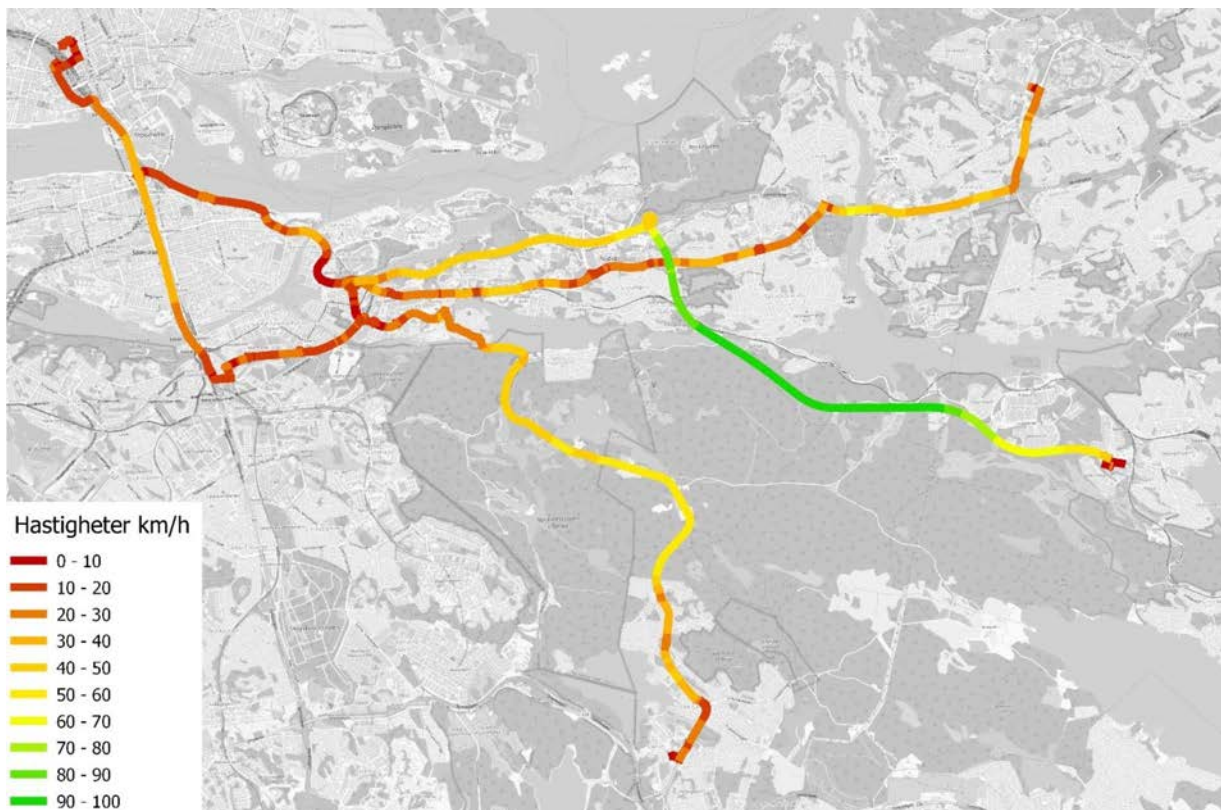
Vid granskning av samlade trafikdata för personbilstrafiken via GPS<sup>22</sup> har jämförelser gjorts på tre sträckor med olika startpunkter i kommunen, men med samma målpunkt i Stockholms innerstad (Norra Bantorget). Jämförelsen har gjorts för mätning under en vecka under oktober månad. Observera att det finns flera andra möjliga färdvägar mellan respektive startpunkt och slutpunkt, men i denna rapport har de i kartbilden illustrerade vägvalen legat till grund för analysen. Detta för att sprida analysen till en större del av vägnätet och fånga upp eventuell köproblematik längs vägen.

Startpunkterna för jämförelserna har utgått från tre av kommunens kommundelscentrum; Älta centrum, Orminge centrum samt Saltsjöbadens centrum (Tippens centrum). Målpunkten är Stockholm city, Norra Bantorget. Samtliga sträckor är relaterade till den tid det tar att köra samma sträcka utan någon trafik, ett så kallat "basvärde". Basvärdet är hämtat från faktiska restider under vardagsdygn kl. 00-02 för samma period som jämförelsen görs mot. Således kan exempelvis basvärdet för en specifik sträcka skifta mellan både månader och år. Eftersom rutterna varierar måste en jämförelse för varje år också göras med basvärdet för restiden i morgonrusning.

<sup>22</sup> Data från trafikdataleverantören TomTom.

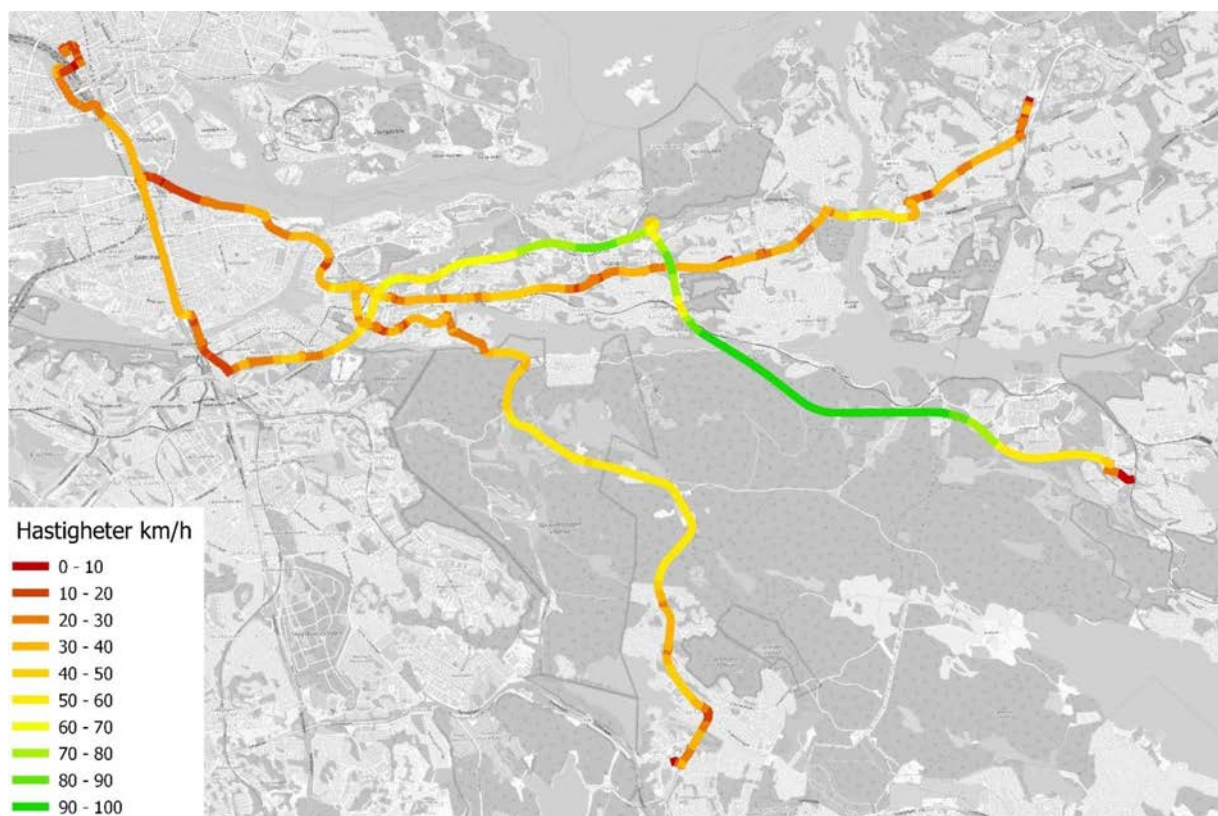
Nedan följer en redovisning över genomsnittlig hastighet i de tre resanderelationerna under morgonrusningens allra värsta tid mellan kl. 8 och 8.30. Resvägen från Saltsjöbaden centrum inom kommunen går via Saltsjöbadsleden samt Värmdöleden, via Södra länken in till city. Resvägen från Orminge centrum inom kommunen går via Mensättravägen, Ormingeleden (för 2018 går ruten via Värmdövägen istället), Värmdöleden, Skurubron och Värmdövägen, via tpl Lugnet och Stadsgårdsleden in till city. Resvägen från Älta centrum inom kommunen går via Ältavägen, Järlaleden (väg 260), via tpl Lugnet och Stadsgårdsleden in till city.

Vid en jämförelse mellan 2018 och 2019 är det tydligt att läget blivit bättre under 2019. Särskilt har situationen förbättrats på väg 222, vilket kan förklaras av att byggnationen av tpl Kvarnholmen färdigställdes i juni 2019 och att hastigheten på sträckan förbi bygget återgått till den tidigare. Under 2019 syns också en förbättring för Henriksdal eftersom ombyggnationerna för att förbättra för kollektivtrafikens framkomlighet m.m. då hunnit färdigställas.



Figur 28. Faktiska hastigheter på utvalda rutter. Röda, orange och gula sträckor markerar lägre hastigheter, medan gröna sträckor markerar trafik som kör fortare. Vecka i oktober 2018 kl. 08-08.30.





Figur 29. Faktiska hastigheter på utvalda rutter. Röda, orange och gula sträckor markerar lägre hastigheter, medan gröna sträckor markerar trafik som kör fortare. Vecka i oktober 2019 kl. 08-08.30.

För alla tre rutter har basvärdet ökat, d.v.s. det går generellt aningen långsammare under den snabbaste perioden. Det påverkar även restiden under morgonrusningen. Vid en jämförelse mellan åren ligger restiderna relativt stabilt, men med en svag trend mot generellt ökade restider under morgonens värsta period. En liten förbättring under morgonen syns från Saltsjöbaden som har ruten via väg 222. Där påverkar troligen öppnandet av tpl Kvarnholmen som gett förbättrade restider jämfört med 2018. Restiden för Älta till city ligger stabilt. Troligt här är att det på sträckan som tidigare visats både skett försämringar i form av ombyggnationer i Slussen, Älta och Orminge samt på Värmdövägen vid Nacka forum, och förbättringar i form av färdigställandet av tpl Kvarnholmen och tpl Henriksdal, vilket gör att de totala restiderna inte skiljer sig så mycket åt från föregående år.

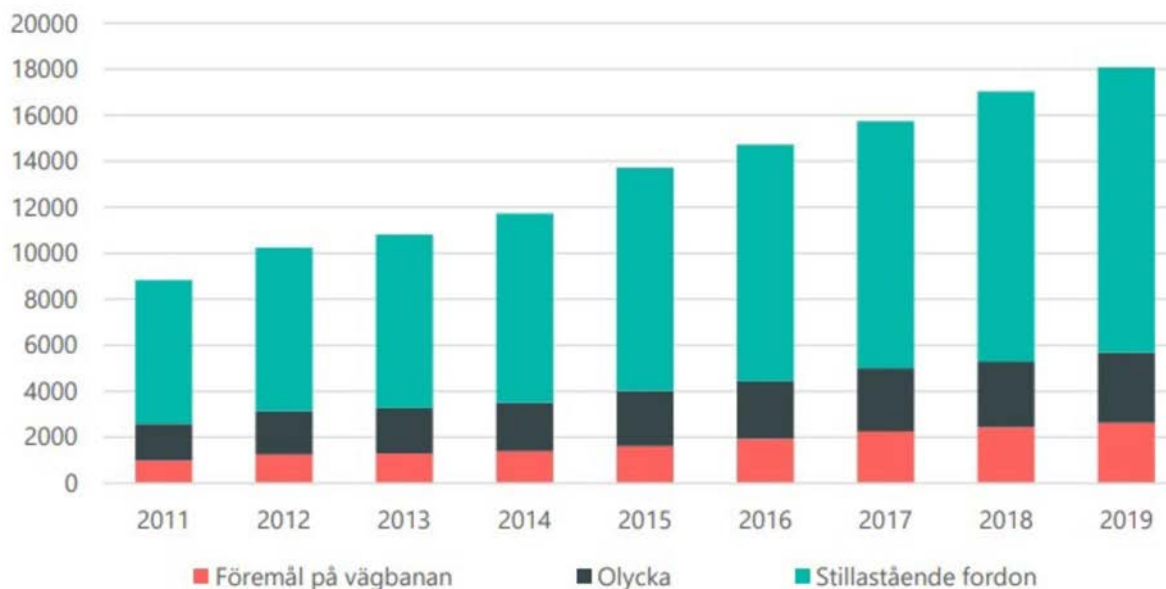
Sträcka	Restid minuter (basvärde, kl. 00-02)				
	2015	2016	2017	2018	2019
Saltsjöbadens centrum – City (via Södra länken)	20 min	18 min	20 min	20 min	21 min
Orminge centrum – City (via Värmdövägen)	19 min	21 min	22 min	22 min	23 min
Älta centrum - City	27 min	22 min	23 min	22 min	23 min
	Restid morgonrusning kl. 8-8.30				
	2015	2016	2017	2018	2019

Saltsjöbadens centrum – City (via Södra länken)	36 min	34 min	33 min	36 min	33 min
Orminge centrum – City (via Värmdövägen)	38 min	39 min	41 min	42 min	42 min
Älta centrum - City	38 min	37 min	37 min	40 min	39 min

Tabell 3. Restiden för utvalda sträckor under oktober månad (endast vardagar) 2015, 2016, 2017, 2018 och 2019.

### 3.5.3 Oplanerade störningar

Utöver ett högt trafikflöde och det ökande antalet vägarbeten så sker även oplanerade störningar på vägnätet som påverkar restiden. Det kan dels handla om olyckor eller incidenter invid eller på vägarna. Precis som tidigare år ökar antalet rapporterade händelser i Stockholms län. År 2019 handlar det om runt 18 000 händelser, en ökning med drygt 6 procent mot 2018.



Figur 30. Antal händelser som registrerats hos Trafik Stockholm. I händelser ingår "föremål på vägbanan", "olycka" och "stillastående fordon".

Antalet händelser, liksom händelsetyper, ökar också betydligt mer än trafiken. Ökningen i procent är ungefär densamma över de olika händelsetyperna. En förklaring kan vara att Trafik Stockholm får kännedom om fler olyckor genom att ny teknik installerats som hjälper till att identifiera händelser eller att nya vägar byggs. Men vid en utvärdering av antalet händelser på vägnät utan denna nya teknik (d.v.s. samma teknik idag som för fyra år sedan), är det tydligt att det även där sker en ökning av antalet händelser. Sammanfattningsvis kan alltså sägas att en del av ökningen faktiskt beror på att det är fler händelser på vägarna.

Under 2019 skedde tre något större olyckor i Nackatrafiken. Dessa var följande:

- **7 februari 16:30, 222 Ö.** Trafikolycka i kaffebacken i riktning mot Värmdö. Tre av fyra körfält stängdes av vilket snabbt skapade kö in i Södra länken i Nacka- och Hammarbytunneln. Precis som i Årstatunneln får det inte vara stillastående kö i dessa

tunnlar på grund av brandrisken. För att försöka undvika stängning av Hammarbytunneln placerades en VägAssistans-bil på Årstälänken under Åbyrondellen för att minska inflödet i tunneln. Denna åtgärd fungerade bra, men borde i efterhand ha placerats där i ett tidigare skede. Troligtvis borde hela Hammarbytunneln stängts ett tag då halva tunneln var full av helt stillastående fordon. Uppdatering av rutinen för köstängning i Södra länken har initierats i samarbete mellan Trafik Stockholm och verksamhetsområde Underhåll på Trafikverket. Det har också påbörjats ett arbete för att ta fram ett nytt systemstöd för köstängning av tunnlar generellt i Stockholm.

- **15 maj 07:06, Södra länken.** Strömlöst i Södra länken på grund av ett avbrott hos elleverantören. Beslut att tunneln skulle stängas tog relativt tidigt varpå stängning påbörjades och slutligen stängdes hela tunneln. Ingen åtgärdsplan finns för att kontrollerat stänga tunneln på detta sätt varpå den västra (Årsta- och Hammarbytunneln) och östra delen (Nacka- och Sicklatunneln) stängdes från separata åtgärdsplaner. Trafiksäkerhetsmässigt hade detta förfarande ingen påverkan, men trafikinformationsmässigt gjorde det att informationen på de variabla meddelandeskyltarna inte blev som tänkt. Konsekvenserna var en rörig morgon för de flesta trafikanter i söderort med kompakta köer på samtliga större leder cirka 10 km ut från Södra länken. Även lokalvägnätet och mindre villagator drabbades av trängseln. Trots tekniska missöden gick händelsen i stort sett bra, trafikinformationen var tydlig och skarp, även om väldigt lite trafikstyrningsåtgärder utfördes. Trafikverket har en dialog med elnätägaren som kommer att byta ut felande delar i ställverket som krånglat. Efter denna händelse har rutiner för att hantera liknande situationer blivit mycket bättre hos Trafik Stockholm.
- **1 oktober 01:30, Södra länken, Hammarbytunneln.** Under natten pågick belägningsarbete i Södra länken. Ett asfaltverk gick sönder, vilket innebar att 400 meter i vänster körfält på Årstälänken, samt 200 meter i utfarten av Hammarbytunneln blev stående utan asfalt. Tunneln hölls stängd i väntan på asfalt och det i sin tur skapade morgontrafik med köer. Full framkomlighet uppnåddes först klockan 10:42. I efterhand blev det tydligt att det hade varit lämpligt att avbryta och/eller släppt på trafik i ena körfältet förbi de stillastående asfalteringsarbetena. Men oklarheter i behörighet kring beslutsfattande gjorde att så inte skedde och bedömningen är att Trafik Stockholm behöver ta en tydligare roll i dessa problem. De har möjligheten att avbryta arbeten om nyttan bedöms större än kostnaden, men sådana beslut behöver ske i samråd med ansvarig projektledare hos väghållaren.

## 4 Sammanfattning och slutsatser

Under 2019 är de mest påverkande arbetena som avslutats och påverkat trafiken positivt, färdigställandet av tpl Kvarnholmen samt tpl Henriksdal. Detta har haft effekt både för bilister och kollektivtrafikresenärer med buss. Tillkomsten av trafikplats Kvarnholmen har också stöpt om resandet i centrala Nacka där de tidigare svåra läget med kösvansar ut på väg 222 från rampen upp i trafikplats Nacka numera är borta. Det som fortsatt skapar utmaning för framkomligheten är Slussens ombyggnad med tillfällig slutstation för Saltsjöbanan i Henriksdal, men även arbeten inom kommunens gränser. Under 2019 har trafikpåverkande arbeten startat ordentligt på Nackas vägnät. Projekt Nya gatan med påverkan på Vikdalsvägen och Värmdövägen i centrala Nacka har startat, liksom FUT:s förberedande arbeten med påverkan på Värmdövägen i Sickla. Påverkan har skett även i Orminge med stora omdaningar samt Älta där framför allt ledningsarbeten påverkat trafiken.

Kollektivtrafiken har påverkats av ombyggnationerna, där Slussen fortfarande är det mest märkbara, men där även Värmdövägens, Oxelvägens, Almvägens samt Ormingeringens trafikarbeten haft effekt på bussarnas framkomlighet. Ombyggnationen av Henriksdals trafikplats i korsningen Värmdövägen/Kvarnholmsvägen och hållplats Henriksdal har dock haft positiva effekter för bussarna när den nu står färdig. Bussarnas kör- och kötider har därför både blivit längre och kortare, men på olika platser. För linje 471 och 410 har körtiderna förbättrats jämfört med 2018. Både upp- och nedgångar gäller även för cykeltrafiken, men där det genomsnittliga antalet passager under september sedan 2017 har ökat vid alla mätpunkter utom på Värmdövägen vid Björknäs.

**Slutsats:** För kommunens del gäller det att i alla projekt i god tid samordna planerna med Trafikförvaltningen så att det är möjligt att eventuellt lägga om rutter, flytta hållplatser till bästa möjliga läge utifrån förutsättningarna, informera resenärer osv. Det gäller också att ta höjd för kostnader för trafikanordningar utifrån dessa anpassningar. Förutom löpande möten som berör enskilda projekt, finns t.ex. möjlighet för kommunen att påverka kollektivtrafikutbudet genom de årliga trafikförändringsremisserna som Trafikförvaltningen skickar ut. Vad gäller cykel behöver fortsatt fokus från kommunen vara att satsa på god vinterväghållning, bygga ut felande länkar i systemet, underlätta genom förbättrad skyltning, bygga cykelparkering o.s.v. Alla trafikpåverkande projekt behöver också tänka på kollektivtrafik, gående och cyklisterna utifrån de förutsättningar som ges i kommunens dokument Trafikföringsprinciper under byggtid.<sup>23</sup>

Ett trafikslag som inte påverkats av ombyggnationer är båt och där pendelbåtlinje 80 fortsätter att öka i popularitet. I februari 2019 ökade linjen sitt resande med hela 61 % jämfört med samma månad 2018. Det totala antalet påstigande då var 70 048 personer. I antal resor sticker sommarmånaderna fortfarande ut med flest påstigande totalt sett, där augusti har allra flest antal påstigande resenärer med 178 171 personer.

**Slutsats:** Allt fler bostäder färdigställs i vattennära lägen, vilket märks på resandet. Fler upptäcker också båtresandet som ett pålitligt trafikslag med stabila restider. Att fortsätta utöka utbudet av kollektivtrafik på vatten är också något kommunen kan uppmuntra Trafikförvaltningen till genom t.ex. den årliga trafikförändringsremissen eller andra strategiska utredningar för sjötrafik.

Restiderna för 2019 med bil ligger i paritet med de för 2018 och för utvalda rutter har bilister liksom bussarna påverkats både av de förbättringar och tillfälliga försämringar för framkomligheten som skett. Färdigställandet av tpl Kvarnholmen och tpl Henriksdal har haft positiva effekter för rutter via väg 222 och Stadsgårdsleden in till city, medan det gått aningen långsammare i Södra länken. I Södra länken har också ett visst ökat trafikflöde noterats där trafiken i riktning mot Nacka ökar, medan den ligger nästan still i riktning från Nacka. Antalet stängningar och antal stängningstimmar blir fler, liksom antalet incidenter och olyckor.

---

<sup>23</sup> Nacka kommun, Trafikföringsprinciper under byggtid, <https://www.nacka.se/49161e/globalassets/underwebbar/teknisk-handbok/dokument/trafik/trafikforingsprinciper-under-byggtid-version-20190212.pdf>, hämtat 2020-05-06.

Slussens ombyggnad påverkar fortfarande Nackas resande och det pågående bygget har påverkat resvalen. Resenärer från Nacka och Värmdö som ska resa norrut väljer att i större utsträckning åka norrut via Essingeleden istället för via Skeppsbron. Munkbron och närliggande vägar kring Slussen har ökat sitt trafikflöde efter Skeppsbrons avstängning. Totalt sett har trafiken inte ökat, utan istället visar statistiken att ruttvalsförändringar har gjorts och trafiken helt enkelt har omfördelats.

Bilnehavet i Nacka har ökat, och det beror på att fler förmånsbilar tillkommit. Dock har kommunen en högre andel elbilar än föregående år.

**Slutsats:** Bilnehavet ökar i Nacka och fler människor flyttar hit eller vill resa hit, vilket ökar efterfrågan på bilresor. Fortsatt dialog med Trafikverket om möjligheter för att få ner antal stängningar av Södra länken behövs, liksom ett förebyggande arbete för att få till en omfördelning av bilresor till mer hållbara trafikslag. Ombyggnaden av Slussen är nödvändig, men visar också att människors resande har anpassats till rådande läge.

Sammanfattningsvis får det ökade trycket på trafiksystemet (om än svagare under 2019) och påverkan från pågående ombyggnationer och vägarbeten konsekvenser för trafiken till och från Nacka. Detta påverkar kollektivtrafiken likväl som bil- och cykeltrafiken, men ännu inte båtresandet.

Inför kommande år när byggnationerna blir alltmer påtagliga inom Nackas gränser när kommunen tillsammans med regionala aktörer bygger ut västra Sicklaön med nya bostäder, arbetsplatser, tunnelbana, överdäckning, trafikplatser, bussterminal m.m. är det viktigt med samordning. Trafikanalysen under byggtid pågår, allt för att i förväg kunna planera så att framkomligheten i rusningstid bibehålls i så stor utsträckning det är möjligt. Regionalt görs liknande arbeten genom klusteranalyser. En god intern samordning mellan enheter och kompetens, samt tidig och öppen dialog med byggherrar och entreprenörer är av största vikt. Detta gäller likväl i tidiga planeringskedan som i senare projektskedan och kan bli avgörande för framkomligheten på specifika platser.

På längre sikt behöver en fortsatt utbyggnad ske av gång- och cykelvägar som ansluter till kollektivtrafik och stora målpunkter. En utbyggnad av cykelparkering vid kollektivtrafik behöver också ske, samt fortsatta satsningar på god vinterväghållning för cyklister och fotgängare. Vidare kan kommunen anpassa och se över parkeringsövervakning och avgifter, placera infartsparkeringar för bil på platser där de kompletterar kollektivtrafiken, se över möjligheter för lösningar för samnyttjad parkering för bostäder och t.ex. arbetsplatser, se över möjlighet för flexibla skolstartstider, initiera mobilitetsprojekt och information till medborgare om möjlighet att resa hållbart, samt fortsätta påverka Trafikverket gällande åtgärder i Södra länken för att möjliggöra färre stängningar där. Fler exempel återfinns i framkomlighetsstrategin. Det finns inte en enskild åtgärd som löser alla problem, trafiksystemet är komplext, och likaså lösningarna. Men för att minimera effekterna av trafikpåverkan under byggtid, samt på längre sikt skapa en god framkomlighet och ett hållbart samhälle, är det viktigt att arbeta med alla olika delar ovan.

## *Öppenhet och mångfald*

*Vi har förtroende och respekt för människors kunskap  
och egna förmåga - samt för deras vilja att ta ansvar*

Beslut om att ta fram en  
projektering för renovering av  
Järla bro

5

NTN 2020/19

2020-05-07

TJÄNSTESKRIVELSE  
Dnr NTN 2020/19

Natur- och trafiknämnden

## Beslut om att ta fram en projektering för renovering av Järsla bro

### Förslag till beslut

Natur och trafiknämnden beslutar att påbörja projekteringen av Järsla bro under 2020 med investeringsmedel inom projektet *Reinvestering konstruktionsbyggnader 2020*.

### Ärendet

Järsla bro är en konstruktion i centrala Nacka som binder samman Birkaområdet i norr med Järsla sjö och Ekudden i söder. Bron spänner över Värmdövägen och Saltsjöbanans spårområde.

Bron har en stor underhållsskuld och är i stort behov av renovering. Konstruktionens tätskikt har en teknisk livslängd på 40 år, tätskiktet är i dag ca 58 år och har således överskridit den tekniska livslängden. Det har gjorts provtagningar som visar på att betongen inte är frysbeständig. Detta medför att konstruktionen är känslig för fuktinträning. Betongspjälkningar på broöverbyggnadens undersida kan vara en indikation på att fukt har passerat genom broplattan och bidragit till att underkantsarmeringen har börjat korrodera. Pågående stadsplanering har medfört att större reparationsåtgärder har skjutits på framtiden. Detta för att minska risken för en förlust för kommunen vid en eventuell ombyggnation av bron efter genomförda åtgärder.

För att möjliggöra att projekteringen för Järsla Bro tas fram redan 2020, tas kostnaderna för projekteringen på redan beslutade reinvesteringsmedel *Reinvesteringar konstruktionsbyggnader 2020*. Om medel avsätts för renoveringen av Järsla Bro kommer projekteringskostnaderna att flyttas från projekt *Reinvestering konstruktionsbyggnader 2020* till kommande projekt *Reinvestering Järsla bro*.

Projekteringskostnaden uppskattas till 1 mnkr och renoveringsarbeten inklusive TA, byggledning och utförande uppskattas kosta knappt 25 mnkr. Alltså totalt cirka 26 mnkr.



### Konsekvenser för barn

En renovering av Järla bro bedöms inte innebära några konsekvenser för barn.

### Handlingar i ärendet

Ärendet saknar bilagor.

Fredrik Sandell  
Biträdande enhetschef  
Enheten drift offentlig utemiljö

Johan Ramstedt  
Förvaltare konstruktionsbyggnader  
Enheten drift för offentlig utemiljö

Gestaltning med  
trygghetsskapande belysning  
inom ramen för projektet  
Trivsel och tillgänglighet

6

NTN 2019/131

2020-04-28

TJÄNSTESKRIVELSE  
Dnr NTN 2019/131

Natur- och trafiknämnden

## Gestaltning med trygghetsskapande belysning inom ramen för projektet Trivsel och tillgänglighet

### Förslag till beslut

Natur- och trafiknämnden godkänner förslaget delprojekt som rymms inom budgeten för projektet Trivsel och tillgänglighet. Dessa investeringar medför tillkommande driftkostnader om totalt cirka 6000 kr/år.

### Sammanfattning av ärendet

Ärendet avser beslut om användning av delar av budgeten för projekt Trivsel och tillgänglighet. Kostnad ca 350 000 kr av budgeten på 5 000 000.

Delprojektet avser en gestaltad belysning under Fidrabron, för att skapa ökad trygghet och mervärde längs Gröna dalens gångstråk, Fisksätra.

Detta ska göras genom att använda brokonstruktionen som ett befintligt element som ljussätts för att vara platsskapande och trygghetsgivande.

Kommunen är samfinansierad inom projektet med ljusdesigners som genom stipendium bidrar med en del av kostnaden för ljusgestaltningen.

### Ärendet

Ärendet avser beslut om användningen av delar av budgeten för projektet Trivsel och tillgänglighet. Beslut om att gå vidare med följande föreslagna delprojekt önskas:

Gestaltning med trygghetsskapande belysning under dubbelbron över Gröna dalen i Fisksätra. Bron består dels av en övre körbro, Fidravägen, och dels en nedre gångbro som kopplar samman bostadsområdena Båthöjden och Fågelhöjden. Brokonstruktionen korsar det välfrekventerade gångstråket i Gröna dalen, Fisksätra, som leder mellan Fisksätra centrum och Saltsjöbaden. Brokonstruktionen ligger mellan befintlig hundrastgård och befintlig bollplan i Gröna dalen.

Platsen är vald utifrån att den ligger längs ett gångstråk med målpunkter som används kvällstid, och som kan upplevas otrygg. I Detaljplaneprogram 2013 lyfts Gröna dalen fram som ett viktigt stråk där bättre gångstråk och belysning samt mer plantering och konst samt bänkar behövs.

Befintlig belysning på gångbron är av äldre modell. Befintlig belysning längs gångstråket i Gröna dalen är däremot relativt ny. Tanken med ljusgestaltningen är att skapa trygghet och mervärde för platsen och bidra till en mer attraktiv och vacker miljö.



Visionen är att genom ljusgestaltningen ge platsen positiv uppmärksamhet. Detta ska göras genom att använda brokonstruktionen som ett befintligt element som ljussätts för att vara platsskapande och trygghetsgivande. Det blir ett upplevelsebaserat tillägg till befintlig grundbelysning. Inga infästningar ska göras i befintlig brokonstruktion.

Den permanenta ljusgestaltningen ska inspirera besökare kring ljus som fenomen där både dagsljus och artificiellt ljus ska kunna upplevas i olika kombinationer av mönster och naturliga färger och kan vara t.ex. reflekterande, ljussatta objekt, projicerade mönster, belysning som går att interagera med, se Bilaga 1 för exempel. Kommunen är samfinansierad inom projektet med ljusdesigners som genom stipendium bidrar med en del av kostnaden för ljusgestaltningen. Visst mått av gestaltungsfrihet måste därför ges dem när de påbörjar sitt arbete med gestaltning av platsen tillsammans med belysningsexpert från Nacka kommun, Bygg och anläggning. Exempelbilderna i Bilaga 1 ska därför endast ses som inspiration och exempel på gestaltande ljussättning, det är inte det förväntade exakta resultatet under Fidrabron.

För kartor och förklarande bilder hänvisas till Bilaga 1.

#### Ekonomiska konsekvenser

Kostnadsuppskattning för gestaltning med trygghetsskapande belysning, Gröna dalen

Fisksätra:

Summa: 350 000 kr.

Kostnad för årligt drift och underhåll:

Summa: 6 000 kr.

#### Konsekvenser för barn

Genom ljusgestaltningen kan projektet främja barns nyfikenhet och kunskap om ljus utomhus. Projektet är tänkt som en trygghetsskapande åtgärd på en relativt otrygg plats där barn och unga rör sig runt exempelvis bollplan. Därmed skapar vi möjligheter för ett aktivare uteliv för medborgare och besökare.

#### Handlingar i ärendet

Bilaga 1 – Kartor och exempelbilder.

Kristina Petterqvist  
Enhetschef  
Drift offentlig utemiljö

Caroline Engberg  
Landskapsarkitekt  
Bygg & anläggning

Kartbild  
och  
foton  
från  
platsen



Rapportera fel · Ansvarig utgivare · Tomtgränser · Om cookies · © TerraTec © L



Brokonstruktionen från bollplanen



Dubbelbrons konstruktion



Gångbron



Utsikt mot hundrastgården från gångbron



Exempel från Tranebergsbron, belysningsprinciper visar olika sätt att skapa rumsligheten med artificiellt ljus runt en brokonstruktion.

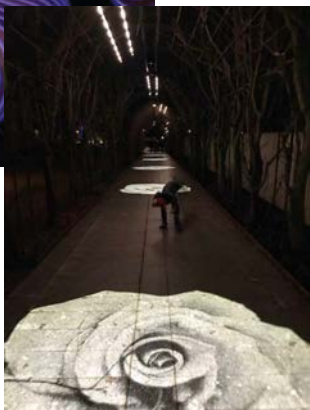
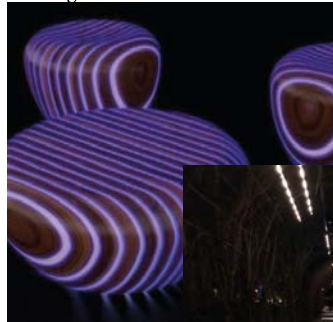
Exempel på när reflekterande, ljussatta objekt skapar dynamik och variation



Exempel på tillägg i material eller mönster som reflekteras i dags- eller kvällsljus



Exempel på hur projicerat mönster på objekt eller på delar av bro/gångbana förstärker platsbildningen



Belysning av undersida av bro - Tranebergsbron - rumsskapande

Exempel på effektbelysning - Interaktion stärker upplevelsen av platsen.



Multipla skuggor av förbipasserande visar människor i rörelse och skapar trygghet och ett dynamiskt mönster i olika färger.



# Dataskyddsbudets årsrapport 2019

7

NTN 2020/105

2020-05-06

TJÄNSTESKRIVELSE  
Dnr NTN 2020/105

Natur- och trafiknämnden

## Dataskyddsombudets årsrapport 2019

### Förslag till beslut

Natur- och trafiknämnden noterar dataskyddsombudets årsrapport för 2019.

### Sammanfattning av ärendet

I dataskyddsombudets uppdrag ligger att rapportera till den personuppgiftsansvariga, i detta fall natur- och trafiknämnden. Årsrapporten sammanfattar de aktiviteter som genomförts under året och följer upp kommunens 12 prioriterade fokusområden inom dataskydd. Uppföljningen visar att nämnden i stort har anpassat sig till dataskyddsförordningen inom samtliga områden.

### Ärendet

Dataskyddsförordningen reglerar hur personuppgifter får hanteras. Varje nämnd är personuppgiftsansvarig, dvs. ansvarig för att reglerna i dataskyddsförordningen och kompletterande svensk lagstiftning inom området följs. Varje nämnd är dessutom skyldig att utse ett dataskyddsombud som bland annat har i uppdrag att rapportera om nämndens efterlevnad av lagstiftningen.

Årsrapporten sammanfattar de aktiviteter som genomförts under året inom dataskydd. Rapporten följer även upp nämndens arbete inom kommunens 12 prioriterade fokusområden inom dataskydd. De prioriterade områdena syftar till att säkerställa att alla nämnder anpassat sig till dataskyddsförordningens krav. Uppföljningen visar att nämnden inom alla områden genomfört ett arbete för att anpassa sig till dataskyddsförordningens krav. Nämnden bör dock säkerställa att kartläggningen av behovet av konsekvensbedömningar slutförs, arbetet med systematiskt med informationssäkerhet fortsätter, informationshanteringsplaner hålls uppdaterade och att enskilda ges tydlig och fullständig information om sin personuppgiftshantering.

### Ekonomiska konsekvenser

Rapporten överlämnas till nämnden som en del av dataskyddsombudets uppdrag och medför inga direkta ekonomiska konsekvenser.

### Konsekvenser för barn

Barns personuppgifter är särskilt skyddsvärda eftersom de kan ha svårt att själv förstå risker med en viss personuppgiftsbehandling och kunna ta tillvara sina rättigheter. När barns personuppgifter behandlas är det därför extra viktigt att detta sker enligt gällande





dataskyddslagstiftning. En lagenlig hantering av barns personuppgifter, som här på Nacka kommun, medför därför positiva konsekvenser för barn.

## Handlingar i ärendet

1. Dataskyddsombudets årsrapport 2019

Hans-Otto Halvorsen  
Direktör Stöd och service  
Stadsledningskontoret

Anders Fredriksson  
Enhetschef  
Juridik- och kanslienheten

Hanna Virtanen  
Dataskyddsombud  
Juridik- och kanslienheten



Nämnd och personuppgiftsansvarig  
Natur- och trafiknämnden

## Dataskyddsombudets årsrapport 2019

Dataskyddsombud  
Hanna Virtanen

Datum 2020-05-06

### Innehåll

Inledning .....	2
Sammanfattning av 2019 års arbete med dataskydd .....	2
Nämndens efterlevnad av dataskyddsförordningen .....	3
1. Registrera personuppgiftsbehandlingar .....	3
2. Rapportera personuppgiftsincidenter .....	3
3. Konsekvensbedömning (DPIA) .....	3
4. Personuppgiftsbiträdesavtal (PUB-avtal) .....	4
5. Lagringsminimering, arkivering och gallring .....	4
6. Registerutdrag (rätten till tillgång) .....	4
7. E-post .....	4
8. Systemsäkerhet .....	5
9. Behörighet .....	5
10. Samtycke .....	5
11. Informationsplikt .....	6
12. Efterlevnad .....	6

## Inledning

Dataskyddsförordningen (GDPR) är den lagstiftning som reglerar hur myndigheter, bolag och andra organisationer får hantera personuppgifter. Personuppgift är varje typ av information som kan kopplas till en fysisk person. Varje organisation, oavsett verksamhet, behandlar därmed personuppgifter i någon omfattning och måste därmed förhålla sig till dataskyddsförordningens regler.

Denna rapport sammanfattar natur- och trafiknämndens arbete med dataskydd under år 2019 och ger en översiktlig granskning av hur långt natur- och trafiknämnden har kommit i sin efterlevnad av dataskyddsförordningen. Förordningen ställer en rad krav; från säker hantering av information, till kontroll över vilka personuppgifter som hanteras, var, varför och hur samt kontinuerlig utvärdering av risker för enskildas fri- och rättigheter. Det är nämnden som är personuppgiftsansvarig för den personuppgiftsbehandling som sker inom dess verksamhet och därmed ansvarig för att förordningens krav följs.

Rapporten lämnas av nämndens Dataskyddsombud. Dataskyddsombud är en roll som varje nämnd är skyldig att utse enligt förordningen och har i uppdrag att granska och rapportera om nämndernas efterlevnad av förordningen. Därutöver har dataskyddsombudet även i uppgift att ge råd och stöd om skyldigheter som följer av lagen samt fungera som kontaktpunkt gentemot enskilda och tillsynsmyndigheten, Datainspektionen. Denna rapport lämnas till nämnden som en del av dataskyddsombudets uppdrag.

## Sammanfattning av 2019 års arbete med dataskydd

Inför att dataskyddsförordningen den 25 maj 2018 skulle träda i kraft, fattade stadsledningskontoret beslut om 12 fokusområden för att anpassa verksamheten till förordningens krav. I årsrapporten 2018 konstaterades att samtliga enheter påbörjat anpassningen till dataskyddsförordningen inom majoriteten av de 12 beslutade fokusområdena. Under 2019 har dataskyddsarbetet fokuserat på att fortsätta anpassningen och inriktat sig främst på tre områden: hantering av personuppgiftsincidenter, uppdatering av registerförteckningen och konsekvensbedömningar (DPIA).

Ansvar för att hantera och anmäla personuppgiftsincidenter flyttade under året från en central grupp till nämnderna. Samtidigt reviderades samtliga nämnders delegationsordningar för att delegera beslut om anmälan till tillsynsmyndighet till respektive enhetschef i samråd med Dataskyddsombud. Enligt den nya processen ligger ansvar för att rapportera, dokumentera och åtgärda en incident på respektive enhet men den centrala gruppen finns med som stöd. Detta arbetssätt ligger mer i linje med hur ansvaret är reglerat i dataskyddsförordningen där det är varje personuppgiftsansvariges uppgift att hantera och anmäla personuppgiftsincidenter.

Under året har även nämndernas förteckningar över sina personuppgiftsbehandlingar uppdaterades för att nu utgå från syftet med att personuppgifterna behandlas, istället för som tidigare efter IT-system. På detta sätt blir det tydligare för enskilda som önskar ta del av information om nämndens personuppgiftsbehandlingar och ger även en mer komplett bild över behandlingarna. Därutöver har ett arbete påbörjats för att säkerställa att nämnderna genomför konsekvensbedömningar, även kallat DPIA efter förkortningen av den engelska benämningen Data Protection Impact Assessment, där det krävs. Under 2019 uppdaterades underlag och en kartläggning påbörjades om vilka befintliga personuppgiftsbehandlingar kräver konsekvensbedömningar. Detta fortsätter även under år 2020

## Nämndens efterlevnad av dataskyddsförordningen

I detta avsnitt sammanfattas nämndens efterlevnad av dataskyddsförordningens krav utifrån de 12 prioriterade fokusområden som tidigare beslutats av stadsledningskontoret. De 12 områdena beskrivs under respektive punkt nedan tillsammans med en sammanfattning av nämndens efterlevnad på området.

### 1. Registrera personuppgiftsbehandlingar

En grundläggande förutsättning för att överhuvudtaget kunna efterleva dataskyddsförordningens regler är att veta vilka personuppgifter som behandlas och varför (i vilket syfte). Varje personuppgiftsansvarig ska enligt artikel 30 ha en förteckning över sina personuppgiftsbehandlingar (en registerförteckning) där bland annat syfte, kategorier av registrerade, typer av personuppgifter och lagringstid framgår.

Nämnden har 16 personuppgiftsbehandlingar registrerade. Registerförteckningen bedöms vara komplett och innehåller all nödvändig information.

### 2. Rapportera personuppgiftsincidenter

Varje personuppgiftsansvarig ska ha processer för att upptäcka, utreda, åtgärda och anmäla vissa personuppgiftsincidenter till tillsynsmyndigheten Datainspektionen. Det innebär att medarbetare ska kunna identifiera när en personuppgiftsincident har hänt, veta hur den ska rapporteras och att det finns processer för att ta hand om en bekräftad incident.

I Nacka kommun finns en central process för personuppgiftsincidenter som följs av nämnden. Nämnden har rapporterat in två incidenter under 2019, varav inga ledde till en anmälan till Datainspektionen utan åtgärdades internt.

### 3. Konsekvensbedömning (DPIA)

Om det finns en hög risk för enskildas fri- och rättigheter när personuppgifter behandlas, ska den personuppgiftsansvarige göra en konsekvensbedömning. Konsekvensbedömningens syfte är både att säkerställa att enskildas fri- och rättigheter respekteras och är även ett sätt för den personuppgiftsansvarige att visa att dataskyddslagstiftningen följs.

Nämnden har delvis gjort en kartläggning över om konsekvensbedömningar krävs för de personuppgiftsbehandlingar som nämnden utför. En konsekvensbedömning har hittills färdigställts.

#### **4. Personuppgiftsbiträdesavtal (PUB-avtal)**

Personuppgiftsbiträdesavtal ska tecknas om en personuppgiftsansvarig anlitar en extern part som behandlar personuppgifter åt den personuppgiftsansvariga. Den externa parten är då biträde till den personuppgiftsansvariga och ska genom avtalet förbindas att endast behandla personuppgifter efter instruktioner från den ansvarige. Syftet med avtalet är att säkerställa att enskildas personuppgifter skyddas även när det är någon annan än den personuppgiftsansvarige som behandlar personuppgifterna.

Nämndens biträden utgörs främst leverantörer av nämndens system. En stickprovsgranskning av avtalen utifrån de formella kraven visar att det i ett fall otydligt om underbiträden anlitas och i så fall vilka. Detta kan åtgärdas i samband med att bitrådets personuppgiftshantering följs upp.

#### **5. Lagringsminimering, arkivering och gallring**

Lagringsminimering är en av dataskyddsprinciperna och handlar om att personuppgifter endast behandlas så länge de behövs för ändamålet. Inom offentlig verksamhet innebär lagringsminimering att det finns ordning och reda bland myndighetens information, att information rensas, arkiveras och gallras. Informationshanteringsplanen är det styrdokument som ska visa vilka allmänna handlingar en verksamhet har och hur dessa ska hanteras.

Delar av nämndens verksamhet har en informationshanteringsplan som antagits nyligen. I övriga delar finns en äldre antagen plan som är under revidering.

#### **6. Registerutdrag (rätten till tillgång)**

Registerutdrag eller rätten till tillgång är en rättighet i dataskyddsförordningen som varje enskild har i förhållande till sina personuppgifter. Rättigheten innebär att varje person har rätt att vända sig till en personuppgiftsansvarig för att få bekräftat om ens personuppgifter behandlas och i så fall få tillgång till dessa. Kommuner hanterar generellt personuppgifter i stor omfattning vilket kräver att det finns utarbetade processer på plats om hur ett registerutdrag ska hanteras.

I Nacka kommun finns en central process för registerutdrag som följs av nämnden. Denna process följer dataskyddsförordningens krav och under 2019 har 10 registerutdrag hanterats inom nämnden.

#### **7. E-post**

I dataskyddsförordningen finns inte som tidigare i personuppgiftslagen ett undantag för personuppgifter i ostrukturerat material, vilket betyder att även personuppgifter i ett e-

postmeddelande omfattas av dataskyddslagstiftning. Detta ställer höga krav på att även hanteringen av e-post följer dataskyddsprinciperna, exempelvis att personuppgifter endast behandlas för specifika syften och inte sparas längre än nödvändigt samt att känsliga personuppgifter skyddas med säkerhetsåtgärder.

I Nacka kommun finns en framtagen guide för säker e-posthantering som beskriver hur e-post hanteras på ett säkert och med dataskyddsförordningen förenligt sätt. Medarbetare inom nämnden har informerats om säker e-posthantering, men granskningen har inte omfattat en uppföljning av om personuppgiftshantering sker enligt guiden för säker e-posthantering.

## 8. Systemsäkerhet

En viktig dataskyddsprincip är integritet och konfidentialitet som handlar om att kunna säkerställa personuppgifternas konfidentialitet (att inga uppgifter röjs för obehöriga), tillgänglighet (att uppgifterna är tillgängliga när de behövs) och riktighet (att uppgifterna är korrekta). En metod för att ta fram krav på ett system som uppfyller dessa aspekter är informationsklassning som visar hur skyddsvärd informationen är utifrån de tre aspekterna. System kan därefter anpassas så att kraven motsvarar informationens skyddsvärde.

Nämndens system informationsklassades i början av 2018, men det finns behov av att följa upp klassningarna regelbundet och säkerställa att systemen lever upp till kraven på informationens skydd. På en kommunövergripande nivå pågår ett arbete med systematisk informationssäkerhet där klassning av information ingår.

## 9. Behörighet

Korrekt hantering av behörigheter till system och andra ytor som lagrar personuppgifter är en förutsättning för att inte personuppgifter ska bli tillgängliga för obehöriga (dvs. att personuppgifternas konfidentialitet skyddas) och för att personuppgifter inte behandlas för olovliga syften. Korrekt hantering av behörigheter betyder att behörighet till personuppgifter ges utifrån användarens behov av att behandla uppgifterna och att dessa behörigheter regelbundet ses över.

Framtagna rutiner för behörighetstilldelning finns, men det finns behov av att följa upp behörigheterna över tid, särskilt när anställda inom kommunen byter arbetsuppgifter, samt säkerställa att tilldelade behörigheter är ändamålsenliga, dvs. att tilldelade behörigheter motsvarar användarens behov av informationen. De rutiner och beslut som fattas av systemägare kring behörigheter bör därför även inkludera åtgärder för hur behörigheterna hålls uppdaterade och vilken behörighetsnivå motsvarar vilka arbetsuppgifter i systemet.

## 10. Samtycke

I dataskyddsförordningen skärptes kraven på hur och när samtycke kan användas som stöd för en personuppgiftsbehandling. För offentlig verksamhet betyder det att det numera finns

begränsade möjligheter att använda samtycke eftersom ett samtycke måste kunna ges helt frivilligt och en myndighet ofta står i maktpositionen gentemot en enskild.

Nämnden använder samtycke vid enkätutskick och fotografering. Nämnden har rutiner för hur samtycke inhämtas, men granskningen har inte omfattat en uppföljning av rutinerna för hur ett samtycke återkallas.

## **11. Informationsplikt**

Informationsplikten i dataskyddsförordningen betyder att inga personuppgifter får behandlas utan att en enskild vet om detta, detta krav gäller oavsett om uppgifterna samlas direkt in av en enskild eller från en annan källa. Det finns i förordningen dessutom krav på vilken typ av informationen som ska ges samt att detta ska ske på ett enkelt och lättillgängligt sätt.

En stickprovsgranskning av fall där nämnden inhämtar personuppgifter visar att information i fallen som granskats inte ges på ett sätt som motsvarar kraven i dataskyddsförordningen. I ett fall fattades viss information och i tre fall gavs ingen information alls. Granskningen har dock inte omfattat om nämnden behandlar personuppgifter som är inhämtade från en annan källa utan att informera och utan att ett undantag är tillämpligt.

## **12. Efterlevnad**

Efterlevnad handlar om att nämnden ska kunna visa att dataskyddsförordningens krav följs.

Inom samtliga fokusområden har nämnden genomfört ett arbete för att anpassa sig till dataskyddsförordningens krav, men ett visst arbete kvarstår fortfarande. Följande rekommendationer ges till nämnden för att kunna uppfylla kraven inom samtliga områden:

- Genomföra konsekvensbedömningar om dataskyddsförordningen kräver det.
- Fortsätta arbeta med informationshanteringsplaner och hålla dessa uppdaterade. En stor del av nämndens personuppgifter finns i allmänna handlingar varför en uppdaterad informationshanteringsplan är en förutsättning för att kunna uppfylla kraven på lagringsminimering enligt dataskyddsförordningen.
- Fortsätta med ett systematiskt informationssäkerhetsarbete genom att genomföra informationsklassningar och övriga analyser som syftar till att nämndens information omfattas av den säkerhet informationen kräver. Detta inkluderar även ett arbete med behörigheter till nämndens information som uppfyller dataskyddsförordningens krav, dvs. att behörigheterna är aktuella och ges utifrån behov.
- Säkerställa att enskilda får komplett och tydlig information om hanteringen av sina personuppgifter enligt dataskyddsförordningens krav.

# Tertialbokslut 1 för Natur- och trafiknämnden 2020

8

NTN 2019/194



2020-05-09

TJÄNSTESKRIVELSE  
Dnr NTN 2019/194

Skriv nämndens namn här

## Tertialbokslut 1 för Natur- och trafiknämnden 2020

### Förslag till beslut

Natur- och trafiknämnden fastställer Tertialbokslut 1 2020 och överlämnar det till Kommunfullmäktige.

### Sammanfattning av ärendet

Natur- och trafiknämnden ansvarar för kommunens allmänna anläggningar underhålls och utvecklas med god kvalitet och effektivitet. Nämndens verksamhet genomförs som planerat. Det ekonomiska resultatet för perioden är -89,7 miljoner kronor vilket är +13,3 miljoner kronor bättre än budget. Den totala årsprognosen för helåret är -295,9 miljoner kronor vilket är -10 miljoner kronor sämre än budget, vilket beror på tillkommande kapitaltjänstkostnader från övertagande av allmänna anläggningar.

### Ärendet

Natur- och trafiknämnden ansvarar för kommunens allmänna anläggningar underhålls och utvecklas med god kvalitet och effektivitet. Nämndens verksamhet genomförs som planerat, och Coronapandemin har hittills haft liten påverkan på nämndens leverans.

Nedan nämns tre viktiga händelser under tertial 1, och en fullständig redovisning av verksamheten ges i bilaga 1.

- Ovanligt mild vinter. Trots brist på snö har kommunen fortfarande kostnader för beredskap. Det milda vädret medför också att den egna personalen, som var planerade att arbeta med vinterväghållningen, istället arbetat med underhåll av vägar och växtlighet vilket ger vilket gett högre kostnader än budgeterat för perioden på driftbudgeten.
- Under perioden har det förekommit större akuta stopp, i samband med sprängningar, på väg 222 i samband med byggandet av Skurubron. Detta har resulterat i att Nacka kommun, Värmdö kommun och Trafikverket bildat en beredskapsgrupp.
- Natur- och trafiknämnden klarade även i år kraven för miljödiplomeringsen.

För många av investeringsprojekten inom NTN kommer de stora kostnaderna in under senare del på året. Den nya prognosen för helåret är -154 mkr, vilket är en sänkning med -24 mkr. Sänkningen görs bland annat för cykelinvesteringar.



### Ekonomiska konsekvenser

Det ekonomiska resultatet för Natur- och trafiknämnden för perioden är -89,7 miljoner kronor, vilket är +13,3 miljoner kronor bättre än budget. Avvikelsen beror mestadels på minskade kostnader för vinterhållning (+12,9 miljoner kronor). Efter en ovanligt mild vinter har årsprognosen för vinterväghållningen justerats ned med 10 miljoner kronor. Den totala årsprognosen för Natur och trafiknämnden är -295, 9 miljoner kronor vilket är -10 miljoner kronor sämre än budget. De ökade kostnaderna för kapitaltjänst för anläggningar som tas över under året uppskattas ge en avvikelse på -20 miljoner kronor, men detta kompenseras delvis av den positiva prognosen för vinterunderhållet.

### Konsekvenser för barn

Natur- och trafiknämndens ansvarsområde riktar sig mot alla åldersgrupper och därmed även barn. Effektiva verksamheter och en långsiktigt hållbar ekonomi är en förutsättning för hög kvalitet, vilket gynnar alla kommunens medborgare.

### Handlingar i ärendet

1. Tertialbokslut 1 Natur- och trafiknämnden 2020.

Mats Bohman  
Trafik och Fastighetsdirektör  
Stadsledningskontoret

Ulrika Forsberg  
Controller  
Controllerenheten



---

# **Tertialbokslut I 2020**

## **Natur- och trafiknämnden**

### **Tertial I 2020**

## Innehållsförteckning

<b>1</b>	<b>Sammanfattning .....</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>Verksamhetsresultat .....</b>	<b>4</b>
2.1	Maximalt värde för skattepengarna .....	5
	<i>Skötsel och investeringar genomförs i rätt tid till rätt kostnad.....</i>	<i>5</i>
2.2	Bästa utveckling för alla.....	5
	<i>Bra verksamhet varje dag i samspel med medborgarna.....</i>	<i>6</i>
2.3	Attraktiva livsmiljöer i hela Nacka.....	6
	<i>Attraktiva och trygga miljöer/platser som underhålls och utvecklas. Friska sjöar och ett rikt växt- och djurliv .....</i>	<i>7</i>
2.4	Stark balanserad tillväxt .....	7
<b>3</b>	<b>Ekonomiskt resultat .....</b>	<b>9</b>
<b>4</b>	<b>Investeringar .....</b>	<b>10</b>
<b>5</b>	<b>Sjukfrånvaro bland nämndens/verksamhetens medarbetare .....</b>	<b>12</b>
<b>6</b>	<b>Åtgärdsplan .....</b>	<b>13</b>
6.1	Kommunövergripande åtgärdsplan .....	13

## I Sammanfattning

Det ekonomiska resultatet för Natur- och trafiknämnden för perioden är -89,7 miljoner kronor, vilket är +13,3 miljoner kronor bättre än budget. Avvikelsen beror mestadels på minskade kostnader för vinterhållning (+12,9 miljoner kronor). Den totala årsprognosen för Natur och trafiknämnden är -295,9 miljoner kronor vilket är -10 miljoner kronor sämre än budget. De ökade kostnaderna för kapitaltjänst för anläggningar som tas över under året uppskattas ge en avvikelse på -20 miljoner kronor, men detta kompenseras delvis av den positiva prognosen för vinterunderhållet.

Verksamheten det första tertialet har pågått enligt plan, men har förstås präglats av coronapandemin.

### Viktiga händelser:

- Ovanligt mild vinter. Trots brist på snö har kommunen fortfarande kostnader för beredskap. Det milda vädret medför också att den egna personalen, som var planerade att arbeta med vinterväghållningen, istället arbetat med underhåll av vägar och växtlighet vilket ger vilket gett högre kostnader än budgeterat för perioden på vissa delar av driftbudgeten.
- Under perioden har det förekommit större akuta stopp, i samband med sprängningar, på väg 222 i samband med byggandet av Skurubron. Detta har resulterat i att Nacka kommun, Värmdö kommun och Trafikverket bildat en beredskapsgrupp.
- Natur- och trafiknämnden klarade även i år kraven för miljödiplomeringen.

### Corona:

Coronapandemin har hittills haft liten påverkan på nämndens leverans. Alla tjänstemän som kan jobba distans gör det i den utsträckning det är möjligt för att minska smittspridning samt insjuknande.

Kvaliteten på driften och underhållet av de allmänna anläggningarna har inte påverkats av pandemin. Bemanningen över sommaren har förstärkts för att säkerställa att driften kan upprätthållas under semesterperioden trots ev. ökad sjukfrånvaro. En riskanalys har gjorts utifrån hur ett stort personalbortfall hos kommunen eller kommunens entreprenörer skulle påverka verksamheten och olika typer av åtgärder har tagits utifrån detta, bl.a. har kontakt tagits med entreprenörer som är kritiska för nämndens verksamhet för att diskutera deras bemanning och krisberedskap. Vår bedömning är att kommunen har goda förutsättningar att hantera akuta problem även vid stora personalbortfall hos oss eller våra entreprenörer. Dock kommer det troligen bli förseningar i olika projekt.

Pandemin medför att den allmänna platsen är viktigare och används mer frekvent av medborgarna, vilket är positivt. Detta har dock gett upphov till en märkbar ökning av mängden felanmälningar på utrustning i naturområden och parker, vilket i grunden är positivt då det antas bero på att medborgarna i större utsträckning än tidigare besöker dessa platser och nyttjar utegym, lekplatser och annan utrustning. Nämnden har också satsat mer på hållbart resande och gjort mer investeringar kring cykelsatsningar. Kommunikationen till medborgarna har kunnat upprätthållas normalt.

För pågående investeringsprojekt har påverkan av coronapandemin varit liten, men om nuvarande situation pågår länge kommer troligen leveransproblem med framför allt vissa byggvaror uppstå och som då kan orsaka förseningar i genomförandet.

## 2 Verksamhetsresultat

Det ekonomiska resultatet för Natur- och trafiknämnden för perioden är -89,7 miljoner kronor, vilket är +13,3 miljoner kronor bättre än budget. Avvikelsen beror på minskade kostnader för vinterhållning (+12,9 miljoner kronor). Efter en ovanligt mild vinter har årsprognosen för vinterväghållningen justerats ned med 10 miljoner kronor. Den totala årsprognosen för Natur och trafiknämnden är -295, 9 miljoner kronor vilket är -10 miljoner kronor sämre än budget. De ökade kostnaderna för kapitaltjänst för anläggningar som tas över under året uppskattas ge en avvikelse på -20 miljoner kronor, men detta kompenseras delvis av den positiva prognosen för vinterunderhållet.

Inom den övriga verksamheten jobbas det intensivt med att identifiera och göra kostnadsbesparingar som möjliggör att budgeten på helår för den övriga drift- och underhållsverksamheten, som innehåller en kostnadsbesparing på 3%, kan innehållas. Förutsättningarna för att hålla budgeten i denna del ser goda ut.

Den milda vintern har bidragit till att arbete har kunnat utföras på delar inom driften som normalt sett görs under de snöfria delarna av året, såsom dikning och marktrappor.

### Statsbidrag:

Stadsbidrag via Naturvårdsverket har sökts för 2020 i projektet för Dagvattenrening Kyrkviksparken på totalt 15,5 mnkr. Ansökan är i två steg: 3,5 mnkr för projektering under 2020, besked lämnas under maj månad om detta beviljats, steg två, 12 mnkr för utbyggnaden av anläggningen, kommer senare. Bidragen avser endast dagvattenanläggningen där både kostnader och bidrag delas mellan Nacka Kommun och Nacka vatten och avfall, parken finansieras fullt ut av Nacka kommun.

Övriga sökta bidrag uppgår till 18,9 miljoner kronor där 7,8 miljoner kronor är beviljade, vilket är något lägre än planeringen inför 2020.

Projekt	Redovisad kostnad	Sökt Bidrag	Beslut	Tidigare utbetalt	Utbetalt 2020
Fosforfällning i Järlasjön	8 000 000	6 000 000	4 000 000		2 500 000
Inventering av Nackas våtmarker		225 000	225 000		
fordningsställande Mensättra våtmark		2 500 000	1 500 000		
Dagvattenrening kyrkviksparken		3 500 000			
GC Saltsjöbadsvägen etapp 2	7 200 000	3 600 000	1 440 000		
Borgvallaskolan/Utskogens förskola	536 000	278 000			
Helgessons väg, Tallidens fsk	380 000	204 000			
Sjöängsvägen	2 305 187	1 152 000	461 037		
Stiltjevägen	855 000	490 000			
Vintervägen	470 000	258 000			
Ulvsvägen	897 506	448 000	179 501		
Duvnäs vägen, ca 60	462 000	244 000			
<b>Summa</b>	<b>21 105 693</b>	<b>18 899 000</b>	<b>7 805 538</b>		<b>2 500 000</b>

### Särskilda uppdrag:

Undersöka möjligheten för etableringen av en privatfinansierad PEP-park eller liknande i Nacka.

De tre PEP-parker (ett begrepp myntat av Generation PEP) som planeras i Sverige byggs i Solna och delfinansieras av Fabergé, en stor fastighetsutvecklare i Solna. En PEP-park bör planeras i ett centralt läge, exempelvis i den kommande stadsparken, och en etablering av en PEP-park behöver ske i nära samverkan med stadsbyggnadsprocessen eftersom finansieringen behöver ske inom ramen för stadsutvecklingen. Innehållsmässigt öppnade Nacka en PEP-park 2019 i Duvnäs Utskog (Rudsjöparken) som kommunen finansierade med egna medel.

Förbereda reningsinsatser i Järlasjön med så kallande aluminiumfällning när den nya skärmbassängen är i drift och återkomma med tidsplan och kostnadsuppskattning, samt söka statligt stöd för detta.

Kommunen har sökt och erhållit statligt stöd på 4 miljoner kronor. Givet att kommunen beslutar om att finansiera återstående del på 2 miljoner kronor kommer fällningen kunna genomföras 2021. Åtgärden är en av flera för att förbättra vatten kvalitén i Järlasjön.

## 2.1 Maximalt värde för skattepengarna

För att på ett tydligare sätt signalera kommunens närvaro i Nackasamhället har samtliga av drift offentlig utemiljös personbilar märkts upp och försetts med kommunlogga. De få kvarvarande förmånsbilarna har samtidigt helt tagits bort, och ett större samnyttjande av bilarna förväntas minska kommunens kostnader på sikt.

Natur- och trafikprocessen har än en gång klarat miljödiplomeringen enligt Svensk Miljöbas vilket är ett kvitto på att natur- och trafikprocessen har ett välfungerande miljöförbättringsarbete.

Utifrån nya lagkrav har kommunens 14 utegym besiktigats för första gången.

Det årliga vägdriften har löpt på enligt plan vilket bland annat inneburit att 10 meter vägtrummor bytts ut, 64 vägskyltar rätats upp, 543 meter vägräcke bytts ut, 69 potthål lagats, 6 vägbommar byts ut och 3010 meter vägdiken har dikats. Bland annat har utloppet från Bagarsjön och 500 meter diken längst Kompassvägen åtgärdats. En 35 m lång marktrappa har renoverats i Hästhagen. En besiktning av samtliga cykelpumpar, cykelställ och väderskydd för cykel har genomförts och upptäckta fel har åtgärdats.

Rörbron vid Stubbsund som går under Saltsjöbadsleden och förbinder Kolbottensjön och Järlasjön har renoverats.

Strandskonungen längst Saltsjöpromenaden i Saltsjöbaden har renoverats.

I de projekt och investering vi kan nyttja olika former av stadsbidrag eller bidrag från kammarkollegiet ansöker vi om detta. Under T1 har vi fått två beviljade stadsbidrag vid två trafiksäkerhetsarbeten Sjöängsvägen och vid Ulvsjövägen där vi breddade/byggede ny gångbana.

### Skötsel och investeringar genomförs i rätt tid till rätt kostnad.

Projekttuppföljningen sker enligt en nyutvecklade modell som ger ökad enlighet och styrbarhet. Samma modell har implementerats inom hela Trafik- och Fastighetsprocessen.

Utfallet efter tertial 1 är 19%. Den nya årsprognosen är -154 miljoner kronor, och då många projekt har de största utfallet på hösten bedöms årsmålet om 70% att kunna nås.

Indikatorer	Utfall 2019	Utfall 2020 T1	Mål 2020	Måluppfyllelse 2020
Upparbetningsgrad i investeringsprojekt	60 %	19 %	70 %	

## 2.2 Bästa utveckling för alla

På grund av den milda vintern var sandupptagningen klar tidigare än vanligt och för första gången har krav ställts på återanvändning av sanden, vilket är en förbättring ur miljösynpunkt.

Stormar i början av året gav upphov till ovanligt mycket kullblåsta träd. Åtgärder pågår för att vid behov snygga till bostadsnära skog. Antalet felanmälningar från medborgare gällande både fällda träd och förmodade riskträd har också ökat märkbart.

Under tertialet har det tagits fram ett förslag till yttrande över Trafikförvaltningens trafikförändringsremiss

(T21). Synpunkter från medborgare har utgjort ett underlag. Ny trafikering inför 2021 beslutas av Regionen under hösten 2020.

Kommunen arbetar också för att matcha den regionala cykelplanens mål att andelen resor med cykel i högtrafik ska vara 20 procent av den totala andelen resor, detta mål ska nås senast år 2030. För att uppnå detta mål krävs att stadsplaneringen anpassas till cykling i långt större utsträckning än i dagsläget, både då det gäller cykelstråk, parkeringsmöjligheter för cykel och prioriteringsåtgärder för cykelframkomligheten.

Under perioden har vi haft större akuta trafikstopp i samband med sprängningar, på Trafikverkets väg 222 i anknötning med byggandet av Skurubron, vilket har resulterat att Nacka kommun, Värmdö kommun och Trafikverket bildat en beredskapsgrupp som håller tät dialog och även tar fram en så kallad kontinuitetsplan, där vi snabbt kan säkerställa kommunikativa åtgärder samt hur vi upprätthåller eller styr om trafiken vid exempelvis hinder. Som en extra försiktighetsåtgärd har Trafikverket även ändrat rutinerna och genomför enbart riskfyllda sprängningar på förmiddagar för att inte drabba rusningstrafiken.

Flera insatser pågår inom kundbemötande, standardsvar och framtagande av lathundar till kundserviceenheten, så att de i sin tur kan öka andel besvarade ärenden i första kontakten, så att ärenden slipper gå vidare till nämndens enheter.

### Bra verksamhet varje dag i samspel med medborgarna.

Indikatorer	Utfall 2019	Utfall 2020 T1	Mål 2020	Måluppfyllelse 2020
Medborgarna nöjda med hanteringen av synpunkter och fel	2,84	3,1	3,1	

## 2.3 Attraktiva livsmiljöer i hela Nacka

En testanläggning där dagvatten renas från fosfor har byggts vid korsningen Värmdövägen/Saltsjöbadsleden. Syftet är att utreda reningsfunktionen hos gatuträd i speciellt utformade bäddar med skelettjord, vars syfte är att fånga upp fosfor i ytvattnet från vägen och omgivningen i övrigt. Anläggningen kommer nu att utvärderas utifrån den effekt den har kopplat till den relativt höga investeringskostnaden.

I april uppstod en markbrand av okänd anledning i Velamsund naturreservat nära Koviksträsk. Brandområdet, som var cirka 6000 kvadratmeter, kunde släckas fort och merparten av träden kommer överleva.

Området utmed strandpromenaden vid Sicklasjön har lyfts genom gallring av vegetationen med friställning av ekar och andra solitärträd samt hasselbuketter. Fyra stycken mulmholkar har satts upp för att attrahera fågelarter som inte har några naturliga boplatser i området. Utifrån klagomål från kringboende så har även en städinsats gjorts där privata båtar och kajaker har forslats bort.

Två ängsytor, Danmarks ängar och Gärdesudden i Boo, har restaurerats. Träd har tagits ner i brynen för att öka ljusinsläppen på ängarna och floran kommer att förstärkts genom frösådd av traditionella ängsblomster.


14 stycken "Välkommen cyklist"-skyltar har tagits fram för Erstavik för att uppmärksamma cyklister på vikten av att visa hänsyn för gående, ryttare och natur.

Skogsvård har genomförts i sex områden i skogssköteselplanen: två i Velamsund, tre i Fisksätra (på Fisksätra holme, vid Hamnvägen samt mellan museet Hamn och vinterbrinksvägen) och en i Älta (Älta mosse).



## Attraktiva och trygga miljöer/platser som underhålls och utvecklas. Friska sjöar och ett rikt växt- och djurliv

I den årliga undersökningen "årets friluftskommun" tappar Nacka i rankingen 2019 och går från plats 47 till plats 74 av de 231 kommuner som deltog. Det handlar bl.a. om att kommunen inte haft någon naturvägledning i form av utställningar, inte genomfört aktiviteter med statlig medfinansiering för naturvårdssatsningar (så kallade LONA-bidrag) och inte har samverkat över kommungränserna kring friluftsförhållanden. Samtidigt har kommunen under det gångna året jobbat aktivt med att förbättra förutsättningarna för friluftslivet såsom tillskapandet av nya grillplatser, förbättra ledmarkeringar och skyltning, lyfta information kring de olika friluftsområden som finns och även arbetat med medborgardialog för att medborgare ska bli delaktiga i arbetet med friluftslivet.

Indikatorer	Utfall 2019	Utfall 2020	Mål 2020	Måluppfyllelse 2020
Nacka kommuns ranking i den årliga undersökningen Sveriges friluftskommun. Mål att vara bland de 10% bästa	 20%	32%	10%	

### 2.4 Stark balanserad tillväxt

Nämnden arbetar kontinuerligt med nya platser som kan vara lämpliga för infartsparkering. I Orminge kommer kommunen stänga flera infartsparkeringar under året och hänvisa till kringliggande anläggningar för att sedermera växla över helt till det nya p-hus som byggs i privat regi. De flesta infartsparkeringarna är placerade på kommunens mark som tidigare inte har varit ianspråktagen.

- Totalt antal infartsparkeringsplatser för bil inom kommunen 1:a januari 2020: 1800 stycken
- Totalt antal infartsparkeringsplatser för bil inom kommunen 30:e april 2020: 2048 stycken
- Total förändring inom kommunen under tertiäl I 2020: +310 stycken
  - Nacka Forum har inrättat 400 p-platser i privat regi
  - Nacka strand har åter öppnat torggaraget med 300 platser som varit stängt en längre tid.
  - Nacka station, Alphydevägen/Värmdövägen stängdes i samband med Tunnelbaneutbyggnaden vilket resulterar i en minskning av 90 platser.
  - Totalt antal infartsparkeringar för cykel inom kommunen 30 april 2020: 748 stycken

Antalet cyklister ökar stadigt i Nacka och de fasta cykelräknare som återfinns i kommunen visar fortsatt rekordhög resultat. Som ett delmål ska antalet cykelpassager öka med 10% på Sicklavägen, under Tertiäl I har ökningen mot föregående år ökat med hela 46,6%. Den stora ökningen kan delvis bero på pandemin.

För att säkra god framkomlighet och trafiksäkerhet anlitar kommunen en extern parkeringsentreprenör. Avtalet startade i maj 2019 och innebär en väsentlig utökning av parkeringsövervakningen i hela kommunen. Intentionen med utökningen var säkert god, men i realiteten har det inte blivit bra i vissa delar. Det har inkommit många synpunkter från villaområden där nackaborna upplever att de nu får parkeringsböter där de tidigare kunnat parkera utan att bli bötesbelagda. Nämnden arbetar nu med att ta fram riktlinjer för parkeringsövervakningen i kommunen som ska tydliggöra för nackaborna och parkeringsövervakarna hur parkeringsövervakningen ska ske, som är förståelig samt främjar framkomlighet och trafiksäkerhet.

Kommunen jobbar aktivt med trafiksäkerhet och har under Tertiäl I startat upp och färdigställt flera investeringsprojekt som förlängningar av gång/cykelväg, flytt eller utökat antal övergångsställen. Trafiksäkrade avlämningsplatser för skolbarn. I samband med alla dessa satsningar ser man över både trygghetsskapande åtgärder som belysning, växtlighet samt kommunaltekniska anläggningar som dagvattenavrinning etc.

Under året har nämnden utvärderat de två trafiksäkerhetskamerorna som är placerade utmed

Saltsjöbadsleden. Utredningen visar att fartkamerorna haft en positiv inverkan på trafikmiljön och bidragit till färre hastighetsöverträdelser, lägre medelhastighet och en ökad trafiksäkerhet. I mars 2020 beslutades att avsluta det pågående pilotprojektet och låta fartkamerorna tillsvidare gå över i ordinarie drift i syfte att bibehålla trafiksäkerheten.

### 3 Ekonomiskt resultat

Resultatet för Natur- och trafiknämnden för perioden är -89,7 miljoner kronor, vilket är +13,3 miljoner kronor bättre än budget. Avvikelsen beror främst på det milda vädret, men även kapitaltjänst har en positiv avvikelse under tertialet.

Avvikelsen på vinterunderhållet är +12,9 miljoner kronor. Trots brist på snö har kommunen fortfarande kostnader för beredskap. Nästan hälften av den totala budgeten för vinterunderhållet är fasta kostnader. Det milda vädret medför också att den egna personalen, som var planerade att arbeta med vinterväghållningen, istället arbetat med underhåll av vägar och växtlighet vilket ger vilket gett högre kostnader än budgeterat för perioden på vissa delar i driftbudgeten. Detta kommer att balanseras med att nämnden lägger färre uppdrag på entreprenörer under kommande delar av året.

Den positiva avvikelsen på kapitaltjänsten (+3 miljoner kronor) beror på att övertag av vissa budgeterade anläggningar försenats och kommer ske först under hösten (bland annat Vikingshillsvägen).

Myndighet och huvudmänna har en avvikelse på -2,5 miljoner kronor. Här saknas intäkter för viss tidskrivning, och arbete pågår för att komma ikapp med detta.

Den nya helårsprognosen för Natur- och trafiknämnden är -295,9 miljoner kronor, vilket är en total avvikelse på -10 miljoner kronor. Avvikelsen beror i sin helhet på avskrivningar på tillkommande anläggningar som inte varit budgeterade om -20 miljoner kronor. I detta ingår anläggningar i Tollare, på Kvarnholmen samt på Nobelberget. Detta kompenseras dock av en reviderad prognos för vinterunderhåll.

Den nya helårsprognosen är osäker, då information för beräkning av de kommande kapitaltjänstkostnaderna från Exploatering främst gällande "gåvor" är högst preliminär.

Verksamhet, tk r	Ack utfall 2020			Ack budget 2020				Helår budget och prognos 2020		
	Kostnader (-) Intäkter (+)	Utfall intäkter	Utfall kostnader	Utfall netto	Budget intäkter	Budget kostnader	Budget netto	Budget- avvikelse	Budget netto	Prognos netto
Gator, vägar, park & naturvård	7 731	-36 207	-28 680	7 008	-35 479	-28 470	-270	-98 758	-98 758	0
Kapitaltjänstkostnader	5 345	-43 709	-38 364	5 320	-46 679	-41 359	2 995	-123 755	-143 755	-20 000
Vinterunderhåll		-11 790	-11 790		-24 694	-24 694	12 904	-37 817	-27 817	10 000
Nämnd och nämndstöd		-429	-429		-568	-568	140	-1 705	-1 705	0
Myndighet och huvudmänna	53	-10 537	-10 484		-7 963	-7 963	-2 462	-23 906	-23 906	0
<b>Summa</b>	<b>13 129</b>	<b>-102 672</b>	<b>-89 747</b>	<b>12 328</b>	<b>-115 383</b>	<b>-103 054</b>	<b>1 3307</b>	<b>-285 941</b>	<b>-295 941</b>	<b>-10 000</b>

## 4 Investeringar

Periodens utfall är -33 miljoner kronor och årsbudgeten är -178 mkr. För många av investeringsprojekten kommer de stora kostnaderna in under senare del på året. Den nya prognosen för helåret är -154 miljoner kronor.

Tabell 1

Ack utfall 2020			Årsbudget 2020			
Utfall inkomster (+)	Utfall utgifter (-)	Utfall netto	Budget inkomster (+)	Budget utgifter (-)	Budget netto	Avvikelse netto
	-33	-33		-178	-178	

### Reinvesteringsprojekt;

Projekt med högst framdrift hittills under året är Reinvesteringar gatubelysning 2020 (8,7 miljoner kronor), Reinvestering konstruktionsbyggnader 2020 (7,8 miljoner kronor) samt Reinvestering vägnät 2018 och 2019 (3,9+2,7 miljoner kronor).

Reinvestering vägnät arbetar med tidigare års beviljade medel.

### Övriga projekt:

Projekten med högst framdrift hittills under 2020 är Regionala cykelstråket (1,9 miljoner kronor), Nyckelvikens brygga (1,5 miljoner kronor) samt Trafiksäkerhet 2018- 2019 (0,7miljoner kronor)

Arbetet med ordinarie drift och underhåll av kommunens gång- och cykelbanor går enligt plan. Dock behöver framdriften för kommunens cykelinvesteringar öka. Planering pågår för större framtida investeringar samt planering inför uppsättning av skyltvägvisning utifrån tidigare års översyn.

Kommunens samverkan med Trafikverket kring kommande bygge av den nya Skurubron fortskrider enligt plan.

### Kommentar

Tabell 2

Ack utfall 2020				Projektbudget 2020			
Projekt	Utfall inkomster (+)	Utfall utgifter (-)	Utfall netto	Budget inkomster (+)	Budget utgifter (-)	Budget netto	Avvikelse netto

### Kommentar

Inga avvikelser under årets första månader

**Tabell 3**

Projekt	Utfall 2020				Budget 2020			
	IB	Inkomster (+)	Utgifter (-)	Netto	UB	Inkomster (+)	Utgifter (-)	Netto
Reinvestering gatubelysning	-1,3	0	-8,7				-20	
Reinvestering väg	-17,4	0	-7,8				-28	
Reinvestering konstruktionsbyggnader	-1,1	0	-7,8				-16	

**Kommentar**Reinvestering gatubelysning 2019

Reinvestering sker i alla kommundelar förutom Sickla, i väntan på stadsbyggandet.

Reinvestering vägnät 2018

Reinvestering pågår på Källvägen. projektet samordnas med Nacka Vatten och avfall AB vilket ger stora synergier samt totala kostnadsbesparingar för kommunen. Planerat avslut till årsskiftet 2020/2021.

Reinvestering konstruktionsbyggnad 2020

Reinvesteringar utförs och planeras för olika typer av konstruktioner inom kommunen. Som exempel kan nämnas en bergskärning i Sickla, en rörbro i Stubbsund, strandpromenaden i Nacka strand och vägbroar på Värmdövägen.

**Övriga Projekt:**Regionalt cykelstråk västra Boo (Budget 34 miljoner kronor)

Utbyggnaden har påbörjats i oktober 2018 i samverkan med Nacka Vatten och avfall AB som byter ut stora delar av ledningsnätet i samband med att nytt cykelstråk byggs ut. Projektet har fått medfinansiering från Naturvårdsverket med 9 miljoner kronor. Cykelbanan kommer färdigställas under sen sommaren 2020. Projektet är en del i att skapa ett regionalt cykelstråk genom hela Nacka mellan Värmdö och Stockholm.

Sickla Bro (Budget 77 miljoner kronor)

## Sickla bro Förstudie/Projektering

Arbetet påbörjat med uppdragsbeskrivning/förfrågningsunderlag.

Möjliggör en bättre trafiklösning vid Sickla bro där nuvarande brokonstruktion är uttjänt.

**Aktiveringar:**

Anläggningar till ett värde om 79 miljoner har hittills aktiverats under 2020. Det är utegym, lekparker, gång- och cykelbana Älgö, två års investering konstruktionsbyggnader samt belysning. Projekt som är under avslut är Brantvägen, Nyckelvikens brygga, tillkommande cykelbanor och olika parkprojekt. Dessutom tillkommer tillgångar överlämnade från och via Exploateringsenheten (gåvor).

## **5 Sjukfrånvaro bland nämndens/verksamhetens medarbetare**

Nämnden har inte ansvar för personalen som verkar inom nämndens ansvarsområde. Det ansvaret ligger inom kommunstyrelsen.

## 6 Åtgärdsplan

### Åtgärdsplan

Åtgärder för resultat i balans	År / månad	Beslutsdatum	Kostnadsänkning eller intäktsökning, Tkr	Varav personal, tkr	Utfall åtgärder, tkr	När i tid åtgärd fått full effekt	Kommentar

### 6.1 Kommunövergripande åtgärdsplan

Tabell: Kommunövergripande åtgärder

Åtgärder	Tidplan	Utfall TI uppskattat tkr	Förväntad effekt 2020 tkr
Generell besparing 5 procent			
Effektivare processer			
Systemrensning och digitalisering			
Konsultprövning			
Att leva som vi lär			
Robust och realistisk genomförandeplanering (exploatering Nacka stad)			

### Analys

Natur och trafiknämnden arbetar på flera sätt med målet att vara bland de 10% bästa och de 25% mest kostnadseffektiva.

Inom Drift offentlig utemiljö görs bland annat förändringar i upphandlingsprocessen där ännu mer fokus kommer läggas vid att hitta rätt ambitionsnivå på kostnadsdrivande kvalitetskrav, förbättra framförhållning, ha en tydligare chefsmedverkan och göra mer omvärldsspaning. Egenregiverksamheten effektiviseras också genom utveckling av effektivare arbetssätt, förbättrad planering och uppföljning samt förtydligade gränssnitt mot andra grupper och enheter. Som en konsekvens kommer ingen återrekrytering ske av vägförvaltarrollen, utan dess arbetsuppgifter delas mellan personal i vägdriftgruppen och vägingenjören i förvaltningsgruppen. Under 2019 har ett stort arbete gjorts på enheten för drift offentlig utemiljö för att förtydliga det ekonomiska ansvaret i budgeten 2020 och i år arbetar alla förvaltare och chefer med ekonomiuppföljning och prognostisering en gång i månaden, vilket skapar bättre förutsättningar för god prognostisering, men även för en allmänt förbättrad kostnadsmedvetenhet. I förvaltningsgruppen görs ett allmänt kostnadsbesparingsarbete som resulterat i olika typer av åtgärder, bland annat görs omklassningar av skötselnivån på ytor i parkmark.

Bygg och Anläggning organiserar sig under 2020 för att kunna möta sitt nya uppdrag att hantera genomförandet i kommunens samtliga investeringsprojekt. Under arbetet har kvalitetssäkring av både tidplaner, kalkyler samt resurshantering påbörjats. För tidplaner pågår arbete med att få fram realistiska tidplaner som möjliggör entreprenader med bättre ekonomisk kontroll och möjlighet att göra vägval av vilken kvalitet som behöver uppnås samt vilka åtgärder som kan skjutas fram i tid för att inte skapa för framtunga projekt. På resurssidan pågår en analys för att få den bästa fördelningen mellan konsultinsatser kontra egen anställd personal, målet är att minska konsultberoendet så långt det är möjligt. (Under 2020 kommer ca 13 konsulter att avslutas). Arbete pågår även med projektstruktur för delprojektet allmänna anläggningar som blir bygg och anläggnings ansvar och där ingår helt digital dokumenthantering samverkan med

digitaliseringsenheten pågår.

Trafikenheten jobbar med effektiviseringar genom att främst se över de processer vi är inblandade i. Under TI påbörjade en enklare inventering men som Corona tyvärr gjorde att vi fick avbryta delvis. Syftet är att inventera dessa processer och utveckla vårt arbetssätt både genom att skapa tydliga rutiner och digitalisera vissa frågor och svar. Samarbete med Kundserviceenheten med tydligare information, frågor och svar, mer information på hemsida planerar att minska antalet ärenden till Trafikenheten.



Redovisning Internkontroll

Tertial 1

9

NTN 2020/5

2020-05-12

TJÄNSTESKRIVELSE  
Dnr NTN 2020/5

Natur- och Trafiknämnden

## Redovisning Internkontroll Tertial 1

Förslag till beslut

Natur- och trafiknämnden noterar informationen till protokollet

Sammanfattning av ärendet

Muntlig redovisning av internkontrollplan angående avtalstrohet, avgifter och avtalsuppföljning

Mats Bohman  
Trafik och Fastighetsdirektör  
Stadsledningskontoret

Ulrika Forsberg  
Controller  
Controllerenheten

Muntlig Tertial information  
Investeringsprojekt Natur och  
trafiknämnden

10

NTN 2020/62

2020-05-05

TJÄNSTESKRIVELSE  
Dnr NTN 2020/62

Natur och trafiknämnden

## Muntlig Tertial information Investeringsprojekt Natur och trafiknämnden

### Förslag till beslut

Natur och trafiknämnden noterar informationen till protokollet.

### Sammanfattning av ärendet

Enheterna ger muntlig information om status för vissa av Natur och trafiknämndens investeringar.

Peter Skogberg  
Enhetschef  
Enheten Bygg och anläggning

Mats Wester  
Gruppchef  
Enheten Bygg och anläggning

Remiss - Detaljplan för  
området kring Dalvägen-  
Gustavsviksvägen i sydöstra  
Boo

11

NTN 2018/287

2020-04 28

TJÄNSTESKRIVELSE  
Dnr NTN 2018/287

Natur- och trafiknämnden

## Remiss - Detaljplan för området kring Dalvägen- Gustavsviksvägen i sydöstra Boo

### Förslag till beslut

Natur- och trafiknämnden antar förslag till yttrande enligt tjänsteskrivelsens bilaga 1, 2020-04-28.

### Sammanfattning av ärendet

Ett förslag till detaljplan har upprättats för ett område i Sydvästra Boo som avgränsas i söder av Hasselvägen, i väster av Dalkarlsängen, i norr av Värmdöleden och i öster av Gustavsviksvägen. Planens huvudsakliga syfte är att bygga ut kommunalt vatten och avlopp till området, rusta upp vägsystemet samt att ta hand om dagvattnet.

Sedan samrådet har det gjorts ändringar i planförslaget för att stärka livsmiljöer för fågelarter med bevarandestatus samt att det har lagts till texter i planbeskrivningen kring gångpassager för groddjur under vägarna, vilket Natur- och trafiknämnden är positiv till. Natur- och trafiknämnden önskar se ytterligare tillägg i planbeskrivningen kring hur groddjuren ska skyddas under genomförandet av detaljplanen. Ett naturområde har undantagits från detaljplanen och här anser nämnden att det är viktigt att området är tillgängligt för allmänheten liksom att naturens funktion som ekologiska spridningskorridorer bevaras för framtiden.

### Planförslaget

Planområdet är beläget i sydöstra delen av Boo och omfattar cirka 68 hektar. Planområdet avgränsas i söder av Hasselvägen, i väster av Dalkarlsängen, i norr av Värmdöleden och i öster av Gustavsviksvägen. Planens huvudsakliga syfte är att bygga ut kommunalt vatten och avlopp till området, rusta upp vägsystemet samt att ta hand om dagvattnet. Fritidshus ska kunna omvandlas till permanentboende och en förtätning av bostäder möjliggöras, samtidigt som områdets landskapsbild och värdefulla vegetation bevaras. Vidare planeras för en ny förskola, verksamheter och förbättrade förutsättningar för kollektivtrafik med buss genom området.

Planen föreslås medge en flexibel förtätning genom att bestämmelser om minsta fastighetsstorlek avgör om en fastighet är delbar samt inom vissa områden medge radhus och mindre flerbostadshus. Det bedöms tillkomma cirka 110 nya friliggande bostäder genom avstyckningar.



Utöver föreslagna styckningsmöjligheter föreslås förtätning inom flera olika områden för radhus och mindre flerbostadshus. Dessa områden är lokaliserade inom ett stråk utmed Dalvägen och Gustavsviksvägen, som har goda kollektivtrafiklägen, samt i bullerutsatta lägen mot Värmdöleden. Sammantaget bedöms det tillkomma cirka 210 nya bostadslägenheter inom dessa områden. Utbyggnaden med radhus och mindre flerbostadshus möjliggör en större bostadsvariation i området.

I bullerutsatta lägen mot Värmdöleden föreslås verksamheter för småindustri/kontor samt flerbostadshus. Dessa kan utgöra en skärm för att i viss mån minska bullerstörningen från Värmdöleden och förbättra bullersituationen för bakomvarande bebyggelse.

En ny förskola i högst två våningar med plats för cirka 120 barn föreslås uppföras i västra delen av planområdet, söder om Dalvägen.

Det befintliga gatunätets sträckning inom området behålls i huvudsak. Dalvägen och Gustavsviksvägen klassificeras som huvudgata och ges en högre standard anpassad för busstrafik. Övriga lokalgator får en minskad körbanebredd. Utmed Dalvägen och Gustavsviksvägen föreslås gång- och cykelbana. En återvinningsstation för förpackningar planeras längs med Gustavsviksvägen i norra delen av planområdet, i nära anslutning till Värmdöleden. Två allmänna parker föreslås utmed Dalvägen. Dagvattenparken, med reningsfunktion av dagvattnet i den centrala delen och Östra parken, för aktivitet och samvaro i den östra delen av planområdet.

Förtätningsgraden har omarbetats, så att den föreslagna förtätningen nu ligger mellan det lägre och det högre alternativet från det andra samrådet. Vidare har ett enskilt huvudmannaskap inom naturområden studerats, men inte bedömts lämplig att kombinera med kommunalt huvudmannaskap inom övrig allmän plats, så kallat delat huvudmannaskap. Istället har det större naturmarksområdet norr om Bergbrinken med fornlämningar inom planområdet tagits bort från planområdet. Detta område kommer även fortsättningsvis vara detaljplanelöst och ägas och förvaltas av Gustavsviks Ekonomiska Förening. Vägkopplingen mellan Söderled och Kornettvägen medger endast gång- och cykeltrafik, i det omarbetade förslaget. Planområdets avgränsning har justerats, dels genom att det norra naturmarksområdet inte längre ingår, dels har förskoletomtens gräns mot naturmark dragits tillbaka något i väster.

### Förslag till yttrande

De synpunkter som nämnden framför finns beskrivna i bilaga ett, förslag till yttrande.

### Handlingar i ärendet

Bilaga 1, förslag till yttrande.

Mats Bohman

Trafik- och fastighetsdirektör

Förslag till  
granskningsyttrande  
Dnr: NTN 2018/287  
Dnr KFKS 2011/225

Miljö- och stadsbyggnadsnämnden

## Detaljplan för området kring Dalvägen-Gustavsviksvägen i sydöstra Boo

Natur- och trafiknämnden lämnar följande yttrande:

### Natur

#### Fågel

Fågelinventeringen och artskyddsbedömningen kring fåglar har tillkommit sedan samrådet. De arter vars bevarandestatus bedömdes kunna påverkas av planen är gröngöling och mindre hackspett. Det är positivt att avgränsningen i nordväst mot detaljplaneområde Dalkarlsängen har ändrats så att livsmiljöerna för bland annat mindre hackspett och gröngöling bibehålls i större utsträckning.

#### Groddjur

Det är positivt att diket vid Dalvägen och den gamla branddammen till övervägande del kommer att bevaras och fuktstråk utvecklas samt att det i planbeskrivningen nu står att hänsyn kommer att tas till groddjurens behov av att säkra gångpassager under vägarna. För att få med annan viktig information som framkommit under planprocessen, om att anpassningar till groddjuren krävs även vid anläggning av nya diken, justering av branddam och liknande åtgärder i groddjurens livsmiljöer behöver även detta skrivas in i genomförandedelen av planbeskrivningen. Denna information är viktig att ha med för att föra vidare kunskapen till genomförandet och minimera risken att bryta mot förbudet i artskyddsförordningen i senare skeden.

### Naturområde som undantages från detaljplanen

Natur- och trafiknämnden noterar att ett naturområde har undantagits från detaljplanen utifrån att Gustavsviks ekonomiska förening vill ha enskilt huvudmannaskap för området. Nämnden anser att det är bra att gällande områdesbestämmelser som medger byggnation





tas bort. Området blir nu planlöst för att den ekonomiska föreningen ska kunna äga och förvalta det. Det naturliga hade varit att låta området ingå i detaljplanen som allmän plats. Det som nu föreslås är en möjlig lösning men det behöver följas upp hur det fungerar att ha ett naturområde, som är tillgängligt för allmänheten, med enskilt huvudmannaskap. Det är viktigt att området fortsatt är tillgängligt för allmänheten, att naturens funktion som ekologiska spridningskorridorer bevaras för framtiden samt att området underhålls.

Hans Peters  
Ordförande  
Natur- och trafiknämnden

Mats Bohman  
Trafik- och fastighetsdirektör  
Natur- och trafiknämnden

## Dalvägen - Gustavsviksvägen

Detaljplan för området kring Dalvägen-Gustavsviksvägen i sydöstra Boo,  
Nacka kommun



Kartorna visar områdets läge och avgränsning i Nacka.

### Planens syfte

Planens huvudsakliga syfte är att bygga ut kommunalt vatten och avlopp till området, rusta upp vägsystemet samt att ta hand om dagvattnet. Fritidshus ska kunna omvandlas till permanentboende och en förtätning av bostäder möjliggöras, samtidigt som områdets landskapsbild och värdefulla vegetation bevaras. Vidare planeras för en ny förskola, verksamheter och förbättrade förutsättningar för kollektivtrafik med buss genom området.

Planens viktigaste mål är följande:

- Förbättra miljön i området genom utbyggnad av kommunalt vatten och avlopp samt omhändertagande av dagvatten.
- Förbättring av gator inom området.
- Förbättra förutsättningarna för kollektivtrafik till och från området.
- Möjliggöra utbyggnad av permanentbostadsbebyggelse inom området.
- Området avses bli ett långsiktigt hållbart område som kan få förtäta i den takt fastighetsägare önskar och med reserverade ytor för kommunal service.

## Handlingar och innehåll

Kommunstyrelsen antog start-PM den 28 maj 2012. Planförslaget är därmed upprättat enligt plan- och bygglagen PBL (2010: 900), enligt dess lydelse före den 1 januari 2015.

Denna detaljplan ersätter alla idag gällande planer och områdesbestämmelser inom planområdet.

Detaljplaneförslaget omfattar följande planhandlingar:

- Detaljplanekarta med planbestämmelser
- Denna planbeskrivning
- Illustrationsplan
- Fastighetsförteckning
- Fastighetskonsekvensbeskrivning inklusive mark- och släntintrångskartor

Detaljplaneförslaget grundas på följande underlag:

- Övergripande kommunala styrdokument såsom Översiktsplan och Grönstrukturprogram
- Detaljplaneprogram för sydöstra Boo med tillhörande utredningar och underlag
- Miljööredovisning (Nacka kommun, september 2019)
- Gatukostnadsutredning Gustavsvik (Nacka kommun, mars 2020)
- Fördjupad förstudie (WSP, 2014-11-14)
- Detaljprojektering (Ramböll, september 2018)
- Bullerutredning (Structor, 2014-11-25)
- Riskbedömning (Briab Brand & Riskingenjörerna, 2014-03-31)
- Groddjursinventering (Calluna, 2014-05-30)
- Bullerutredning Backeböl 1:50 (Structor 2015-09-14)
- Trafikbullerutredning Backeböl 1:477 och 1:779 (Structor 2016-10-27)
- Arkeologisk utredning (ArkeoLogistik, november 2016)
- Kompletterande PM för dagvatten (Ramböll, 2018-09-17)
- PM VA (Ramböll, 2018-09-03)
- PM Geoteknik fastighetsmark (Iterio, 2019-10-02)
- Artskyddsutredning och inventering för fåglar (Calluna 2019-10-10)
- Artskyddsutredning och groddjursinventering (Calluna 2019-10-31)
- PM Riskbedömning (Ramböll 2019-09-20)

- PM Skyfallsanalys (Ramböll 2020-01-13)
- Sedimentundersökning branddammen (Ramböll 2020-01-17)
- PM Geoteknik grundvattennivåer (Ramböll, 2020-03-10)

Innehållsförteckning:

1. Sammanfattning	s. 4
2. Förutsättningar	s. 6
3. Planförslaget	s. 12
4. Konsekvenser av planen	s. 27
5. Så genomförs planen	s. 32
6. Så påverkas enskilda fastighetsägare	s. 39
7. Medverkande i planarbetet	s. 41

## Bakgrund och tidigare ställningstaganden

Detaljplaneområdet omfattar bland annat Dalvägen och Gustavsviksvägen i sydöstra Boo och omfattar cirka 210 bostadsfastigheter för fritidshus och permanent ändamål. Området är ett äldre fritidshusområde utan kommunalt vatten och avlopp som fått en alltmer permanentbosatt befolkning. Inom delar av området finns problem med vattenförsörjningen. Områdets vägförening ansvarar för drift och underhåll av vägarna. Området består främst av privatägda fastigheter. Allmän plats inom området ägs huvudsakligen av en väg- och fastighetsförening samt av Nacka kommun.

Det finns behov av att införa kommunalt vatten och avlopp, ge boende i området möjlighet att bygga ut sina hus, alternativt ersätta befintliga hus med nya bostäder, samtidigt som landskapsbild och närmiljö samt dagvattenhantering ska beaktas. För att genomföra detta krävs en detaljplan för området.

Den 28 maj 2012, § 137 antog kommunstyrelsen start-PM för området Dalvägen – Gustavsviksvägen. Under vintern 2012 genomfördes kvartersdialoger. Alla fastighetsägare inom planområdet var då inbjudna till dialog och information om kommande planarbete. Syftet med kvartersdialogerna var dels att diskutera hur den enskilda tomten kan utformas med avseende på bland annat eventuell avstyckning, dagvattenhantering och skydd av vegetation. Syftet var också att från kommunens sida informera om det kommande arbetet och om planprocessen.

Ett första samråd om detaljplan för Dalvägen-Gustavsviksvägen pågick under tiden juni - augusti 2015. Under samrådstiden kom det in synpunkter bland annat beträffande fördelningen av kostnader, gatornas standard samt föreslagna avstyckningar och förtätningar med parhus, radhus och flerbostadshus. En grupp boende i området förordade en generellt lägre förtätningsgrad medan enskilda fastighetsägare/mindre byggaktörer förordade en högre förtätning på en eller flera fastigheter. Mot bakgrund av att synpunkterna utarbetades ett nytt samrådsförslag med två alternativa bebyggelseförslag, ett alternativ med lägre förtätning och ett alternativ med högre förtätning. Alternativet med den lägre förtätningsgraden innebar cirka 270 nya bostäder medan det högre alternativet innebar cirka 390 nya bostäder. Båda förslagen innehöll samma exploateringsgrad för bullerstörda medan det högre alternativet med bostäder framför allt innehöll fler radhus och parhus.

Samråd 2, om detaljplan för Dalvägen-Gustavsviksvägen, pågick under tiden 12 november till 19 december 2018. Under samrådstiden kom det in synpunkter bland annat beträffande förtätningsgraden, huvudmannaskap för allmän platsmark, vägkoppling mellan Söderled och Kornettvägen, skyddsbestämmelser för träd och vegetation, prickad mark och släntintrång, vägstandard och snöupplag, skyfall, dagvatten, geoteknik och risk samt behov av fastighetskonsekvensbeskrivning.

## I. Sammanfattning

Planens huvudsakliga syfte är att bygga ut kommunalt vatten och avlopp till området, rusta upp vägsystemet samt att ta hand om dagvattnet. Fritidshus ska kunna omvandlas till permanentboende och en förtätning av bostäder möjliggöras, samtidigt som områdets landskapsbild och värdefulla vegetation bevaras. Vidare planeras för en ny förskola, verksamheter och förbättrade förutsättningar för kollektivtrafik med buss genom området.

Ett detaljplaneprogram antogs av kommunstyrelsen i mars 2012. Ett start-PM grundat på detaljplaneprogrammet antogs av kommunstyrelsen i maj 2012. Under vintern 2012 genomfördes kvartersdialoger. Alla fastighetsägare inom planområdet var då inbjudna till dialog och information om förutsättningarna för kommande planarbete.

Planområdet är beläget i sydöstra delen av Boo och omfattar cirka 68 hektar. Planområdet avgränsas i söder av Hasselvägen, i väster av Dalkarlsängen, i norr av Värmdöleden och i öster av Gustavsviksvägen.

Inom planområdet finns idag cirka 210 fastigheter som är mellan cirka 1400 - 4400 kvadratmeter (kvm) stora. Av dessa är, enligt gällande områdesbestämmelser, cirka 175 fastigheter klassade som fritidshus och cirka 35 fastigheter klassade som permanentbostadshus. Topografin i området är kuperad, på sina ställen syns berg i dagen. Bebyggelsen i området är av blandad karaktär och är uppförd från mitten av 1900-talet fram till nutid. Ett flertal större ekar har mätts in, främst längs med gatuområdena, men även inne på kvartersmark.

Planen föreslås medge en flexibel förtätning genom att bestämmelser om minsta fastighetsstorlek avgör om en fastighet är delbar samt inom vissa områden medge radhus och mindre flerbostadshus. Ett fåtal fastigheter har bedömts olämpliga att stycka då de antingen är för små, har värdefull mark och vegetation som föreslås bevaras och skyddas, är bullerutsatta eller de då ligger väldigt lågt med hänsyn till översvämningrisk. Området avses bli ett långsiktigt hållbart område. Det bedöms tillkomma cirka 110 nya friliggande bostäder genom avstyckningar. En illustrationsplan bifogas planhandlingarna som visar bedömda avstyckningsmöjligheter som vägledning för respektive fastighetsägare. Föreslagna fastighetsgränser är inte fastställda. Fastighetsägare måste själv ansöka hos lantmäterimyndigheten i Nacka om avstyckning eller andra fastighetsbildningsåtgärder. Det kan göras först när detaljplanen har vunnit laga kraft.

Utöver föreslagna styckningsmöjligheter föreslås förtätning inom flera olika områden för radhus och mindre flerbostadshus. Dessa områden är lokaliserade inom ett stråk utmed Dalvägen och Gustavsviksvägen, som har goda kollektivtrafiklägen, samt i bullerutsatta lägen mot Värmdöleden. Sammantaget bedöms det tillkomma cirka 210 nya bostadslägenheter inom

dessas områden. Utbyggnaden med radhus och mindre flerbostadshus möjliggör en större bostadsvariation i området.

I bullerutsatta lägen mot Värmdöleden föreslås verksamheter för småindustri/kontor samt flerbostadshus. Dessa kan utgöra en skärm för att i viss mån minska bullerstörningen från Värmdöleden och förbättra bullersituationen för bakomvarande bebyggelse.

En ny förskola i högst två våningar med plats för cirka 120 barn föreslås uppföras i västra delen av planområdet, söder om Dalvägen.

Det befintliga gatunätets sträckning inom området behålls i huvudsak. Dalvägen och Gustavsviksvägen klassificeras som huvudgata och ges en högre standard anpassad för busstrafik. Övriga lokalgator får en minskad körbanebredd. Utmed Dalvägen och Gustavsviksvägen föreslås gång- och cykelbana. En återvinningsstation för förpackningar planeras längs med Gustavsviksvägen i norra delen av planområdet, i nära anslutning till Värmdöleden. Två allmänna parker föreslås utmed Dalvägen. Dagvattenparken, med reningsfunktion av dagvattnet i den centrala delen och Östra parken, för aktivitet och samvaro i den östra delen av planområdet.

Parallellt med framtagandet av denna detaljplan pågår en gatukostnadsutredning som visar hur kostnaderna för utbyggnaden på allmän platsmark kommer att fördelas. Där tilldelas varje fastighet ett andelstal som sedan ligger till grund för storleken på gatukostnadsersättningen. Gatukostnadsutredningen berör ett större område än detaljplanen, då även delar av detaljplan Mjölkkudden-Gustavsviks gård ingår i fördelningsområdet.

Planförslaget kommer att medföra ett ökat permanentboende i området. Detta kommer exempelvis medföra mer bebyggelse i området och ökad trafik, även om trafikvolymerna bedöms bli fortsatt låga. De viktigaste konsekvenserna av detaljplanen är minskade utsläpp till Baggensfjärden genom att kommunalt VA byggs ut i området, ett bidrag till bostadsförsörjningen och kommunal service i form av en förskola och flera ordnade och allmäntillgängliga parker samt en förbättrad kollektivtrafik. En konsekvens är även att stora lummiga tomter ersätts av en tätare bebyggelse. I och med att området byggs ut kommer mark och vegetation att förändras och att många träd tas ner, vilket påverkar områdets karaktär. Planförslagen innebär att ett antal fastighetsägare kommer att beröras av mindre inlösen och släntintrång av tomtmark för att det ska vara möjligt att förbättra vägstandarden i området.

För de boende i området kommer utbyggnaden innebära kostnader i form av gatukostnader och anläggningsavgift för vatten och avlopp (spillvatten och dagvatten). Området kommer dock att bli mer attraktivt då byggrätterna ökar, flera fastigheter kommer att kunna styckas av, den sanitära standarden förbättras genom att kommunalt vatten och avlopp byggs ut samt att vägnätets standard kommer att höjas. Dessa åtgärder brukar normalt sett vara värdehöjande för fastigheter inom området.

#### **Målområden för hållbart byggande:**

Nacka kommun har tagit fram riktlinjer för hållbart byggande som beslutades av miljö- och stadsbyggnadsnämnden i november 2012. Syftet med riktlinjerna är att öka hållbarheten i stadsbyggandet och underlätta uppföljningen av prioriterade hållbarhetsområden.

Denna detaljplan utgör en viktig grund för att prioriterade frågor beaktas, eftersom detaljplanen utgör ett delprojekt av ett större stadsbyggnadsprojekt för sydöstra Boo som även innehåller utbyggnadsfasen. För stadsbyggnadsprojektet har följande målområden valts ut som prioriterade:

- Dagvatten som renas och infiltreras
- Energieffektivt och sunt byggande
- En hållbar avfallshantering
- Nära till skola, idrott, kultur och fritid

Under stycket Hållbarhet på sidan 25 presenteras dessa målområden och varför dessa har valts.

## 2. Förutsättningar

### Läge, areal och markägförhållande

Planområdet är beläget i sydöstra delen av Boo. Planområdet avgränsas i söder av Hasselvägen, i väster av Dalkarlsängen, i norr av Värmdöleden och i öster av Gustavsviksvägen. Området består främst av privatägda fastigheter. Trafikverket äger ett antal fastigheter i norra delen. Allmän plats (vägar och naturmark) inom området ägs huvudsakligen av vägföreningar, fastighetsägareföreningar och Nacka kommun.

Detaljplaneområdet är cirka 68 hektar (68 000 kvm).



Flygbild över detaljplaneområdet

## Översiktlig planering

I den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen (RUF 2010) är sydöstra Boo markerat som ”övrig regional stadsbygd”.

I kommunens översiktsplan, antagen 2018, är området redovisat som gles blandad bebyggelse men även som gruppbyggda småhus eller mindre flerbostadshus. Standarden på Dalvägen bör förbättras för att möjliggöra busstrafik och vägen bör förlängas västerut till Boovägen. Möjligheter till lokalservice bör skapas. Detaljplanen bedöms vara förenlig med översiktsplanen.

Grönstrukturprogrammet 2011 föreslår att naturligt förekommande växt- och djurarter ska kunna fortleva i livskraftiga bestånd, det rörliga friluftslivet ska utvecklas och en attraktiv och hållbar rekreativ grönstruktur ska utvecklas.

## Detaljplaneprogram

Ett detaljplaneprogram för sydöstra Boo antogs av kommunstyrelsen 2012-03-19. Programmet ligger till grund för fortsatt planläggning när det gäller markens användning. Programmet, som omfattar ett större område med cirka 700 fastigheter, redovisar tidplaner och indelning av delområden för efterföljande projektering och utbyggnad. Planförslaget är i linje med programmet.

## Detaljplaner

För området gäller områdesbestämmelser, OB 2 som vann laga kraft 1992-04-02, OB 17 som vann laga kraft 2002-05-15 samt OB 21 som vann laga kraft 2006-04-06. Bestämmelserna innebär att fritidshus i en våning får uppta en byggnadsarea på högst 75 kvadratmeter samt att fritidshus i en våning med loft får uppta en byggnadsarea på högst 60 kvadratmeter. Sammanlagd byggnadsarea för uthus får vara högst 30 kvadratmeter. Minsta tomtstorlek för fastighetsbildning av nya tomter för fritidshus är 4000 kvadratmeter. Tillstånd krävs för nya enskilda brunnar. I de områden som utgör en från kulturhistorisk synpunkt värdefull miljö gäller utökad bygglovspflicht för bland annat rivning och byte av takmaterial. För övriga delar av området har den generella bygglovspflichten minskats. I planområdet finns cirka 20 permanentklassificerade bostäder som inte omfattas av bestämmelserna om byggnadsarea och fastighetsstorlek.

För den sydvästra delen av området gäller byggnadsplan B99, som fastställdes 1946-08-03. Byggnadsplanen medger allmänt ändamål och bostadsändamål. Planen har ändrats för att kunna bygga ut kommunalt VA, ge byggrätter för permanenta villor och bekräfta ett enskilt huvudmannaskap för vägarna (Ädp 242, laga kraft år 2000). Därefter har två ändringar gjorts, i syfte att reglera källare och taklutning (Ädp 317 och Ädp 367). Genomförandetiden har gått ut.

## Intressen enligt 3, 4 och 5 kap Miljöbalken

Hela Nackas kust och skärgård omfattas av riksintresse enligt 4 kap miljöbalken – kustområdet och skärgården. Avgränsning på fastlandet har i översiktsplanen normalt bedömts till 300 meter, vilket medför att planområdet gränsar till samt att en liten del av den östra sidan av planområdet berörs av detta riksintresse. Värdet ligger i ”växelverkan mellan land och vatten samt det omväxlande kulturlandskapet”.



Områden som berörs av riksintresset ska med hänsyn till de natur- och kulturvärden som finns i sin helhet skyddas. Turismen och friluftslivets intressen, särskilt det rörliga friluftslivets intressen, ska beaktas vid bedömningen av tillåtligheten av exploateringsföretag eller andra ingrepp i miljön. Intressena ska inte utgöra hinder för utvecklingen av befintliga tätorter eller det lokala näringslivet.

Inga miljö kvalitetsnormer enligt 5 kap Miljöbalken kommer att överskridas inom planområdet, varken de som gäller för luft eller aktuell vattenförekomst.

### **Området idag**

Planområdet omfattar bland annat Dalvägen och Gustavsviksvägen och de fastigheter som gränsar till dessa gator, vilka i nuläget uppgår till cirka 210. Berörda fastigheter är cirka 1400-4400 kvm stora. Av dessa är cirka 175 fastigheter klassade som fritidshus och cirka 35 fastigheter klassade som permanentbostadshus. Andelen hushåll som bor permanent i området är dock betydligt större. Mellan fastigheterna finns sammanhängande naturmark. Topografin i området är kuperad, på sina ställen syns berg i dagen. Bebyggelsen i området är av blandad karaktär och är uppförd från mitten av 1900-talet fram till nutid. Den norra delen av planområdet har till största delen små villor och några få mindre sportstugor. De flesta fastigheterna har en storlek något över 2000 kvm. Den södra delen av planområdet har ett flertal stora, nybyggda villor och ett fåtal äldre, små sommarstugor.

### **Markförhållanden**

Marken inom de flacka delarna utmed Dalvägen utgörs av lera som mot höjderna övergår i morän och berg. Ängen utmed Dalvägen ligger enbart på lera. Markförhållanden där stigar ska iordningställas utgörs huvudsakligen av morän eller berg. Mellan Bergbrinken och Aprilvägen är terrängen mycket blockrik och småbruten.

### **Natur- och kulturvärden**

Områdets natur och tomtmark präglas av spricklandskap med skogsklädda bergshöjder genombrutna av smala dalgångar i sydväst-nordostlig riktning. Kvarvarande naturpartier utgörs av bergpartier med hållmarksskog och tätare blandskog i sluttningarna. Skogsmarken vid Bergbrinken är blockrik och karg. Det naturliga landskapet präglar fortfarande tomtmarken där hus och trädgårdar inpassats i kuperad bergsterräng eller lundartad ekmiljö. Två karaktärer präglar denna del av södra Boo; skog och lundartad park- och trädgårdsmiljö respektive barrskog längs Aprilvägen, Bergbrinken, delar av Storsvängen och Oxbärsvägen samt Hasselvägen. Områdets tydligaste dalstråk löper från Dalkarlsängen till Gustavsviks gård. Både dalgångar och bergssluttningar är idag bebyggda med fritidshus och villor, men det äldre kulturlandskapet är fortfarande avläsbart. Vissa höjdparter är bevarade som naturmark, men svårframkomliga på grund av topografin och vegetationen. Området upplevs som grönt men nästan all mark är privatägd eller föreningsägd och tillgången till allmänna platser och naturmark är begränsad.

Inom området finns rester av värdefulla naturtyper såsom ädellövskog med ek och äldre barrskog. På vissa sträckor längs med dalstråket finns ett stort antal ekar och andra ädellövträd bevarade på privatägd fastighetsmark. Längs med Dalvägen finns ekbestånd. Ekar har betydande kulturvärden, då de kan berätta om äldre tiders markanvändning. Gamla ekar har även ett högt naturvärde eftersom de kan utgöra viktiga miljöer för insekter och andra djur och

växter. Ett flertal större ekar har mätts in, främst längs med gatuområdena, men även inne på kvartersmark.



*Utmed flera vägar inom området växer flertalet större ekar*

Naturmarken utmed Dalvägen är historiskt känd för att vara väldigt blöt och befintliga biotoper vittnar om det. Inom skogsmarken finns stora diken och ytor som ständigt står under vatten. Vissa diken är dock i stort behov av rensning och underhåll.

Den så kallade ”branddammen” intill vändslingan vid Gustavsviksvägen har förutsättningar att hysa den fridlysta arten Större vattensalamander.



*Branddammen idag*

Någon bebyggelse med särskilda kulturvärden bedöms inte finnas inom området. Varsamhetsbestämmelser behöver därmed inte införas.

En arkeologisk utredning utfördes i november 2016. Det påträffades fyra objekt; ett jaktvärn/skåre på höjden söder om Oxbärsvägen, en husgrund och en stensamling i naturområdet mellan Vinkelvägen och Söderled samt en husgrund söder om plankorsningen Gustavsviksvägen/Värmdöleden.

På höjderna norr om Bergbrinken - Aprilvägen finns ett antal fornlämningar. Det är bronsåldersgravar, områdets äldsta kända kulturlämningar, rösen RAÄ Boo 33:1-2 och stensättning Boo 33:3, som är skyddade enligt kulturminneslagen. Dessa fornlämningar speglar mänsklig närvaro i området år 1800-500 fKr, då Boo var ett splittrat skärgårdslandskap med djupa vikar och sund som gav goda möjligheter till fiske och jakt.

Vid en arkeologisk utredning påträffades ytterligare tre forntida gravar. RAÄ Boo 33:1 är nu registrerat som ett gravfält med sex gravar. (Boo 33:2 och 33:3 ingår i gravfältet och har överförts till Boo 33:1).



*Fornlämningsområde*

### **Service**

Det finns ingen förskola eller skola inom området. Närmaste förskola är Boomullarna, strax norr om planområdet. Cirka 500 meter söder om planområdet ligger Boo gårds skola, som innehåller förskola och skola till och med årskurs 6. Boo gårds skola planeras byggas ut för att även omfatta årskurserna till och med 9.

### **Rekreation**

Naturmark används på olika sätt för rekreation. Stigar genomkorsar skogsmarken och på några ställen finns spår av grillplatser/samlingsplatser. Utsiktsplatser saknas nästan helt inom området men vissa höjdlägen, i norra delen, låter ana utblickar mot Baggensfjärden. Ängen söder om Dalvägen, mellan Ekliden och Baggensvägen, används idag huvudsakligen som samlingsplats för bollspel och idrott samt för boule och lek.

### **Gator och trafik**

Vägarna inom planområdet ägs och sköts av Gustavsviks fastighetsägarförening. De är smala och har i allmänhet en låg standard med dålig sikt i korsningar. På flera platser är trafiksäkerheten låg. Mycket växtlighet i form av buskage intill korsningarna försämrar också

sikten. På det lokala huvudvägnätet Gustavsviksvägen och delvis på Dalvägen, finns beläggning av asfalt. Gustavsviksvägen, som trafikeras av buss, har gångbana på ena sidan. Området är kuperat och vägarna är på många platser mycket branta. Även korsningarna lutar kraftigt på vissa platser.

#### *Kollektivtrafik*

Området trafikförsörjs idag utmed Gustavsviksvägen av busslinje 418 och 448, som vänder vid Törnbrinken. Till/från Slussen, via Orminge Centrum, tar det cirka 40 minuter.

#### **Geotekniska förutsättningar**

Geotekniska undersökningar har utförts under mars - juni 2014, som underlag för ombyggnad av vägarna och planerade VA-ledningar.

Markförhållandena inom området domineras av fastmarkspartier med ytnära berg och/eller berg i dagen. I lågpartierna längs delar av Dalvägen, Storsvängen och Baggensviksvägen består jorden i huvudsak av lera och som mest upp till cirka 11 meter lös lera ovan friktionsjord på berg.

#### **Teknisk försörjning**

##### *Vatten och avlopp*

Området saknar kommunalt vatten och avlopp. Fastigheterna får sin vattenförsörjning via egna brunnar i jord eller berg. Inom delar av planområdet finns problem med vattenkvaliteten såsom saltvatteninträngning, sinande brunnar och föroreningar. Därför krävs idag tillstånd för nya enskilda brunnar.

Västra delen av området genomkorsas av en ledningstunnel i berg som ligger i nordsydlig riktning. Ledningstunneln är utsprängd i berg och inrymmer kommunala ledningar för vatten och spillvatten.

##### *El*

Befintliga tele- och elledningar löper huvudsakligen som luftledningar längs gatorna. På delavsnitt förekommer markförlagda elledningar i gatan med anslutning till de tre befintliga transformatorstationerna, som finns inom området. I samband med ombyggnad av gatorna planeras luftledningarna ersättas och markförläggas.

##### *Mobilmast*

Det finns en befintlig mobilmast med tillhörande bodar i norra delen av planområdet, söder om Gustavsviksvägen.

##### *Dagvattenhantering*

Planområdet ligger till allra största delen inom Dalvägens avrinningsområde som mynnar i recipienten Baggensfjärden. För en mindre del av planområdets nordöstra del (del av Gustavsviksvägen/Baggensviksvägen samt Persvägen) avleds dagvattnet via Ekbackavägen till Baggensfjärden. Stora delar av vattnet som leds genom planområdet har sitt ursprung utanför planområdet. Förutom vägdikena med vägtrummor finns idag inga utbyggda dagvattenledningar. Tillsammans med dagvatten från vägarna avleds dagvatten och nederbörd från kringliggande fastigheter direkt till omgivande grönmark eller till vägdiken.

### 3. Planförslaget

#### Nya byggnader

##### *Allmänt*

I enlighet med kommunens arbetsmodell för förnyelseplaneringen ska planområdet planläggas med ett långsiktigt perspektiv, vilket innebär att detaljplanen för området ska kunna hålla i 50-100 år. Det innebär att en förtätning genom en blandning av bostadsbebyggelsen med olika hustyper ska prövas för att få en långsiktig hållbarhet. Syftet med planen är bland annat att möjliggöra en omvandling från fritidsboende till permanentboende. De nya byggnaderna ska anpassas till terrängen och platsens förutsättningar.

Planförslaget medger en flexibel förtätning genom att bestämmelser om minsta fastighetsstorlek avgör om en fastighet är delbar. Fastighetsstorleken anpassas till förutsättningarna på respektive fastighet. Vissa fastigheter har bedömts olämpliga att stycka på grund av otillräcklig storlek, branta terrängpartier, skyddsvärd mark och vegetation, trafikbuller eller översvämningsrisk. Dessa områden har getts särskilda restriktioner i form av prickad mark och särskilda skyddsbestämmelser. Planförslaget bedöms ge möjlighet till cirka 110 nya bostäder genom avstyckningar. Om samtliga villafastigheter nyttjar möjligheten att inrymma två bostadslägenheter per huvudbyggnad så kan det i praktiken tillskapas fler bostäder inom planområdet.

Utöver föreslagna styckningsmöjligheter föreslås förtätning bestående av flerbostadshus och radhus inom flera olika områden. Det beräknas tillkomma cirka 210 nya bostadslägenheter inom dessa delområden. Förtätningen med bostadslägenheter föreslås bestå av cirka 150 tillkommande bostäder i flerbostadshus och cirka 60 tillkommande i radhusform. Utbyggnaden med radhus och mindre flerbostadshus möjliggör en större bostadsvariation i området. Den något tätare bebyggelsen föreslås främst inom trafikbulerutsatta lägen mot Värmdöleden samt utmed Dalvägen och Gustavsviksvägen, som har goda kollektivtrafiklägen. Antal lägenheter i flerbostadshus och radhus är inte låst.

Planförslaget innebär att endast en huvudbyggnad per villafastighet får uppföras. För bostadshus inom en villafastighet kommer antalet lägenheter begränsas till att högst två bostadslägenheter får inrymmas i varje huvudbyggnad.

En ny förskola avsedd för cirka 120 barn föreslås söder om Dalvägen, i västra delen av planområdet. Två fastigheter för småindustri/kontor föreslås mot Värmdöleden, i norra delen av området.

##### *Styckningsrätter för villafastigheter*

Planförslaget medger en förtätning genom att minsta tillåtna fastighetstorlek ändras från idag gällande 4000 kvadratmeter till mellan cirka 800 - 1200 kvadratmeter beroende på läge och förutsättningar. Fastighetsstorlekar inom bullerutsatta områden föreslås variera mellan cirka 1800 - 2500 kvadratmeter. Förutsättningarna på respektive fastighet är avgörande för en eventuell delning. Till exempel kan en fastighet vara olämplig att stycka då den antingen är för liten eller då den har värdefull mark eller vegetation, som föreslås bevaras och skyddas, är bullerutsatt eller då den ligger väldigt lågt med hänsyn till översvämningsrisk.

En illustrationsplan bifogas planhandlingarna som visar en preliminär bedömning av avstyckningsmöjligheter som kan utgöra en vägledning för respektive fastighetsägare.

Föreslagna fastighetsgränser är inte fastställda. Lantmäterimyndigheten i Nacka kan pröva dessa frågor, först när detaljplanen har vunnit laga kraft.

#### *Byggrätter för villafastigheter*

På fastigheter där bebyggelse ska uppföras friliggande får endast en huvudbyggnad uppföras. På fastighet som maximalt är 1200 kvm får huvudbyggnad med en högsta nockhöjd om 6,0 meter ej uppta större byggnadsarea än 14 % av fastighetens landareal, dock högst 165 kvm. Huvudbyggnad med en högsta nockhöjd om 8,5 meter får ej uppta större byggnadsarea än 11 % av fastighetsarean, dock högst 130 kvm.

På fastighet som är större än 1200 kvm får huvudbyggnad med en högsta nockhöjd om 6,0 meter ej uppta större byggnadsarea än 14 % av fastighetsarean, dock högst 190 kvm. Huvudbyggnad med en högsta nockhöjd om 8,5 meter får ej uppta större byggnadsarea än 11 % av fastighetens landareal, dock högst 165 kvm.

Komplementbyggnader får ha en sammanlagd byggnadsarea om högst 60 kvadratmeter per fastighet, varav den största komplementbyggnaden får ha en byggnadsarea om högst 35 kvadratmeter. Högsta tillåtna nockhöjd för komplementbyggnader är 4,0 meter. Om arean och/eller höjden för befintliga lagligt uppförda komplementbyggnader överskrids på en fastighet utgör bestämmelserna inget hinder mot att dessa står kvar. Däremot kan det innebära att byggnaden inte får byggas till eller återuppföras vid skada eller brand.

Generellt gäller i förslaget att inom alla fastigheter avsedda för friliggande huvudbyggnad ska huvudbyggnaden placeras minst 4,5 meter från fastighetsgräns och 6,0 meter från gatan. En särskild bestämmelse finns dock för befintliga huvudbyggnader som ligger närmare fastighetsgränsen än 4,5 meter. Komplementbyggnader ska placeras minst 2,0 meter från fastighetsgräns.

#### *Flerbostadshus och radhus*

Utöver föreslagna styckningsmöjligheter föreslås förtätning med radhus och flerbostadshus på flera platser inom planområdet, se illustrationsplanen.

Vid korsningen Dalvägen/Hasselvägen föreslås fyra flerbostadshus. Husen varierar i höjd mellan två och tre våningar och innehåller cirka 30 lägenheter. Flerbostadshusen får karaktär av flerfamiljsvillor. I bottenplan medges lokaler för verksamheter. Mot villabebyggelsen, söder om flerbostadshusen, föreslås 16 stycken mindre radhus i två plan placeras. De förskjutna radhuslängorna hjälper till att inrama en gemensam innergård för lek och rekreation. Mellan husen finns passager till gården för de boende och besökare. Parkering och angöring till bostäderna är orienterade ut mot gata. Bebyggelsen får god tillgänglighet till busshållplatser på Dalvägen.



Situationsplan exempelutformning som visar föreslagna flerbostadshus och radhus, vid korsningen Dalvägen/Hasselvägen (arkitekter: vida)



Exempelutformning som visar föreslagna flerbostadshus och radhus, vid korsningen Dalvägen/Hasselvägen (arkitekter: vida)

Vid korsningen Dalvägen/Rönnvägen föreslås en byggrätt för bostäder i radhusform med 7 bostäder. Läget har goda kommunikationsmöjligheter med busshållplats på gatan utanför fastigheten.



Exempelutformning radhus vid korsningen Dalvägen/Rönnevägen, vy mot söder (michal p arkitekter ab)

Vid korsningen Storsvängen/Aprilvägen föreslås flerbostadshusbebyggelse. Husen varierar i höjd mellan två och fyra våningar och innehåller cirka 80 lägenheter. Fastigheterna är bullerutsatta från Värmdöleden. Bebyggelsen har en bulleravskärmande utformning mot Värmdöleden i norr vilket skapar en tyst sida för utevistelse, söder om bebyggelsen. Husen förbättrar bullersituationen för bakomvarande bebyggelse, genom att utgöra en skärm som minskar bullerstörningen från Värmdöleden.



Exempelutformning av flerbostadshus vid korsningen Storsvängen/Aprilvägen, vy från syd-väst (arkitekt: Henrik Schulz)

Vid korsningen Gustavsviksvägen/Malmbrinken föreslås flerbostadshusbebyggelse. Huset föreslås i tre våningar och en etagevåning och innehålla cirka 15 lägenheter. Fastigheten är bullerutsatt från Värmdöleden. Föreslagen utformning med en byggnad i vinkel mot Värmdöleden skärmar av trafikbuller från leden och möjliggör en tyst sida för utevistelse. Läget ligger i anslutning till busshållplats på gatan utanför fastigheten. Huset förbättrar



bullersituationen för bakomvarande bebyggelse, genom att utgöra en skärm för att minska bullerstörningen från Värmdöleden.



*Exempelutformning av flerbostadshus vid korsningen Gustavsviksvägen/Malmbrinken, vy från väster (Aedis arkitekter)*

Vid korsningen Gustavsviksvägen/Törnbrinken föreslås ett flerbostadshus i tre till fyra våningar med cirka 14 lägenheter. Läget har goda kommunikationsmöjligheter med busshållplats på gatan utanför fastigheten.

Två flerbostadshus i tre till fyra våningar med cirka 12 lägenheter föreslås vid korsningen Dalvägen/Rönnvägen med god kontakt till busshållplats på gatan utanför fastigheterna.

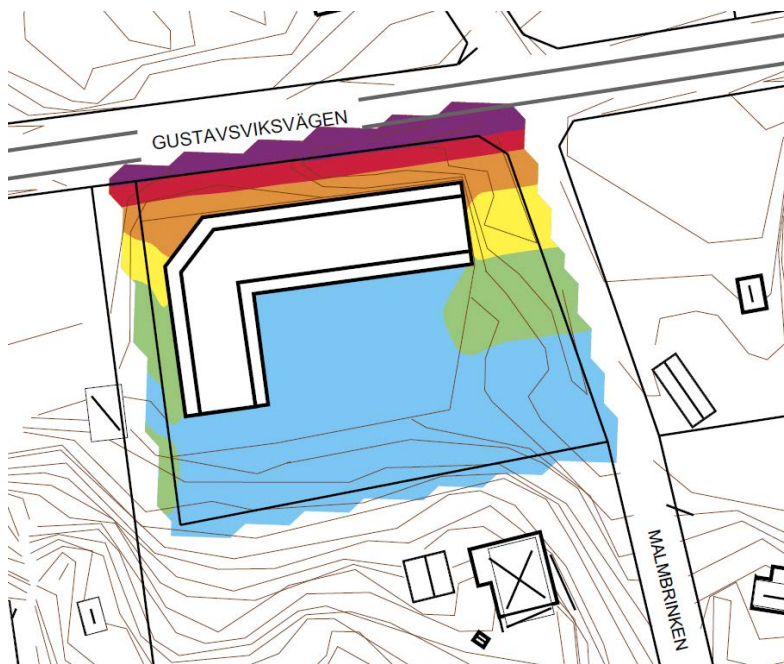
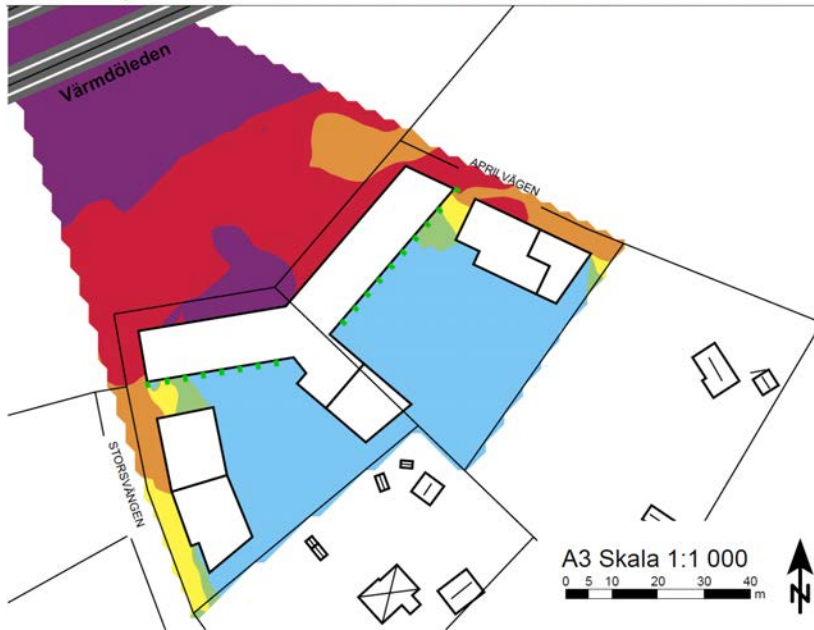
Vid korsningen Storsvängen/Malmbrinken föreslås radhus med cirka 25 lägenheter. Läget får god kontakt till busshållplats på gatan utanför fastigheterna.

Radhus med 13 lägenheter föreslås vid korsningen Gustavsviksvägen/Rosbrinken. husen ligger i anslutning till busshållplats på gatan nära fastigheterna.

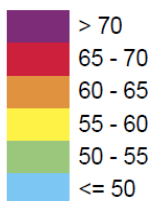
#### *Trafikbullerutsatta områden*

Bullerutredningar har tagits fram för några av de bullerutsatta fastigheterna från Värmdöleden, som visar att ny bebyggelse, som utformas med hänsyn till bullersituationen, kan klara bullerkraven.

Ekvivalent ljudnivå beräknad med inverkan från reflexer i fasad, 2 meter över mark.



Ekvivalent ljudnivå för dygn i dBA



Bullerutredningar för flerbostadshuset vid korsningarna Storsvängen/ Aprilvägen och Gustavsviksvägen/ Malmbrinken.

### *Verksamheter*

I planområdets norra del, vid Storsvängen/Aprilvägen föreslås verksamheter, som småindustri/kontor, som kan innehålla lokaler med en bruttoarea på totalt cirka 4000 kvadratmeter. Bebyggelsen föreslås i två våningar och kan utgöra en skärm för att minska bullerstörningen från Värmdöleden. Verksamheterna angörs via Aprilvägen.

Eventuella plank och stängsel ska utföras på ett sådant sätt att risken för klotter minimeras.

### *Förskola*

En ny förskola kan uppföras i högst två våningar om totalt cirka 1600 kvm bruttoarea, i västra delen av planområdet, söder om Dalvägen. Byggnaden avser att inrymma cirka 120 barn. Förskolan placeras på berg för att skapa en förskolegård, som ger möjlighet till både anlagda lektytor och ytor för naturlek. Förskolegården motsvarar ca 20 kvadratmeter utevistelseyta/barn och angränsar till naturmark i öster. Byggnaden föreslås i två plan och planeras att inrymma tillagningskök och matsal.

Parkering löses i huvudsak i norra delen, mot Dalvägen, med plats för angöring, hämtning och lämning. Varumottagning och sophämtning sker från vändplanen på Oxbärsvägen.

### **Naturvärden**

Vid de inventeringar, som genomförts av Calluna AB, har det framkommit att både branddammen och diket fungerar som lekvatten för groddjur. Här påträffades vanlig groda, mindre vattensalamander samt padda, som använder branddammen för övervintring, födosök och lek. Groddjuren passerar över Gustavsviksvägen och Dalvägen, men inga tydliga vandringspassager påträffades. Groddjur är känsliga för vissa typer av föroreningar som till exempel koppar och zink, vilket vid undersökning inte har påträffats här. Vid kurvvrättning och ombyggnad av Gustavsviksvägen till bussgata kommer del av branddammen att tas i anspråk för gata och slänter. Då dammen utgör ett värdefullt lekvatten för groddjur är avsikten att resten av dammen bevaras, återställs och tätas mot vägen.

Avgränsning av planområdet mot Dalkarlsängen i nordväst har gjorts utifrån att livs-/reproduktionsmiljöerna för bl.a. mindre hackspett, törnskata samt gröngöling inte påtagligt påverkas negativt av ett genomförande av planen. Planbestämmelser och byggrätter i den nordvästra delen av planområdet har även utformats så, att eventuella födosökmiljöer för de aktuella fågelarterna till viss del bevaras.

Befintlig bussvändslinga vid Gustavsviksvägen utgår och kommer i stället att utgöra parkmark. Naturmiljön kring dammen bevaras. I övrigt kommer lekvatten finnas längs de delar av nuvarande större dike som bevaras samt i den vattenpark som planeras centralt i området. Det nya diket längs Dalvägen kommer att fungera för vandring mellan lekvattnen.

Ekar och ekmiljöer, vattenmiljöer samt barrskog/gamla tallar har pekats ut som särskilt värdefulla att värna om. Längs vägar och inom allmän platsmark sparas ekar och större tallar i möjligaste mån. Ny växtlighet anknyter till för områdets naturliga miljöer. Stråk med hållmark och barrskog ska enligt detaljplaneprogrammet bevaras som natur. Dessa stråk utgör ett viktigt spridningssamband för barrskogsarter inom Nackas övergripande ekologiska struktur. Denna sammanhängande spridningsväg för barrskogsarter kommer också utgöra Södra Boos rekreativa skogsstråk. Större tallar inom tomtmark och längs vägar har mätts in och avses

bevaras i möjligaste mån. Helhetsmiljöer med ek och hassel har stora värden. Eken är också ett karaktärsträd som bidrar till Södra Boos identitet. Många ekar står på privatägd mark och föreningsägd mark samt längs vägar. Eken utgör en värdefull livsmiljö för många arter, även döende och död ved är värdefull. Det är därför viktigt att i möjligaste mån bevara ekar av olika åldrar inom området.

Inom naturvärden kallas idag större biologiskt värdefulla naturområden för kärnområden och länkarna/spridningskorridorerna mellan dem för ekologisk – eller grön infrastruktur. I Nacka/Värmdö finns flera stora kärnområden såsom Velamsund, Storängsudd/Beatelund (Värmdö), Tollare, Skogsö, Skuruparken, Nyckelvikens med flera områden. För att grupper av arter ska kunna överleva på sikt, måste ett genetiskt utbyte mellan dessa kärnområden kunna ske. Spridningen mellan kärnområdena bör säkerställas genom att skapa spridningskorridorer, där växters och djurs genetiska spridning och andra förflyttningar är möjliga, men som kanske inte utgör optimala livsmiljöer för arterna.

Spridningskorridorerna kan utgöras av olika typer av gröna miljöer som parker, större bostadsgårdar, kyrkogårdar och sist men inte minst villatomter med uppvuxen vegetation. I bland annat Södra Boo utgör de förhållandevis stora villatomterna mycket betydelsefulla spridningsmiljöer i såväl nord-sydlig som öst-västlig riktning mellan de biologiska kärnområdena. I stora delar av södra Boo finns inga sammanhängande grönområden, utan de huvudsakliga spridningsmöjligheterna finns på enskilda fastigheter. För att inför framtiden säkerställa de biologiska spridningssambanden har därför särskilda planbestämmelser ( $n_1$ ) föreslagits för att skydda spridningsmöjligheterna.

Inom Östra parken och naturområdet öster om förskolan, bevaras naturmark med ek och tall men också granpartier, både som trolsk lek miljö och som skydd för djur och boplats för nötskrika, en nyckelart för spridning av ek. Vid de park- och naturområden som finns längs Dalvägen vidgar sig diket till dammar eller tillfälliga översvämningssytor. Fuktstråk och dammar längs Dalvägen har utformats med flera syften, dels flödesutjämning och rening av dagvatten men också som vandringsstråk och lekdammar för groddjur.

Naturområdena med bestämmelsen NATUR bevaras som allmän plats. Områdena reglerade med NATUR avser friväxande natur som även kan innehålla vatten- och friluftsanläggningar såsom anlagda gångstigar och utrymmen för omhändertagande av dagvatten. Diken kan anläggas inom natur.

### Marklov för trädfällning

Planbestämmelser har införts på kvartersmark för att skydda mark och vegetation. Skyddsbestämmelserna är oftast kombinerade med prickmark vilket innebär att byggnad inte får uppföras. Bestämmelsen  $n_1$  innebär skydd för solitärträd eller dungar av träd. Träden som är skyddade i detaljplanen har ett värde för landskapsbilden, för den kulturhistoriska miljön, för biologisk mångfald och/eller för att skapa ett ekologiskt hållbart område. Syftet är att bevara och utveckla de värden som finns. Bestämmelsen avser tallar och ädellövträd med en stamdiameter om 15 cm eller större, mätt 1,3 meter upp på stammen. Med ädellövträd avses alm, ask, bok, avenbok, ek, fågelbär, lind och lönn. Riskträd får fällas. Ett riskträd är ett träd

som till exempel riskerar falla, fälla grenar eller större partier av kronan. Marklov krävs för all trädfällning.

Vid ansökan om marklov för att fälla ett träd inom n<sub>1</sub>-markerat område bedöms trädets värde och eventuella skaderisker. En avvägning mellan enskilt och allmänt intresse görs. Generellt bedöms träden efter kondition, storlek och relation till normal livslängd för aktuellt trädslag. Vissa träd som ek och tall har ofta förutsättningar att leva många hundra år. Det kan finnas andra skäl att fälla enstaka träd, som att till exempel möjlighet att ordna sin tomt. Riktlinjer finns framtagna av Nacka kommun som stöd för bedömning av ansökan om marklov för trädfällning.

### **Lek och rekreation**

Sydöstra Boo ska även i framtiden vara en grön och lummig kommundel. Det ska vara nära till lekparken och till naturpromenaden men också till busshållplatsen. Ekologiska värden ska tillvaratas och knyts samman i en grönstruktur med hög tillgänglighet. Det ska vara nära till väl fungerande park- och naturområden. Två allmänna parker anläggs; Dagvattenparken och Östra parken.

Dagvattenparken centralt i området utgör en liten stadspark eller ”finpark” med en damm. Parken fyller också en viktig funktion för fördröjning och sekundär rening av dagvatten. Den nedsänkta parken fungerar också som översvämningsyta vid kraftiga regn. Dammen ges en släntlutning som ska vara säker för barn.

Östra parken har istället stort fokus på aktivitet och samvaro. En multiyta för olika sorters bollspel ökar användbarheten för fler och kan nyttjas större del av året. Lekplatsen utvidgas och ges fler funktioner, bland annat en skateramp. Naturmarken görs mer tillgänglig för lek. Bouleplanen ges en inramning med planteringar.

Nya gångvägar och naturstigar knyter samman områdets olika delar. Passager som kommer att utgöra viktiga kopplingar till busshållplatser vid Dalvägen förses med snöröjningsbara gångvägar, granittrappor samt belysning. I andra fall utförs enklare åtgärder med grusvägar eller barkstigar beroende på funktion. Naturstigar knyts samman och förstärks i de gröna stråken och kan nyttjas för motion, promenader med mera. Utmed Dalvägen föreslås en separat gång- och cykelbana som ska fungera som ett huvudstråk genom området.

Planområdet angränsar till detaljplanerna för Grundet och Mjölkudden, som bland annat erbjuder vattenkontakt med möjligheter till bad- och båtliv. Vid Boobadet strax söder om planområdet finns såväl lek- som badplats.

Vid Boo gårds skola, finns ett etablerat idrottsområde med bland annat konstgräsplaner och föreningslokaler. Även en ny sporthall planeras.

### **Buller**

En trafikbullerutredning har tagits fram av Structor Akustik AB. Syftet med utredningen har varit att ta reda på hur många befintliga bostäder som är bullerutsatta, det vill säga har en högre ekvivalent ljudnivå än 55 dBA utomhus. Vidare visar utredningen vilken effekt det blir om bullerskärmar uppförs utmed Värmdöleden.

Utredningen visar att inom område Dalvägen - Gustavsviksvägen finns cirka 30-40 fastigheter med befintlig permanent- eller fritidshusbebyggelse som har högre ljudnivå än 55 dBA utomhus vid mark. Enligt detaljplanprogrammets inriktning bör bostäder inte planläggas för permanent ändamål om inte rekommenderade riktvärden, under 55 dBA, kan uppnås. Det innebär att dessa fastigheter måste skyddas med någon typ av bullerskärm längs med Värmdöleden eller med lokalt skydd i anslutning till fastigheten eller i fasad och lämplig planlösning, om fastigheterna ska kunna planläggas för bostadsändamål. Utredningen visar också att inte alla fastigheterna kan uppnå rekommenderade värden för bostäder även ifall bullerskärmar om 2-4 meter uppförs. Att inte alla fastigheter kan uppnå god effekt beror bland annat på den kuperade terrängen.

Bullerutredningar har även tagits fram för några av de bullerutsatta fastigheterna, som visar att ny bebyggelse, som utformas med hänsyn till bullersituationen, kan klara bullerkraven.

### Gator och trafik

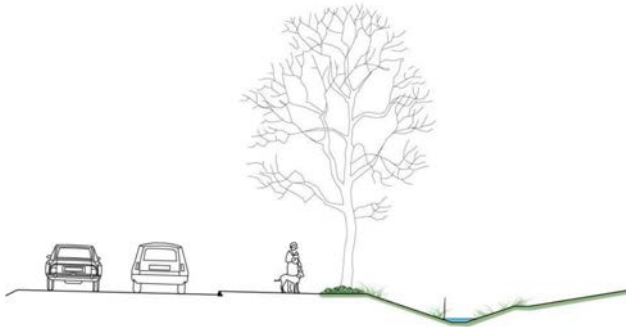
Det befintliga gatunätets sträckning inom området föreslås i huvudsak behållas och har klassificerats som lokalgata, förutom Dalvägen och Gustavsviksvägen som klassificeras som huvudgata. Utformning och uppbyggnad av vägarna ska ske med utgångspunkt i kommunens tekniska handbok, och anpassas till lokala förutsättningar vid behov.

Gustavsviksvägen får en körbana med bredden 6,5 meter. Gustavsviksvägen får en ny vägdragning från branddammen och ner till korsningen Dalvägen/Baggensvägen. För att uppfylla kraven för busstrafik medför lutningen på vägen visst markintrång på några fastigheter. Detta begränsas dock med stödmur och räcke. Den nya dragningen av Gustavsviksvägen, för att klara busstrafikens minimikrav, innebär att den befintliga branddammen till viss del byggs över av den nya vägen, för att få tillräcklig sikt och geometrisk utformning samt för att anlägga en gångbana utmed ena sidan. Branddammen, i anslutning till Gustavsviksvägen, bedöms kunna restaureras och tätas med betongmur.

Korsningen Gustavsviksvägen, Baggensvägen och Backebölsvägen byggs om. Gustavsviksvägen övergår i Dalvägen, som utgör lokala huvudvägar anpassade för busstrafik.

Dalvägens sträckning kommer att förändras. Istället för att vika av norrut mot Värmdöleden förlängs vägen ut över Dalkarlsängen för att sedan ansluta mot Boovägen. Dalvägen får en körbana med bredden 6,5 meter. Längs stora delar av vägens sträckning kommer Dalvägen även fortsättningsvis ha ett öppet dike på södra sidan. Längs några sträckor kommer diket att ersättas av kulvert.

I och med att Dalvägens befintliga vägområde är relativt brett blir intrången på fastighetsmark begränsade. På norra sidan av vägen blir det ett fåtal intrång, medan det blir lite större intrång på södra sidan där dikesslänterna tar upp stor plats. En annan följd av breddökningen av vägen är att flertalet träd som kantar befintlig väg kommer att behöva avverkas. Plantering av nya träd föreslås längs vägens södra sida, förslagsvis björkar. Nya ”brokonstruktioner” över det stora öppna diket behöver byggas för de infarter som ligger på södra sidan av vägen.



#### *Principsektion trädplantering och dike vid Dalvägen*

Vägstandarden följer den så kallade ortens sed för förnyelseområden. Det innebär att lokalgatorna ges en körbana varierande mellan 3,5 och 4,5 meter, beroende på sin trafikuppgift. Vid 3,5 meter körbana ska det finnas mötesplatser där sikten är skyddad och vid längre gator.

Gatorna Storsvängen, Malmbrinken, Baggensviksvägen, Ekliden, Vinkelvägen, Marsvägen, Oxbärsvägen, Måbärsvägen och Söderled får en körbana med bredden 4,5 meter. Resterande gator får en körbana med bredden 3,5 meter, med utrymmen för mötesplatser. Korsningarna görs vinkelräta i den mån det är möjligt för bättre sikt. Vilplan anläggs i korsningar, så att man kan stanna säkert innan korsningen. Siktsskyddande backkrön åtgärdas med vägsänkningar.

Nya vändplaner anläggs. De ges tillräckligt utrymme för sophämningsfordon att vända. På några gator anläggs så kallade T-vändplaner, på grund av utrymmesbrist och med hänsyn till befintlig värdefull natur. Lokalgatornas vägområden är cirka 8 meter med körbanor varierande mellan 3,5 och 4,5 meter, vilket ger relativt breda sidoområden där snön i första hand måste tas omhand. I anslutning till naturmark kan större upplag anordnas.

#### *Ny gång- och cykelbana*

På Dalvägens norra sida föreslås en gångbana på 1,75 meter och på dess södra sida en gång- och cykelbana med 3,0 meters bredd, med undantag från en sträcka i östra delen där den blir 1,75 meter bred. Den norra gångbanan upphör i samma läge som idag, medan den södra fortsätter hela vägen fram till korsningen med Baggensvägen.

Gustavsviksvägen får en gångbana med bredden 1,75 meter på östra sidan. Gångbanan på den östra sidan övergår till en gång- och cykelbana med bredden 3,0 meter efter korsningen med Baggensvägen.

Mellan Kornettvägen och Söderled föreslås en gång- och cykelväg.

Gång- och cykelbanorna blir belysta och asfalterade samt kommer att snöröjas.

#### *Parkering*

Parkering anordnas som regel inom egen fastighet. Till varje bostad ska anordnas det antal parkeringsplatser som anvisas i aktuella riktlinjer från Nacka kommun. Parkeringsbehovet för en- och tvåbostadshus (inklusive radhus/kedjehus) beräknas till 2,0 för bostäder med enskild parkering och 1,5 för bostäder med gemensam parkering (Källa: Rekommenderade

parkeringstal för bostäder i Nacka, 2016). Plats för allmän parkering föreslås i korsningen Gustavsviksvägen/Dalvägen.

### *Kollektivtrafik*

Det planeras en utvidgad och genomgående busslinje till Boovägen via Dalvägen. Detta förutsätter att Dalvägen byggs ut hela sträckningen till Boovägen. Den gamla bussvändslingan föreslås tas bort och busstrafiken dras vidare till Dalvägen. Hållplatsläget vid vändslingan ersätts med nya hållplatser strax norr om nuvarande läge. Regnskydd anordnas på hållplatserna i båda riktningar. Eftersom det bara finns gångbana på östra sidan av Gustavsviksvägen byggs en gångbana ut på västra sidan, fram till det nya busshållplatsläget, så att av- och påstigning kan ske bekvämt och trafiksäkert. Ett övergångsställe anläggs mellan hållplatserna. Regnskyddens placering medför visst markintrång på angränsande fastigheter.

Den befintliga busshållplatsen vid korsningen mellan Gustavsviksvägen och Malmbrinken flyttas till ett läge väster om nuvarande plats. De nya hållplatserna förses med regnskydd. På södra sidan anläggs också en gångbana i anslutning till busshållplatsen. Detta medför visst markintrång på angränsande fastigheter.

Längs med Dalvägen föreslås två nya busshållplatslägen.

Eftersom att Dalvägens förlängning till Boovägen inte bedöms vara klar när föreliggande planområde byggs ut med allmänna anläggningar, krävs tillfälliga lösningar för busstrafiken. Befintlig bussvändslinga vid Gustavsviksvägen kommer på sikt att ersättas med en tillfällig bussvändslinga på södra sidan av Dalvägen, vid Västra parken.

### **Tillgänglighet**

Enligt plan- och bygglagen ska en bostad vara lämplig för sitt ändamål och tillgänglig och användbar för personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga. Om bostaden har flera våningsplan ska entréplanet vara tillgängligt och innehålla alla bostadsfunktioner.

Om ett befintligt bostadshus byggs till ska den tillbyggda delen vara tillgänglig och användbar i princip enligt samma regler som för nybyggnad. Detta gäller även vid ombyggnad, men då kan hänsyn behöva tas till ändringens omfattning och byggnadens förutsättningar.

Det ska vara möjligt att angöra med bil inom högst 25 meter från bostadens entré. Vid behov ska rullstolstillgänglig parkering inom samma avstånd vara möjlig att anlägga. Enligt gällande tillgänglighetskrav och undantag behöver dock inte entrén till en- och tvåbostadshus vara tillgängliga med hänsyn till terrängen, när det inte är rimligt att uppfylla kraven.

### **Teknisk försörjning**

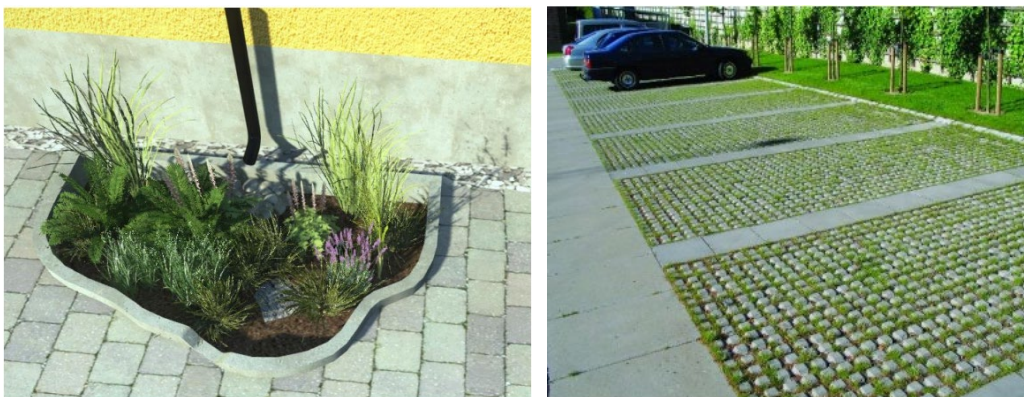
Dalvägen breddas och ett nytt dike anläggs längs den nya gatan, medan dagvattnet från Dalkarlsängen till stor del leds i kulvert under Dalvägen. Det så kallade krondiket kommer finnas kvar norr om Västra parken där diket även får en mindre utvidgning. Intill Dalvägen blir det också ett dagvattenstråk, som på några ställen tillåts svälla ut och bilda små ”fickparker” med vatten.

Dagvattenparken, centralt i området, föreslås bli en liten stadspark eller ”finpark” med en nedsänkt del för en damm och en ”våtmark” som också temporärt ska fungera som översvämningssyta. Området närmast Dalvägen ligger högre och här ordnas vistelseytor och



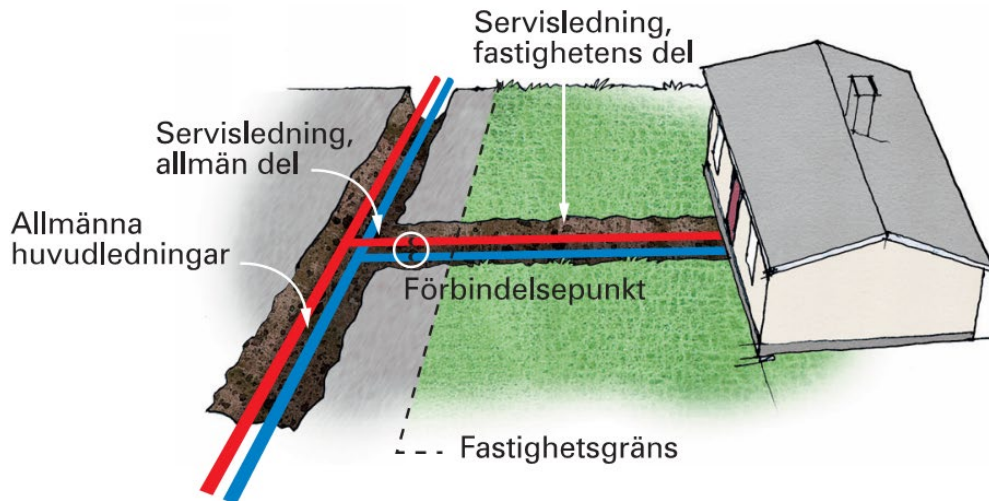
sittplatser mot söder och väster. Nivåskillnader kan till exempel tas upp med murar och trappsteg i betong, där man också kan sitta. För att stärka vattenkaraktären används trä på några ställen. Dammen fördröjer och renar dagvatten och utformas för att fungera som lekvattnet för groddjur. Dammen görs cirka 1,8 meter djup. Flacka slänter ska eftersträvas och dammen omges av strandväxter. Växtligheten ska fylla både ekologiska och estetiska funktioner.

Omvandlingen från fritidshusområde till permanentboende med utökade byggrätter innebär att större yta hårdgörs inom de enskilda fastigheterna och inom vägområdet vilket bidrar till minskade möjligheter att infiltrera och fördröja dagvatten. För att motverka detta föreslås för kvartersmark en bestämmelse i plankartan om att maximalt 50 % av fastighetens landareal får hårdgöras. Med hårdgjord yta avses byggnader, takytor samt markbeläggning som inte är genomsläpplig, till exempel asfalt eller annat tätt material. Vid beräkning av andel hårdgjord yta ska hänsyn inte tas till fastighetens naturgivna markförutsättningar, till exempel berg. Bestämmelsen syftar till att öka möjligheten till infiltration men framförallt fördröjning inom fastigheten innan överskottsvattnet når recipienten. Bestämmelsen kombineras med en administrativ bestämmelse om utökad marklovspflicht som innebär att det inom kvartersmark krävs marklov för markåtgärder som försämrar markens genomsläpplighet. På Nacka kommuns hemsida finns tips på hur fastighetsägare kan arbeta med att fördröja och rena dagvatten inom respektive fastighet.



*Bilderna är hämtade ur Anvisningar och principlösningar för dagvattenhantering på kvartersmark och allmän plats (Nacka kommun, 2018) och ger förslag på olika sätt att arbeta med genomsläppliga material och rening av dagvatten.*

Hela planområdet planeras i sin helhet att tas in i kommunalt verksamhetsområde för vatten och spillvatten samt dagvatten gata. Detta innebär att kommunala vatten- och spillvattenanläggningar ska byggas ut och dagvattenanläggningar för hantering av dagvatten från allmän platsmark samt överskottsvatten från fastigheter på kvartersmark efter fördröjning inom fastighet. Anslutning till kommunalt vatten och spillvatten sker vid förbindelsepunkten, ofta cirka 0,3 meter utanför fastighetsgräns. Inom området planeras utbyggnad av ett kombinerat system av självfall och lättrycksavlopp (LTA). Tryckstegringsstationer för vattenförsörjning, markerade med E<sub>1</sub> på plankartan, planeras för fastigheter längs med Vinkelvägen, Storsvängen och Malmbrinken. För avledning av områdets spillvatten till reningsverket Käppala planeras två pumpstationer längs med Dalvägen vid korsningen Hasselvägen/Dalvägen och Baggensvägen/Dalvägen, samt en mindre pumpstation längs med Storsvängen, markerade med E<sub>1</sub> på plankartan.



*Förbindelsepunkt, anslutning för VA-ledningar för vatten och spillvatten. Bilden ovan ingår i informationskrift om kommunalt vatten och avlopp som finns på kommunens hemsida, [nacka.se](http://nacka.se).*

Kostnaden (anläggningsavgiften) för kommunalt vatten och spillvatten samt dagvatten gata tas ut enligt gällande vatten- och avloppstaxa vid tidpunkten för anslutning. Debitering sker när det finns ett utbyggt ledningsnät och meddelande om förbindelsepunkt har skett till fastighetsägaren. Fastighetsägaren får ansluta till vatten- och spillvattennätet när anläggningsavgiften är betald och kommunen har godkänt den enskilde fastighetsägarens installation.

I samband med genomförandet ska en särskild dagvattenutredning tas fram för alla exploateringsområden som innehåller grupp- och radhusbebyggelse, flerbostadshus och verksamheter samt förskolan.

Västra delen av området genomkorsas av en ledningstunnel i berg som ligger i nordsydlig riktning. Ledningstunneln är utsprängd i berg och inrymmer kommunala ledningar för vatten och spillvatten. Nacka kommuns bestämmelser gäller för sprängningsarbeten och markarbeten med mera i tunnelns närhet. Skyddszon och lägsta tillåtna grundläggningsnivå ovanför tunneln redovisas med en u<sub>2</sub>-bestämmelse i detaljplanen.

#### *Återvinningsstation*

En återvinningsstation för förpackningar planeras längs med Gustavsviksvägen i norra delen av planområdet, i nära anslutning till Värmdöleden.

#### *Elnätstationer*

Det finns idag tre elnätstationer inom planområdet, vilka avses vara kvar i befintliga lägen. De kommer att kompletteras med två nya elnätstationer.

#### *Övrig teknisk försörjning*

Befintliga luftledningar för el och tele avses läggas i rör under mark.

Förberedelse för fiber görs i samband med schaktarbetet.

### Trygghet och säkerhet

Samtliga vägar kommer att förses med ny belysning. Gång- och cykelvägar med belysning planeras utmed Dalvägen och Gustavsviksvägen. Busstrafiken planeras förlängas utmed Dalvägen. Antalet året runt boende utökas genom föreslagen förtätning av bebyggelsen och fler rör sig inom området. Sammantaget ökar detta tryggheten och säkerheten inom området.

### Hållbarhet

De åtgärder/indikatorer som är aktuella för projektet är följande:

- *Dagvatten som renas och infiltreras*

Ett av syftena med detaljplanen är att bygga ut kommunalt vatten och avlopp till fastigheterna i området, vilket minskar föroreningar i sjöar och vattendrag.

Marken i området består på många ställen av tunna jordlager och högt liggande berg och i dalgångarna av lera. Detta medför att en stor del av nederbörden rinner till lågt liggande områden, eller stannar i stängda områden. I och med den problematiken som finns i området redan idag samt ett ökat dagvattenflöde som uppstår på grund av föreslagen förtätning med en större andel hårdgjord yta, måste åtgärder vidtas för att minska dagvattenflödena och medföljande föroreningar. För alla exploateringsområden som innehåller flerbostadshus och verksamheter inom Nacka kommun finns rapporten ”Anvisningar och principlösningar för dagvattenhantering på kvartersmark och allmän platsmark” framtagna. Dokumentet, som även ska gälla för radhus, är framtaget i syfte att kommunen som helhet ska kunna uppnå Vattenförvaltningens mål för Baggensfjärden, en god ekologisk och god kemisk status till år 2027. Avsikten är att rapporten ska användas inom planområdet och finns på kommunens hemsida, för mer information hänvisas till; [www.nacka.se](http://www.nacka.se).

Vid detaljplanens genomförande föreslås ett flertal olika åtgärder för att minska flöden och därmed även föroreningar till recipienten. Exempel på åtgärder i detaljplanen är krav som ställs på varje fastighetsägare, att minst 50 % av fastighetsarean ska vara genomsläpplig och får inte hårdgöras, för fördröjning av dagvatten i samband med nybyggnation.

För exploatering av flerbostadshus, radhus eller verksamheter gäller att utjämningsmagasin ska anläggas med en hålrumsvolym motsvarande  $1\text{m}^3/100\text{m}^2$  hårdgjord yta. Magasinet ska utgöras av växtbädd/regnbädd/skelettjord eller annan grön lösning och ha en uppehållstid på minst 6 timmar.

- *Energieffektivt och sunt byggande*

Byggnaderna står för en stor del av ett områdes miljöpåverkan, det är därför viktigt att ställa höga krav på energianvändning, materialval och inomhusmiljö. Det är eftersträvarsvårt att så många som möjligt väljer byggnadsmetoder som strävar efter lågt energianvändande och metoder för att minska byggprocessens miljöpåverkan. För enskilda bostäder finns idag stora möjligheter till användning av solpaneler, solceller eller andra metoder som genererar förnyelsebar energi.

För den planerade förskolan finns goda möjligheter att visa på miljöanpassat och energieffektivt byggande.

- *En hållbar avfallshantering*

Vid nybyggnation är det viktigt att planera för en väl fungerande och trafiksäker avfallshantering. Plats för sopkärl, avsedda för hushållssopor och matavfall ska finnas inom eller i anslutning till respektive fastighet. Från 2021 kommer servicen stegvis att öka och vara fullt utbyggd 2025. Detta innebär att plats måste finnas för två sopkärl om 370 liter. I och med ombyggnaden av vägarna i området dimensioneras vägbredder och vändplaner så att tömning av sopkärl kan ske på ett trafiksäkert sätt.

En ny återvinningsstation planeras i anslutning till Gustavsviksvägen, nära Värmdöleden, i norra delen av planområdet.

- *Nära till skola, idrott, kultur och fritid*

För att vardagslivet ska fungera är det viktigt att skola, idrott, kultur och fritidsverksamheter finns inom rimligt avstånd från bostaden. Utformningen av gång- och cykelvägar till skola, idrott, kultur och fritidsverksamheter ska vara trygg och säker för att möjliggöra att alla grupper kan ta del av verksamheterna.

Idag är tillgången till förskolor i närområdet begränsade. En ny förskola, för cirka 120 barn, planeras inom planområdet. Förskolor i närområdet bidrar till kortare resvägar för boende i området. Till och från förskolan planeras gång- och cykelbanor för att underlätta för de som tar sig med cykel och till fots, för att hämta och lämna barn. Kollektivtrafik med buss genom området planeras, med busshållplats i anslutning till förskolan.

Befintlig lekplats utmed Dalvägen, i östra delen av området, kommer att rustas upp till en så kallad multiaktivitetspark med fokus på aktivitet och samvaro, som till exempel bollspel och skateramp. Naturmarken görs mer tillgänglig för lek. Parken är inte bara avsedd för boende inom planområdet, utan även för boende i angränsande områden, då det idag råder brist på anlagda lekplatser i närområdet.

Dagvattenparken, centralt i området, utformas som en liten stadspark eller ”finpark” med en damm.

Nya gångvägar och naturstigar knyter samman områdets olika delar. Passager som kommer att utgöra viktiga kopplingar till busshållplatser vid Dalvägen förses med snöröjningsbara gångvägar och belysning. Naturstigar knyts samman i stråk och kan nyttjas för motion, promenader med mera. Utmed Dalvägen föreslås en separat gång- och cykelbana som ska fungera som ett huvudstråk genom området.

## **4. Konsekvenser av planen**

### **Behovsbedömning**

En behovsbedömning av detaljplanen har utförts för att avgöra om genomförandet av planen kan anses utgöra en betydande miljöpåverkan. Kommunen gör bedömningen att detaljplanens

genomförande inte innebär en betydande miljöpåverkan. En miljökonsekvensbeskrivning enligt miljöbalken behöver därför inte upprättas för planen.

### **Rekreation och friluftsliv**

Upprustad lekplats, parkområden samt nya och förbättrade gångstigar i skogen innebär förbättrade möjligheter till lek, rekreation och utevistelse. Som helhet är förutsättningarna för lek- och rekreation goda i eller i direkt anslutning till planområdet.

### **Trygghet, säkerhet och sociala konsekvenser**

Planförslaget möjliggör en förtätning av villor, men ytterligare boendekategorier tillförs genom en viss exploatering i form av radhus och flerbostadshus. Detta innebär alternativa boendeformer, vilket skapar förutsättning för fler att bo i området genom livets olika skeden. Förbättring av områdets gator, gångförbindelser och belysning gör att området blir tryggare, mer tillgängligt och trafiksäkert, även under dygnets mörka timmar. Detta innebär även att barns möjligheter att röra sig inom området förbättras. Möjliggörande av ett ökat antal permanentboende i området med fler människor som rör sig i området ökar också upplevelsen av trygghet.

### **Tillgänglighet**

Området är mycket kuperat och det är därför svårt att tillgänglighetsanpassa gatunätet fullt ut för personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga. De åtgärder som vidtas såsom exempelvis nya gångvägar, bidrar till att öka tillgängligheten i området. Den Östra parken är tillgänglighetsanpassad. Tillkommande bostadsbebyggelse ska för att vara lämplig för sitt ändamål vara tillgänglig och användbar för personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga.

### **Buller**

Avstegsfall A ska tillämpas i detaljplanen.

För att i detaljplanen säkerställa god ljudmiljö med avseende på trafikbuller föreslås följande villkor i detaljplanen.

Byggnaderna ska utformas så att:

- 55 dBA ekvivalent ljudnivå ej överskrids vid någon fasad, om dygnsekvivalent ljudnivå utanför bostadsrum överskrider 55 dBA vid någon fasad ska minst hälften av bostadsrummen i varje lägenhet högst ha 50 dBA dygnsekvivalent ljudnivå (friluftsvärde) utanför fönster.
- trafikbullernivån inomhus i bostadsrum inte överstiger 30 dBA ekvivalent och 45 dBA maximal ljudnivå.
- i anslutning till bostäderna ska finnas en uteplats med högst 55 dBA dygnsekvivalent och 70 dBA maximal ljudnivå.

För bulleråtgärder på befintliga fastigheter förutsätts att fastighetsägarna själva bekostar dessa.

### **Ekonomiska konsekvenser**

Målet med detaljpaneläggning av området vid Dalvägen-Gustavsviksvägen är att säkerställa en långsiktigt hållbar utveckling av området ur såväl ekologiskt, socialt som ekonomiskt perspektiv. De förändringar som detaljplanen medger ger en samhällsekonomisk vinst i och med att förskola med bra placering ur tillgänglighetsperspektiv planeras, att en större park som

avser betjäna ett större område än detaljplaneområdet planeras och att området binds ihop med bussförbindelse genom hela detaljplaneområdet.

Förutom ovanstående samhällsekonomiska vinster med detaljplanen får området också ett säkert trafiksystem och kommunalt vatten och avlopp, vilket bidrar till en kraftigt förbättrad miljö i närområdet.

För kommunen kommer den ekonomiska konsekvensen av detaljplanen att ge underskott. Kommunen betalar mellanskillnaden, huvudgata jämfört med samlingsgata, för bussgatan samt investeringar i park- och naturmark. Detaljplanen innebär markförsäljningsintäkter för det mindre verksamhetsområdet vid Storsvängen. Underskottet bedöms bli acceptabelt med hänsyn till den ekonomiska nyttan detaljplanen innebär.

För de boende i området kommer förändringarna med största sannolikhet generellt att bidra till en värdeökning av fastigheterna, men också till en ökad trivsel och ökad tillgänglighet till närliggande områden.

För fastighetsägarna kommer utbyggnaden innebära kostnader i form av gatukostnader och anläggningsavgift för vatten och avlopp. Dessutom måste de enskilda fastighetsägarna själva bekosta och utföra vatten- och avloppsanslutning på egen fastighet från kommunens anslutningspunkt. Området kommer dock att bli mer attraktivt då byggrätter tillförs som är anpassade för ett permanent boende, flera fastigheter kommer att kunna styckas av, kommunalt vatten och avlopp byggs ut samt att vägnätets standard kommer att höjas. Dessa åtgärder brukar normalt sett vara värdehöjande för fastigheter inom området.

### **Kulturmiljö och landskapsbild**

Landskapet kommer på sikt att förvandlas från ett lummigt bostadsområde med små hus på stora tomter till ett mer traditionellt villaområde. Störst förändringar kommer att märkas utmed Dalvägen, Gustavsviksvägen samt delar av Storsvängen där tätare bebyggelse medges. Skyddsbestämmelser för mark och vegetation införs i känsliga landskapsavsnitt, så att sammanhängande vegetationspartier, så kallade spridningskorridorer för flora och fauna, samt vackra terrängpartier och biologiskt värdefulla solitärträd skyddas. Bostadshusen har placerats in med hänsyn till naturmiljön. Många träd kommer dock att försvinna i och med att området bebyggs, särskilt i de delar av området där fastigheterna är mindre.

Skogsmarken kring fornlämningen, RAÄ – nr Boo 33:1, förutsätts bevaras som naturmark. Området har enskilt huvudmannaskap, men detta medför ingen förändring avseende fornlämningens skydd. Eventuell vård och informationsinsatser avseende fornlämningen måste dock stämmas av med markägaren.

De tillkommande lämningar som påträffats i samband med utredningen 2016 berörs inte direkt av planförslaget. Lämningarna ligger inom naturmark.

### **Naturvård och vegetation**

Stråk med skogsmark kommer att sparas mellan bostadskvarteren. I samband med att fastigheter tillåts delas och nya större hus uppförs kommer många ekar utmed Dalvägen att tas bort. Möjligheten till spridning av djur och växter bedöms därför minska till följd av

detaljplanen. Effekterna begränsas delvis genom planbestämmelser som skyddar biologiskt värdefulla träd från fällning.

I och med att diket vid Dalvägen och den gamla branddammen till övervägande del kommer att bevaras, finns goda möjligheter att bevara groddjurens livsmiljöer. Hänsyn kommer att tas till groddjurens behov av att säkra gångpassager under vägarna.

Planområdets avgränsning i nordväst (mot Dalkarlsängen) har efter samrådsskedet ändrats, så att livs-/reproduktionsmiljöerna för bland annat mindre hackspett, törnskata och gröngöling inte påtagligt ska påverkas negativt av ett genomförande av planförslaget.

Direkt öster om förskolan har bestämmelsen för allmän plats ändrats från PARK till NATUR för att lämplig födosöksmiljö för bland annat mindre hackspett inte ska påverkas negativt.

### **Miljö kvalitetsnormer för luft**

Ett genomförande av den föreslagna detaljplanen bedöms inte påverka luften i sådan utsträckning att miljö kvalitetsnormerna inte kan följas.

För att uppmuntra till ökad användning av kollektivtrafiken behöver behovet av cykelparkeringar beaktas inom planområdet.

### **Dagvatten och miljö kvalitetsnormer för vatten**

Utförda beräkningar visar att planförslaget kommer att innebära en avsevärt minskad fosfor- och kvävebelastning jämfört med nuläget. Bedömningen är att planförslaget inte försvårar möjligheten att uppnå fastställd miljö kvalitetsnorm för Baggensfjärden.

Säkerställa att gatuvatten inte leds in på tomtmark genom att gatornas lutning ses över.

Detaljprojektering av anordning för brädd från dike till dagvattenledning längs med Dalvägen.

Utformning och gestaltning av ovanjordiska delar av systemet. De bägge dammarna ska eventuellt utformas för att kunna utgöra habitat och övervintringsplats för groddjur.

Kulvertering av dike och anläggande av dagvattendammar i ett vattenområde är vattenverksamhet enligt 11 kap. miljöbalken. Vattenverksamhet är tillståndspliktig hos Mark- och miljödomstolen i första hand och vissa mindre vattenverksamheter kan anmälas till tillsynsmyndigheten som i det här fallet är Länsstyrelsen.

Placering av en dagvattendamm nära bostäder riskerar att ge en mindre bra boendemiljö, då dagvattendammen periodvis riskerar att vara torrlagd eller ha endast en mycket låg vattennivå. Den kan då ha ett estetiskt lågt värde och det finns också risk för periodvisa luktproblem. Vilket bör beaktas i kommande projektering.

Nackas anvisningar för dagvattenhantering på kvartersmark och allmän plats ska i fortsättningen gälla för exploateringar inom hela kommunen. I syfte att föra in huvudprinciperna från anvisningarna i detaljplanen om att de första 10 mm regn ska fördröjas skulle en bestämmelse om magasinsvolym per hårdgjord area kunna föras in i planen. Hänvisning till dokumentet med anvisningar föreslås läggas in i planbeskrivningen.

För exploatering av flerbostadshus, radhus eller verksamhet gäller att utjämningsmagasin ska anläggas med en hålrumsvolym motsvarande 1 m<sup>3</sup>/100 m<sup>2</sup> hårdgjord yta. Magasinet ska utgöras av växtbädd/regnbädd/skelettjord eller annan grön lösning och ha en uppehållstid på minst 6 timmar.

Vid förtätning av fastigheter som ligger lägre än gata och som gränsar till lägre liggande bebyggd fastighet behöver fastighetsägaren anläggas ett avskärande dike, ledning eller annan åtgärd för att avleda sitt överskottsvatten till därför avsett släpp mellan fastigheter eller till allmän platsmark. I annat fall riskerar överskottsvatten från LOD-anläggning att rinna ner på granntomten. Vid bygglovshandläggning behöver kontroll göras av att fastighetsägarens planerade åtgärder är godtagbara. Släpp mellan fastigheter läggs in i plan som u-områden.

En planbestämmelse ska finnas om att vid nybyggnation får maximalt 50% av fastighetens landareal hårdgöras.

Vid grävningsarbeten i undersökningsområdet för grundvatten längs Dalvägen måste stor försiktighet råda så att man inte gräver igenom leran så att artesiskt grundvatten tränger upp. Problem kan då uppstå att en stormängd grundvatten måste bortledas. Bortledande av grundvatten är vattenverksamhet enligt 11 kap. Miljöbalken och kan vara tillståndspliktigt.

### **Klimatpåverkan**

Vid exploatering behöver höjdsättning göras med hänsyn till säker avledning av ytledes rinnande vatten vid skyfall. I detaljplanen finns definierat vilka nivåer nya byggnader behöver utformas för att klara. Detta regleras genom planbestämmelser.

Utanför planområdet behöver planerade fördröjningsvolymmer inom detaljplan Dalkarlsängen utföras. Projekterad dagvattenledning, D1000-ledning, genom detaljplan Mjölkudden behöver få en större dimension. Korsningen Dalvägen/Baggensvägen i gränsen mellan detaljplanerna Dalvägen och Mjölkudden behöver arbetas om.

### **Förorenad mark**

Fastigheten där förskola planeras ska uppfylla de krav som ställs av tillsynsmyndigheten för förskola. Bedömningen är att efter saneringsåtgärder är marken lämplig för förskola.

Med tanke på de funna föroreningarna på fastigheten där förskola planeras bygga bör följande planbestämmelse införas för den aktuella ytan:

Bygglov eller marklov får inte ges förrän tillsynsmyndigheten enligt miljöbalken har godkänt avhjälpande åtgärder avseende markföroreningar.

Förorenad mark förekommer i vissa fastigheter inom planområdet. Inför antagande kommer markundersökningar utföras.

Utifrån att dammen idag trots de föroreningar som förekommer i sedimenten används av groddjur och salamandrar så är bedömningen att sedimenten kan ligga kvar. Arbetena bör utföras så skonsamt som möjligt för att inte sprida föroreningar i dammen och kanske än viktigare inte sprida något nedströms. Miljöenheten förordar därför alternativ 1. Om alternativ



1 genomförs bör miljöenheten aktivt vara med och bevaka att arbetena utförs på ett för miljöenheten acceptabelt sätt.

### Risk och säkerhet

För att förhindra skadliga sättningar på vägbeläggningar och ledningar i områden med lös lera rekommenderas förstärkning av den lösa leran med kalkcementpelare. Som ett alternativ till kalkcementpelare kan eventuellt utskiftning av den lösa leran utföras med lättfyllning, dock som djupast ner till rådande grundvattennivåer. Det finns även risk för skadliga sättningar inom den föreslagna idrottsplanen i Östra parken.

I detaljplan behöver föreskrivas att erforderliga geotekniska undersökningar och utredningar utförs, samt där behov visar sig föreligga, även förstärkningar av fastighetsmarken för

- nya byggnader och uppfyllningar på fastighetsmark längs Dalvägen.
- nya byggnader och uppfyllningar på fastighetsmark i lågområdet söder om Dalvägen och öster om Hasselvägen.
- ny byggnad på Baggensvägen 1.

Krav på stabilitet ska vara säkerhetsklass 2, med totalsäkerhetsfaktor  $F_c=1,5$  vid odränerade förhållanden och totalsäkerhetsfaktor  $F_{komb}=1,3$  vid kombinerad analys.

Inom b betecknade områden, ska särskild hänsyn tas till grundläggningen för att uppfylla plan- och byggförordningens krav enligt kapitel 3 § 7 samt plan- och bygglagens krav på tekniska egenskaper enligt kapitel 8 § 4.

Där byggnader förläggs i direkt anslutning till naturliga höga bergbranter ska berget behöva kontrolleras av bergsakkunnig.

Skyddsavståndet mellan Värmdöledens väggkant och bebyggelse ska vara minst 25 m, vilket regleras i detaljplanen.

## 5. Så genomförs planen

Denna detaljplan ger rättigheter att använda marken för olika ändamål, men är även en förberedelse för hur genomförandet ska organiseras. Under detta avsnitt beskrivs vilka tillstånd som behövs, vem som ansvarar för utbyggnad och skötsel samt vilka förändringar planen innebär fastighetsrättsligt, tekniskt och ekonomiskt.

### Förslag till tidplan

Tidplanen nedan utgör ett förslag till hur planen ska tas fram och genomföras.

Granskning  
Kommunfullmäktiges antagande  
Laga kraft

2:a kvartalet 2020  
4:e kvartalet 2020  
Cirka en månad efter detaljplanens antagande, såvida planen inte överklagas vilket kan förlänga processen med mellan 1 till 3 år.  
4:e kvartalet 2020 – 2:a kvartalet 2021\*

Marklösen, ledningsrätt

Upphandling utbyggnad	3:e kvartalet 2021*
Utbyggnad vägar, park VA start	4:e kvartalet 2021*

\* Förutsatt att detaljplanen inte överklagas

Fastigheterna kan anslutas till det kommunala VA-nätet efter det VA-utbyggnaden är klar och förbindelsepunkt är upprättad och slutbesiktigad. Gatukostnader och VA-anläggningsavgift debiteras efter att anläggningarna är utbyggda och slutbesiktade.

### **Genomförandetid, garanterad tid då planen gäller**

De rättigheter i form av angiven markanvändning, byggrätter med mera som detaljplanen ger upphov till är gällande tills detaljplanen upphävs eller ändras. Under en viss tid, den så kallade genomförandetiden, ska dock fastighetsägare och berörda kunna utgå från att deras rättighet enligt planen inte ändras. Genomförandetiden för allmän platsmark och kvarterersmark betecknad med z, u och E är 15 år från det datum detaljplanen vunnit laga kraft.

Genomförande för övrig kvarterersmark är 12 år och påbörjas 3 år efter det datum detaljplanen vunnit laga kraft.

I denna detaljplan kommer så kallad fördröjd genomförandetid att tillämpas för byggrätter på kvarterersmark. Det innebär att genomförandetiden för byggnation på kvarterersmark börjar gälla först 3 år efter det att detaljplanen har vunnit laga kraft. Det innebär att bygglov inte kan ges förrän tre år efter laga kraft. Skälet till detta är att för att undvika att fastighetsägarna i området behöver bekosta enskilda temporära vatten- och avloppsanläggningar innan det går att ansluta bebyggelsen till det kommunala vatten- och avloppsledningsnätet samt för att underlätta utbyggnaden av vatten- och avlopp samt ombyggnation av gator.

Området inom fastigheterna Backeböl 1:44, Backeböl 1:45, Backeböl 1:624 samt Backeböl 1:126, vilka på plankartan regleras med bestämmelse [U] får användas som tillfällig användning för upplag och etablering i 3 år från dess att detaljplanen vinner laga kraft.

Eftersom att Dalvägens förlängning till Boovägen inte bedöms vara klar när föreliggande planområde byggs ut med allmänna anläggningar, krävs tillfälliga lösningar för busstrafiken. Befintlig bussvändslinga vid Gustavsviksvägen kommer på sikt att ersättas med en tillfällig bussvändslinga på södra sidan av Dalvägen, öster om förskolan. Befintlig bussvändslinga vid Gustavsviksvägen kommer att utgöra parkmark och tillfällig bussvändslinga vid Dalvägen kommer när Dalvägen är utbyggd till Boovägen att utgöra naturmark.

### **Huvudmannaskap och ansvarsfördelning**

Inom en detaljplan skiljer man på kvarterersmark och allmän platsmark. Allmän plats i denna detaljplan omfattar gator, gångvägar samt park- och naturmark. Med huvudman för allmän plats menas den som ansvarar för och bekostar anläggande, samt drift och underhåll av de olika anläggningarna. Plan- och bygglagen föreskriver att kommunen ska vara huvudman för allmän plats inom detaljplan om det inte finns särskilda skäl till annat.

Nacka kommun ska, genom Natur- och trafiknämnden, vara huvudman för allmänna platser, det vill säga ansvara för all utbyggnad och skötsel av gatu- och park/naturmark inom planområdet.

Inom det norra naturmarksområdet, vilket inte ingår i planområdet och som innehållande fornlämningar, del av fastigheten Backeböl 1:5, kommer fortsatt enskilt huvudmannaskap att gälla. Föreningen som idag äger och förvaltar dessa naturområden kommer fortsatt att göra så om inte beslut tas om annat hos lantmäteriet, inom föreningen eller genom ny detaljplan.

Nacka kommun bygger ut allmänna anläggningar för vatten och spillvatten samt dagvatten. Efter godkänd slutbesiktning övergår ansvar för skötsel och underhåll för vatten- och spillvattenanläggningar, samt allmänna dagvattenanläggningar så som ledningar, renings- och fördröjningsdammar till Nacka vatten och avfall AB.

Boo Energi ansvarar för utbyggnad och skötsel av det allmänna elnätet.

Exploaterings-, avtals- och övriga genomförandefrågor handläggs av exploateringsenheten Nacka och markfrågor handläggs av enheten för fastighetsförvaltning i Nacka kommun. Fastighetsbildningsfrågor, inrättande av gemensamhetsanläggningar och andra fastighetsrättsliga frågor handläggs av lantmäterimyndigheten i Nacka kommun. Beställning av nybyggnadskarta handläggs av lantmäterienheten i Nacka kommun. Ansökan om markklov, bygglov och anmälan handläggs av bygglovenheten i Nacka kommun.

### **Fastighetsrättsliga åtgärder**

Kommunen kommer att ansöka om fastighetsreglering av allmän platsmark inom Backeböl för formellt övertagande av marken från Gustavsviks fastighetsägareförening (fastigheterna Backeböl 1:5, Backeböl 1:126 och Backeböl 1:624) och Baggenshöjdens tomtägarförening (fastigheten Backeböl 1:497). Ansökan görs till Lantmäterimyndigheten i Nacka kommun och bekostas av Nacka kommun.

För Trafikverkets fastigheter, Backeböl 1:141-145, Backeböl 1:53-1:56, ska dessa ligga kvar i Trafikverkets ägo. Fastigheten Bo 1:608 ägs av Nacka kommun.

I planhandlingarna framgår tillåten utnyttjandegrad av varje fastighet. Denna bestämmelse reglerar möjlighet till avstyckning av fastigheter. Ansökan om avstyckning görs till Lantmäterimyndigheten i Nacka kommun av berörd fastighetsägare. Tillfart till vissa fastigheter kan komma att lösas via skaftväg, servitut men även bildande av (gemensamhetsanläggning) (ga). Förrättningskostnaderna betalas av fastighetsägaren.

Inom kvartersmarken kan behov finnas eller uppstå för anläggningar som ska vara gemensamma för flera fastigheter, så kallade gemensamhetsanläggningar enligt anläggningslagen, vatten-, och avlopps- samt och dagvattenledningar, parkering, utfartsväg med mera. En gemensamhetsanläggning kan förvaltas av delägarna i ga:n, så kallad delägarförvaltning. Inom kvartersmark kan även behov eller önskemål finnas om bildande av servitut eller marköverföringar mellan fastigheter. Berörda fastighetsägare kan ansöka om lantmäteriförrättning hos Lantmäterimyndigheten. Förrättningskostnaderna betalas av fastighetsägaren.

Det finns ett officialservitut för väg, akt nummer 01-BOO-662.1 till förmån för Backeböl 1:374 och belastar Backeböl 1:5. Det aktuella området enligt detaljplanekartan är anlagt som

allmän plats/lokalgata. Servitutet blir onyttigt och kommer att upphävas i en lantmäteriförrättning. Förrättningen kommer att initieras och bekostas av Nacka kommun

Backeböl ga:11 är gemensamhetsanläggning för körväg. Utrymmet för anläggningen är enligt detaljplanekartan anlagt som allmän plats/lokalgata och blir därmed onyttigt och gemensamhetsanläggningen kommer att upphävas. Ansökan görs till Lantmäterimyndigheten i Nacka kommun och bekostas av Nacka kommun.

Gemensamhetsanläggningen Bo ga:2 och Backeböl ga:10 omfattar vägar och andra anläggningar och förvaltas av Boo Gårds Vägförening. En del av gemensamhetsanläggningen är enligt detaljplanekartan anlagt som allmän plats/lokalgata. Gemensamhetsanläggningen ska därmed omprövas. Nacka kommun ansvarar för ansökan och bekostar denna. Ansökan görs till Lantmäterimyndigheten i Nacka kommun.

Ledningsrätter föreslås inom områden i detaljplanen markerade med  $u_1$  och  $u_2$ , se bilaga - Fastighetskonsekvensbeskrivning. Beteckningen  $u_1$  innebär att marken ska vara tillgänglig för underjordiska ledningar. Beteckningen  $u_2$  innebär att marken ska vara tillgänglig för allmänna underjordiska ledningar under nivån + 26,6 m över nollplanet. Schaktning och borring får inte ske under nivån + 26,6 m.

Ersättning för upplåtelse av ledningsrätt inom  $u$ -områden utgår till berörda fastighetsägare enligt ledningsrättslagen och bestäms i kommande lantmäteriförrättning. Förrättningskostnaderna bekostas av ledningshavaren.

Ett flertal fastigheter berörs av markinlösen. När kommunen är huvudman för de allmänna platserna i en detaljplan har kommunen rätt att genom inlösen förvärva mark som är avsatt till allmän plats. Sådan marköverföring genomförs av Lantmäterimyndigheten. Marköverföring genom inlösen kan beslutas utan att markens ägare medger detta. Ersättning för mark- och släntintrång utgår till berörda fastighetsägare och bestäms i kommande lantmäteriförrättning.

Flera fastigheter kommer även att få ersättning för upplåtelse av släntservitut inom områden i detaljplanen markerade med  $z$ . Servitut kan upplåtas på privaträttslig väg (avtalservitut) eller av myndigheter och domstolar (officialservitut).

I Fastighetskonsekvensbeskrivning redovisas vilka fastigheter som berörs av mark- och släntintrång samt vilken ungefärlig areal av respektive intrång, som berör fastigheterna. Definitiv areal beslutas av Lantmäterimyndigheten i kommande lantmäteriförrättning. Se även kartorna, bilaga 1 och 2, som redovisar mark- och släntintrång.

Inom kvartersmark ska dagvatten från tak och hårdgjorda ytor avledas till grönytor för fördröjning och infiltration innan överskottsvattnet avleds till det allmänna dagvattensystemet. Beteckningen  $g_2$  innebär att marken ska vara tillgänglig för gemensamhetsanläggning för dagvattenändamål, som behövs för att säkerställa att fastigheter inte översvämmas. Inom vissa områden korsas  $g$ -områden med  $n_1$ -områden (skydd för värdefull vegetation). Vid nedläggning av ledningar ska största möjliga hänsyn tas till skyddsvärd vegetation.

## Tekniska åtgärder

### *Vägar och trafik*

För utbyggnad av bostadsbebyggelsen krävs att vägarnas standard förbättras. Vägnätet ska uppfylla de krav som ställs för ett permanentbebott område gällande bärighet, framkomlighet och trafiksäkerhet.

För att uppnå standarden förutsätts en ombyggnad av vägarna, genom anläggning av ny överbyggnad med bundet slitlager (asfalt). Svåra lutningar åtgärdas genom profiljusteringar, i möjligaste mån sänks vägarna till max 10 % lutning. Korsningarna görs vinkelräta i den mån det är möjligt för bättre sikt. Framkomligheten förbättras genom viss vägbreddning och vändplaner. Vägarna förses med belysning.

### *Parkering*

Parkering ska ske inom kvartersmark, på enskilda fastigheter eller inom områden avsedda för enskild parkeringsplats. En mindre allmän parkering tillskapas i anslutning till Östra parken.

### *Trafikanläggningar*

Den nuvarande busslinjen som idag har en vändplats på Gustavsviksvägen vid branddammen föreslås förlängas, vilket innebär att även Dalvägen kommer att trafikeras av buss. På Dalvägen planeras därför två hållplatser i vardera riktningen. Hållplatserna på Gustavsviksvägen flyttas något och förses med regnskydd. Detta gäller även för hållplatserna i körriktning mot Gustavsvik.

### *Geoteknik*

Inom kvartersmark behövs erforderliga geotekniska undersökningar och utredningar utföras, samt där behov visar sig föreligga, även förstärkningar av fastighetsmarken. Detta gäller:

- Nya byggnader och uppfyllningar på fastigheter längs Dalvägen.
- Nya byggnader och uppfyllningar på fastigheter i lågområdet söder om Dalvägen och öster om Hasselvägen.
- Ny byggnad på Baggensvägen 1

Inom b betecknade områden krävs, att särskild hänsyn ska tas till grundläggningen för att uppfylla plan- och byggförordningens krav enligt kapitel 3 § 7 samt plan- och bygglagens krav på tekniska egenskaper enligt kapitel 8 § 4.

### *Parker*

Två parker anläggs i området. Dagvattenparken och Östra parken utformas utifrån olika teman, för lek och samvaro.

- Dagvattenparken, ”finpark” för vistelse men även flödesutjämning och biotoputveckling
- Östra parken, en aktivitetspark för alla åldrar med fokus på äldre barn och ungdomar.

### *Vatten och avlopp*

Kommunen ansvarar för utbyggnad av vatten- och spillvattenledningar fram till en så kallad förbindelsepunkt. Normalt ligger den cirka 0,3 meter utanför fastighetsgränsen. Ledningarna i det kommunala spillvattennätet byggs ut med ett kombinerat system av självfall och lättrycksavlopp (LTA). Från fastighetsgräns ansvarar fastighetsägaren själv för utbyggnad och inkoppling på egen fastighet samt drift och underhåll för dessa. Fastighetsägaren ansvarar även

för eventuell tryckstegring av vatten inom fastigheten på grund av topografiska skillnader eller byggnadshöjd i förhållande till gata.

#### *Dagvattenhantering*

Dagvattenlösningen föreslås utgöras av en kombination av åtgärder som tillsammans säkerställer en trög avledning som gör att vattnet fördröjs och infiltrerar marken där så är möjligt. Sådana åtgärder skapar förutsättningar för rening av dagvattnet.

Inom kvartersmark ska dagvatten från tak och hårdgjorda ytor avledas till grönytor för fördröjning och infiltration innan överskottsvattnet avleds till det allmänna dagvattensystemet. Från takytor ska utkastare ovan mark användas för ytlig avledning av dagvattnet. Efter dessa åtgärder kan överskottsvatten avledas till det allmänna dagvattensystemet längs vägarna.

För exploatering av flerbostadshus, radhus eller verksamhet gäller att utjämningsmagasin ska anläggas med en hålrumsvolym motsvarande 1 m<sup>3</sup>/100 m<sup>2</sup> hårdgjord yta.

Vid förtätning av fastigheter som ligger lägre än gata och som gränsar till lägre liggande bebyggd fastighet behöver fastighetsägaren anläggas ett avskärande dike, ledning eller annan åtgärd för att avleda sitt överskottsvatten till därför avsett släpp mellan fastigheter eller till allmän platsmark. I annat fall riskerar överskottsvatten från LOD-anläggning att rinna ner på granntomten. Vid bygglovshandläggning behöver kontroll göras av att fastighetsägarens planerade åtgärder är godtagbara. Släpp mellan fastigheter läggs in i detaljplan som g-områden.

I Dalvägen föreslås en större allmän dagvattenledning längs större delen av vägen kompletterad med ett öppet dike parallellt med vägen på dess södra sida. I anslutning till diket föreslås ett par reningsåtgärder integrerade i parkytor.

I samband med genomförandet ska en särskild dagvattenutredning tas fram för alla exploateringsområden som innehåller grupp- och radhusbebyggelse, flerbostadshus och verksamheter samt förskolan.

På allmän platsmark planeras fördröjning och rening av dagvatten främst i vägdiken med makadam. Viss rening kommer även att ske i öppna diken och dammar innan vattnet lämnar planområdet mot recipient Baggensfjärden.

#### *Vinterväghållning*

Lokalgatornas vägområden är cirka 8 meter med körbanor varierande mellan 3,5 och 4,5 meter, vilket ger relativt breda sidoområden där snön i första hand måste tas omhand. I anslutning till naturmark kan större upplag anordnas.

#### *El*

El- och teleledningar inklusive rör för fiber kan förläggas i mark, vilket normalt sker i samband med att VA-ledningar läggs i gatorna. Ny bebyggelse ansluts till Boo Energis eldistributionsnät i enlighet med den koncession Boo Energi har för elförsörjningen i Nacka kommun.

### *Avfallshantering*

Avfallskärl ska stå inom kvartersmark på enskilda fastigheter.

En återvinningsstation för förpackningar planeras längs med Gustavsviksvägen, i norra delen av planområdet.

### **Ekonomiska frågor**

Kostnaden för ombyggnad av vägnätet har beräknats till cirka 150 miljoner kronor. I den beräknade kostnaden ingår slutförande av projektering, anläggning av väg, gång- och cykelväg och lekplats samt avledning av vägdagvatten och gatubelysning samt ersättning för upplåtelse av ledningsrätt i u-områdena i detaljplanen samt administration och byggledning med mera.

### *Driftkostnader*

Drift och underhåll av gator, gångvägar och parkanläggningar bekostas med skattemedel.

### *Gatukostnader*

Parallellt med denna detaljplan pågår en gatukostnadsutredning som visar hur utbyggnaden av allmänna anläggningar (gator och parker) kommer att finansieras. Där framgår hur varje fastighet inom fördelningsområdet klassificerats i avseende på fastighetskategori, vilken byggrätt respektive fastighet medges samt vilken sammanlagd gatukostnad som föreslås belasta varje fastighet. Gatukostnaderna faktureras när utbyggnaden är färdig och anläggningarna är tagna i bruk. För mer information gällande kostnader för gator och park, se gatukostnadsutredning Gustavsvik.

### *VA-anläggningsavgift*

Utbyggnad av vatten och avlopp innebär att fastigheten kopplas samman med kommunens VA-verksamhetsområde. Utbyggnader av kommunens VA-verksamhetsområde finansieras genom anläggningsavgifter enligt taxa. Taxan vid det år som debitering sker används. Inne på kvartersmark ansvarar fastighetsägaren för samtliga kostnader.

### *Markinlösen/släntinträng*

Flera fastigheter berörs av markinlösen. Flera fastigheter kommer även att få ersättning för upplåtelse av släntinträng inom områdena i detaljplanen markerade med z.

### *Planavgift*

Kommunen använder sig av planavgifter enligt taxa för att finansiera arbetet med detaljplanen. Denna kostnad tas ut när bygglov enligt detaljplanen söks eftersom det är då fastighetsägaren använder sig av den nytta planen gett.

### *Bygglovsavgift*

Kommunen tar ut avgifter för bygglov, marklov och bygganmälan enligt gällande taxa.

### *Fastighetsrättsliga avgifter*

För fastighetsrättsliga åtgärder, så som avstyckning, bildande av officialservitut, gemensamhetsanläggningar, upplåtelse av ledningsrätt med mera inom kvartersmark ansvarar fastighetsägaren. För fastighetsrättsliga åtgärder inom allmänplats ansvarar kommunen. Kostnaden för lantmäteriförrättningar baseras på tidsåtgången och betalas av sakägarna. Lantmäterimyndigheten tar ut en avgift enligt tidstaxan.

## 6. Så påverkas enskilda fastighetsägare

I och med att befintligt vägområde på Dalvägen är relativt brett blir intrången på privatägd fastighetsmark inte så stora areamässigt. På norra sidan av vägen blir det nästan inga intrång alls, medan det blir något mer på södra sidan där dikesslänterna tar upp plats på enskilda fastigheter.

Ett antal privatägda fastigheter berörs av markinlösen samt släntintrång. Kommunen har enligt plan- och bygglagen rätt men är också skyldig, om berörda fastighetsägare begär det, att lösa in mark för allmän plats, exempelvis gator. Kommunen ansöker hos Lantmäterimyndigheten om fastighetsreglering och övrig fastighetsbildning av mark som ska utgöra allmän plats samt tillskapande av servitut för slänt. I bilaga - Fastighetskonsekvensbeskrivning redovisas bland annat vilka fastigheter som berörs av mark- och släntintrång, gemensamhetsanläggningar samt avstyckningsmöjlighet.

Fastighetsbildning, justering av gränser eller avstyckningar inom kvartersmark sker på initiativ från enskilda fastighetsägare som berörs. Ansökan om fastighetsbildning görs hos lantmäterimyndigheten i Nacka. Enskilt byggande, det vill säga ansökan om bygglov, kan ske när vatten- och avloppsledningar samt gator är utbyggda och fastighetsbildning är genomförd. Fastigheterna kan anslutas till det allmänna VA-nätet efter det att VA-nätet är utbyggt och förbindelsepunkt är upprättad och anläggningsavgiften är betald.

För att möjliggöra enskilda avstyckningar kan det vara nödvändigt att tillskapa servitut, skaftvägar eller bilda gemensamhetsanläggningar för att möjliggöra tillfart och dragning av ledningar för VA- och elförsörjning.

Ledningsrätter föreslås inom områden i detaljplanen markerade med  $u_1$  och  $u_2$ , se bilaga - Fastighetskonsekvensbeskrivning. Beteckningen  $u_1$  innebär att marken ska vara tillgänglig för underjordiska ledningar. Beteckningen  $u_2$  innebär att marken ska vara tillgänglig för allmänna underjordiska ledningar under nivån + 26,6 m över nollplanet. Schaktning och borring får inte ske under nivån + 26,6 m.

### Gatukostnader

Kostnaderna för ombyggnad av vägarna inklusive erforderliga ledningsrättsupplåtelse i samband med vägförbättringar, gångvägar, parkanläggningar, iordningsställande av naturmark samt administration kommer huvudsakligen att belasta fastigheterna inom planområdet. Fördelningen av kostnaderna kommer att beslutas i en gatukostnadsutredning enligt plan- och bygglagen, se även gatukostnadsutredning Gustavsvik.

### Anläggningsavgift för vatten, avlopp och dagvatten

När förbindelsepunkt finns upprättad och fastigheten kan anslutas tar kommunen ut avgifter enligt det årets gällande vatten- och avloppstaxa, (VA-taxa). Anläggningsavgiften ska täcka de kostnader som tillkommer för utbyggnaden av den allmänna anläggningen fram till förbindelsepunkten. Inom fastigheten från förbindelsepunkten ansvarar fastighetsägaren själv för framdragning och anslutning av servisledningar, samt drift och underhåll för dessa.



Anläggningsavgiften för vatten och spillvatten samt dagvatten gata påverkas av tomtstorleken, men är ca 216 000 kr för fastighet med en bostadslägenhet enligt 2018 års VA-taxa. För varje ytterligare bostadslägenhet ökar VA-taxan med ca 37 000 kronor enligt 2018 års VA-taxa. Fastighetsägaren betalar alltid efter gällande VA-taxa vid tidpunkten för anslutning. Till detta tillkommer årliga bruksavgifter.

För vissa fastigheter kan en pump krävas för att kunna ansluta sig till tryckspillavloppsledning eller självfallsledning i gata. Se mer information i broschyren ” Utbyggnad av vatten och avlopp i fritidshusområden” på kommunens hemsida, [www.nacka.se](http://www.nacka.se).

Nacka vatten och avfall AB betalar i vissa fall ut en schablonersättning för privat avloppsanläggning, som blir onyttig till följd av utbyggnad av allmänna vatten- och avloppsanläggningar. Se mer information på kommunens hemsida för avgifter och abonnemang på [www.nacka.se](http://www.nacka.se)

Debitering av anläggningsavgiften sker när förbindelsepunkt finns upprättad vid fastighetsgräns och Nacka vatten och avlopp AB skriftligen har meddelat fastighetsägaren om detta. Kommunen gör en översyn av VA-taxan varje år och beslutas av kommunfullmäktige. Taxan kan därmed vara förändrad vid tidpunkten för anslutning och debitering.

#### **Driftskostnader**

Drift och underhåll finansieras genom bruksavgifter enligt fastställd VA-taxa.

#### **El/energi och tele**

Anslutnings- och bruksavgifter tas ut enligt taxa för respektive ändamål.

#### **Fastighetsbildning**

Kommunala lantmäterimyndigheten ansvarar bland annat för fastighetsbildning, inrättande av gemensamhetsanläggningar och ledningsrättsåtgärder. Genom fastighetsreglering löses marken in för allmänt ändamål för bildande av släntservitut. Genom ledningsrättsförrättning inrättas ledningsrätt. Lantmäterimyndigheten genomför (prövar och beslutar) förrättningar efter ansökan.

Ersättningar för nödvändiga upplåtelse av ledningsrätt, servitut och inlösen på kvartersmark beslutas av lantmäterimyndigheten i förrättningen.

#### **Gemensamhetsanläggningar**

Nödvändiga gemensamhetsanläggningar bildas efter behov samt prövning vid detaljplanens genomförande. Anläggningskostnader och kostnader för drift och underhåll fördelas mellan deltagande fastigheter genom andelstal i respektive anläggningsförrättning. Samtliga kostnader förknippade med gemensamhetsanläggningar och bildandet av dessa svarar respektive deltagande fastigheter för. Bildandet av gemensamhetsanläggningar kan även innebära att fastigheter som belastas har rätt till kompensation.

#### **Bygglov, marklov, bygganmälan och planavgift**

Kommunen tar ut avgifter för bygglov, marklov, bygganmälan samt planavgift enligt gällande taxa.

### Sammanfattning ekonomiska konsekvenser för fastighetsägare

Kostnader för upprustning av allmän plats fördelas mellan fastighetsägarna inom planområdet i enlighet med den gatukostnadsutredning som tas fram parallellt med detaljplanen. En laga kraftvunnen detaljplan med garanterad byggrätt under genomförandetiden, standardhöjning av gator med mera samt anslutning till det kommunala vatten- och avlopps nätet leder ofta till en ökning av fastighetens värde. Fastigheter som berörs av inlösen erhåller ersättning för mark och anläggningar inom tomtmark.

Genomförandet av detaljplanen innebär även kostnader, vilka har beskrivits. Sammanfattningsvis omfattar genomförandet följande kostnadsposter:

- Gatukostnadsersättning
- VA-anläggningsavgift
- Fastighetsbildning, i förekommande fall
- Gemensamhetsanläggning, i förekommande fall
- Markförvärv, i förekommande fall
- Nybyggnadskarta
- Avgift för bygglov, marklov, bygganmälan samt planavgift

## 7. Medverkande i planarbetet

### Nacka kommun:

Anna Dolk	projektledare	Exploateringsenheten
Kristina Källqvist	planarkitekt	Planenheten
Tord Runnäs	planarkitekt	Planenheten
Tina Edén	exploateringsingenjör	Exploateringsenheten

### Projektgruppsmedlemmar:

Elisabet Rosell	Planenheten
Mona Berkevall	Nacka vatten och avfall
Mahmood Mohammadi	Trafikenheten
Marika Andersson	Enheten för bygg och anläggning
Osman Kucukgöl	Enheten för bygg och anläggning
Jonas Nilsson	Miljöenheten
Per Sundin	Bygglovenheten
Narine Bulgak	Lantmäterienheten

Planenheten

Angela Jonasson	Kristina Källqvist
Biträdande planchef	Planarkitekt







## SAMRÅDSREDOGÖRELSE 2

2019-12-04

Dnr KFKS 2011/225-214

Projekt 9420

Normalt planförfarande

Miljö- och stadsbyggnadsnämnden

## SAMRÅDSREDOGÖRELSE 2

### Detaljplan för området kring Dalvägen-Gustavsviksvägen i sydöstra Boo, Nacka kommun

Planenheten november 2019

#### Sammanfattning

Detaljplanens syfte är att bygga ut kommunalt vatten och spillvatten till området, rusta upp vägsystemet samt att ta hand om dagvattnet. Fritidshus ska kunna omvandlas till permanentboende och en förtätning av bostäder möjliggöras, samtidigt som områdets landskapsbild och särskilt värdefull vegetation bevaras. Syftet är även en övergång till kommunalt huvudmannaskap av vägar, park- och naturmarksområden.

Planområdet är beläget i sydöstra delen av Boo. Planområdet är totalt cirka 68 hektar och omfattar idag cirka 210 fastigheter.

Planförslaget gör det möjligt att förtäta området med cirka 110 nya villafastigheter som kan bildas genom avstyckning, cirka 60 nya radhus och cirka 150 nya bostäder i flerbostadshus. En ny förskola avsedd för 120 barn föreslås söder om Dalvägen, i västra delen av planområdet. Även två fastigheter för verksamheter på trafikbulerstörd mark föreslås mot Värmdöleden, som kan innehålla lokaler med en bruttoarea på totalt cirka 4000 kvadratmeter. Vidare planeras för förbättrade förutsättningar för kollektivtrafik med buss genom området, gångvägar samt två allmänna parker. Kommunens bedömning är att detaljplanens genomförande inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

Under det andra samrådet (samråd 2) inkom synpunkter från ett fåtal remissinstanser, några föreningar samt från fastighetsägarna till 95 av planområdets cirka 210 fastigheter. Synpunkterna från remissinstanserna har behandlat frågor som skyfall, geoteknik, vägstandard och snöupplag samt ett önskemål från lantmäterimyndigheten att ta fram en fastighetskonsekvensbeskrivning. Synpunkter från föreningar och fastighetsägare har framför allt behandlat förtätningsgraden, huvudmannaskap för allmän platsmark samt vägförbindelsen mellan Söderled och Kornettvägen.

Efter att planförslaget varit på samråd 2 har en skyfallsanalys tagits fram. En fastighetskonsekvensbeskrivning har tagits fram, som en handling tillhörande detaljplanen. Förtätningsgraden har omarbetats, så att den föreslagna förtätningen nu ligger mellan det lägre och det högre alternativet från det andra samrådet. Vidare har ett enskilt huvudmannaskap inom naturområden studerats, men inte bedömts lämplig att kombinera med kommunalt huvudmannaskap inom övrig allmän plats, så kallat delat huvudmannaskap. Istället har det större naturmarksområdet norr om Bergbrinken med fornlämningar inom planområdet tagits bort från planområdet. Detta område kommer även fortsättningsvis vara detaljplanelöst och ägas och förvaltas av Gustavsviks Ekonomiska Förening. Vägkopplingen mellan Söderled och Kornettvägen medger endast gång- och cykeltrafik, i det omarbetade förslaget. Planområdets avgränsning har justerats, dels genom att det norra naturmarksområdet inte längre ingår, dels har förskoletomtens gräns mot naturmark dragits tillbaka något i väster.

## Innehållsförteckning

Planförslagets syfte och innehåll samt bakgrund	3
Samrådet	4
Inkomna synpunkter	4
Viktiga och återkommande synpunkter sammanfattade	5
Inkomna synpunkter från kommunala nämnder och övriga myndigheter	8
Inkomna synpunkter från föreningar och företag	31
Inkomna synpunkter från fastighetsägare inom planområdet	33
Inkomna synpunkter från fastighetsägare utanför planområdet	67
Ändringar efter samråd	70

## Planförslagets syfte och innehåll

Detaljplanens syfte är att bygga ut kommunalt vatten och spillvatten till området, rusta upp vägsystemet samt att ta hand om dagvattnet. Fritidshus ska kunna omvandlas till permanentboende och en förtätning av bostäder möjliggöras, samtidigt som områdets landskapsbild och särskilt värdefull vegetation bevaras.

Planförslaget gör det möjligt att förtäta området med cirka 110 nya villafastigheter som kan bildas genom avstyckning, cirka 60 nya radhus och cirka 150 nya bostäder i flerbostadshus. En ny förskola avsedd för 120 barn föreslås söder om Dalvägen, i västra delen av planområdet. Även två fastigheter för verksamheter på trafikbullerstörd mark föreslås mot Värmdöleden, som kan innehålla lokaler med en bruttoarea på totalt cirka 4000 kvadratmeter. Vidare planeras för förbättrade förutsättningar för kollektivtrafik med buss genom området, gångvägar samt två allmänna parker.

Kommunens bedömning är att detaljplanens genomförande inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

## Bakgrund

Detaljplaneprogram för sydöstra Boo, antaget av Kommunstyrelsen 2012, utgör underlag för detaljplaneringen. Förslag till detaljplan för Dalvägen-Gustavsviksvägen i Boo har upprättats utifrån dessa förutsättningar.

Den 28 maj 2012 § 137 antog kommunstyrelsen startpromemoria för området Dalvägen – Gustavsviksvägen. Under vintern 2012/2013 genomfördes kvartersdialoger. Alla fastighetsägare inom planområdet var då inbjudna till dialog och information om kommande planarbete. Syftet med kvartersdialogerna var bland annat att diskutera hur enskilda fastigheter kan utformas med avseende på bland annat eventuell avstyckning, dagvattenhantering och skydd av vegetation. Några fastighetsägare nämnde att de har problem med mycket dagvatten på tomtarna. Det var även relativt många som skulle vilja stycka sin tomt om de får möjlighet till detta.

Planchefen beslutade den 8 maj 2015 i enlighet med delegationsordningen för Miljö- och stadsbyggnadsnämnden (MSN) punkt S37 att skicka planförslaget på samråd.

Ett första samråd om detaljplan för Dalvägen-Gustavsviksvägen pågick under tiden juni - augusti 2015. Under samrädstiden kom det in synpunkter bland annat beträffande fördelningen av kostnader, gatornas standard samt föreslagna avstyckningar och förtätningar med parhus, radhus och flerbostadshus. En grupp boende i området förordade en generell lägre förtätningsgrad medan enskilda fastighetsägare/mindre byggaktörer förordade en högre förtätning på en eller flera fastigheter. Mot bakgrund av synpunkterna utarbetades ett nytt samrådsförslag med två alternativa bebyggelseförslag, ett alternativ med lägre förtätning och ett alternativ med högre förtätning. Alternativet med den lägre förtätningsgraden innebar cirka 270 nya bostäder medan det högre alternativet innebar cirka 390 nya bostäder. Båda förslagen innehöll samma förtätningsgrad för bullerstörda områden medan det högre alternativet med bostäder framför allt innehöll fler radhus och parhus.

Synpunkterna från samråd 1 har bemötts i två samrådsredogörelser för den högre respektive lägre förtätningsgraden, upprättade 2018-11-08.

## Samrådet

Samråd 2 om de två alternativa förslagen till detaljplan för Dalvägen-Gustavsviksvägen pågick under tiden 12 november till 19 december 2018 (ca 6 veckor), under samma tid skedde samråd för förslag till gatukostnadsutredning Gustavsvik. Planhandlingarna har under samrådstiden funnits tillgängliga i Nacka kommuns utställningshall samt i biblioteken i Orminge och Nacka Forum. De har även publicerats på kommunens hemsida.

Fastighetsägarna och övriga berörda kallades till ett samrådsmöte i form av ”öppet hus” i Boo gårds skola den 28 november 2018. Samrådsmötet behandlade både förslag till detaljplan och gatukostnadsutredning. Totalt deltog ett hundratal privatpersoner samt representanter från kommunen.

Under samrådsmötet gavs tillfälle för berörda fastighetsägare och övriga att ställa frågor om de presenterade förslagen till detaljplan och gatukostnadsutredning. Detaljplanens samrådsredogörelse (detta dokument) innehåller endast de synpunkter eller delar av synpunkter som är relaterade till detaljplanen. Sammanfattning och bemötande av inkomna synpunkter på gatukostnader redovisas inte i denna samrådsredogörelse utan hänvisas till exploateringsenhetens samrådsredogörelse för gatukostnadsutredning Gustavsvik (Dnr KFKS 2014/824-258).

Synpunkter som berör angränsande detaljplaner, Mjölkudden-Gustavsviks gård dnr KFKS 2014/94-214, Solbrinken-Grundet dnr KFKS 2015/665-214 och Galärvägen dnr KFKS 2013/660-214, redovisas inte i denna redogörelse utan sammanfattas och bemöts i respektive detaljplan.

## Inkomna synpunkter

Inledningsvis redovisas yttranden från remissinstanser sedan de mest viktiga och återkommande synpunkterna sammanfattade, därefter redovisas varje inkommet yttrande var för sig. De redovisas i ordningen kommunala nämnder, myndigheter, föreningar och fastighetsägare. De inkomna yttranden har först sammanfattats, därefter följer planens bemötande som redovisar om synpunkterna lett till någon ändring eller inte.

## Yttranden under samråd

Yttranden från remissinstanser som har eller inte har synpunkter redovisas nedan.

Följande remissinstanser har inga synpunkter på planförslaget

- Boo hembygdsförening
- Myndigheten för samhällsskydd och beredskap
- Polisen

Följande remissinstanser har synpunkter på planförslaget

- Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott



- Länsstyrelsen
- Lantmäterimyndigheten
- Fritidsnämnden
- Natur- och trafiknämnden
- Kulturnämnden
- Nacka vatten och avfall AB
- Trafikverket
- Trafikförvaltningen Stockholms läns landsting
- Södertörns brandförsvarsförbund
- Nacka miljövårdsråd
- Boo Miljö- och Naturvänner Naturskyddsföreningen i Nacka
- Skanova

### **Viktiga och återkommande synpunkter sammanfattade**

#### *Skyfall, dagvatten och geoteknik*

Länsstyrelsen anser att det inte framgår att ett 100-årsregn med klimatfaktor beaktats vid dimensioneringen av åtgärder och förslag till planbestämmelser i nu aktuellt planförslag. Kommunen behöver tydligare redovisa hur vattnet rinner och var det tar vägen och ansamlas vid 100 års regn med klimatfaktor 1,25. Viktigt att beakta för kommunen är att vattnet inte får avrinna så att övriga byggnader och viktig infrastruktur utanför planområdet blir översvämmade. Kommunen ska även beakta de lågpunkter som finns i planområdet.

Kommunen vill framhålla att en ny skyfallsanalys för planerad bebyggelse har tagits fram. I skyfallsanalysen har man räknat med 100-årsregn med klimatfaktor 1,25. Skyfallsanalysen visar att vattnet inte avrinner så att övriga byggnader och viktig infrastruktur utanför planområdet blir översvämmade. Kommunen har även beaktat de lågpunkter som finns i planområdet. Höjden i planbestämmelsen b, som reglerar att byggnadens konstruktion inte ska skadas vid höga vattenflöden, har justerats på flera fastigheter.

Länsstyrelsen är tveksam till om det är möjligt att i detaljplanen kräva att minst 50 % av fastighetens landareal ska vara genomsläpplig och inte får hårdgöras. Detta eftersom marken i många av de högre belägna fastigheterna i området huvudsakligen består av berg i dagen eller mycket tunna jordlager och därmed redan är naturligt hårdgjorda. Länsstyrelsen rekommenderar därför att kommunen försäkras sig om att de planerade dagvattenåtgärderna är tillräckliga även utan önskad fördröjning inom kvartersmark.

Att behålla bestämmelsen om att högst 50 % av fastighetens landareal inom kvartersmark inte får hårdgöras motiveras av slutsatserna från dagvattenutredningen, som visar att det är krav som är möjligt att uppnå. I dagvattenutredningen har hänsyn tagits till nuvarande markbeskaffenhet. Enligt plankarta står följande ”Vid nybyggnation får maximalt 50% av fastighetens landareal hårdgöras”. Denna mening innebär att det är först vid en exploatering och uppförande av nya byggnader som bestämmelsen om max 50 % blir aktuell. Så länge en fastighetsägare inte söker bygglov och upprättar en ny byggnad så ställs inga krav på max 50 % hårdgörandegrad. Överskottsvattnet från kvartersmark beräknas kunna hanteras inom allmän platsmark. Planbestämmelsen som reglerar max 50 % hårdgörandegrad tillsammans med reglering av g-områden (gemensamhetsanläggning för dagvattenändamål) samt krav på fördröjningsmagasin utgör endast ett komplement till

planerade allmänna anläggningar på allmän platsmark. Kommunen vill förtydliga att hårdgörande innebär att den är utförd av mänsklig kraft och inte innefattar befintligt berg eller tunt lager av jord på kvartersmark. Kommunen vill med planbestämmelsen öka möjligheten till fortsatt fördröjning och infiltration där det är möjligt. Detta medför i sin tur ökad möjlighet till att nå god ekologisk och kemisk status i vattenförekomsten Baggensfjärden.

Länsstyrelsen vill att kommunen tydligt ska utreda att ras och skred inte kan inträffa i planområdet och att eventuella åtgärder/restriktioner ska föras in i planbeskrivningen samt plankarta. Enligt PBL åligger det kommunen att utreda markens lämplighet utifrån bland annat risken för ras och skred.

Ett PM gällande geoteknik har tagits fram som hanterar risk för ras och skred, planbeskrivningen har kompletterats med vilka åtgärder som behövs. Kommunen har även i detaljplanen bland annat begränsat möjligheten att uppföra nya byggnader på mark som inte bedömts lämpliga för bebyggelse. Kommunen har kompletterat planbeskrivningen med att det inom b betecknade områden krävs att särskild hänsyn ska tas till grundläggningen för att uppfylla plan- och byggförordningens krav enligt kapitel 3 § 7 samt plan- och bygglagens krav på tekniska egenskaper enligt kapitel 8 § 4.

Enligt PM Geoteknik behövs erfoderliga geotekniska undersökningar och utredningar utföras inom kvartersmark, samt där behov visar sig föreligga, även förstärkningar av fastighetsmarken. Detta gäller:

- Nya byggnader och uppfyllnader på fastigheter längs Dalvägen.
  - Nya byggnader och uppfyllnader på fastigheter i lågområdet söder om Dalvägen och öster om Hasselvägen.
- Ny byggnad på Baggensvägen

För vissa fastigheter i området enligt ovan kan det krävas särskilda grundläggningstekniker anpassade till platsens förutsättningar, vilket hanteras i bygglovskedet. Dessa fastigheter är även betecknade med b i plankartan. Kommunen bedömer sammanfattningsvis att marken är lämplig för planerad bebyggelse.

#### *Vägstandard och snöupplag*

Natur- och trafiknämnden har synpunkter angående vägbredder under samrådsskedet och kan konstatera att i det andra samrådet är vissa vägar nu är 3,5 m vilket är smalare än under det första samrådet. Nämnden vidhåller sin tidigare synpunkt att lokalgatornas bredd är för smal för att exempelvis en bil och en sopbil ska kunna mötas och att detta innebär begränsad framkomlighet - speciellt vintertid. Nämnden efterfrågar tillräckligt med sidoområden för snöuppläggning utmed vägarna.

Vägstandarden följer den så kallade ortens sed för förnyelseområden, där vägområdena har anpassats till områdets förutsättningar med hänsyn till topografi och befintlig bebyggelse, med minsta möjliga intrång. Vägområdena (det vill säga körbana inklusive sidoområden) är relativt breda, medan körbanorna varierar mellan 3,5 och 4,5 meter med mötesplatser. Sidoområdena utmed vägarna avses vintertid kunna fungera som snöupplag. I anslutning till naturmark kan större upplag anordnas.

### *Fastighetskonsekvensbeskrivning*

Lantmäterimyndigheten efterfrågar en fastighetskonsekvensbeskrivning som redovisar konsekvenser för fastighetsägarna.

En fastighetskonsekvensbeskrivning för aktuellt planförslag har tagits fram. Planbeskrivningen har justerats avseende konsekvenser för fastighetsägare och fastighetskonsekvensbeskrivningen utgör en handling hörande till detaljplanen.

### *Förtätningsgraden inom bostadsområden*

Flera ägare till fastigheter i planområdet har haft synpunkter på förtätningsgraden. Det är cirka hälften vardera, av de som skickat in synpunkter, som förordar den lägre förtätningen respektive den högre förtätningen. Flera fastighetsägare anser att villafastigheters storlek ska vara minst 900 kvadratmeter, att alla villafastigheters huvudbyggnad högst får innehålla två bostadslägenheter samt att det bör vara en maximal byggnadshöjd för flerbostadshus och radhus.

Förtätningens omfattning har omarbetats, så att den föreslagna förtätningen nu till antal ligger mellan det lägre och högre alternativet. Det bearbetade planförslaget överensstämmer i stora delar med det beslutade detaljplaneprogrammet. Utmed Värmdöleden angav programmet att området skulle utredas för arbetsplatser och bostäder. Inom detta område har såväl verksamhetsområden som flerbostadshus föreslagits. Bostadshusen kan med lämplig utformning uppfylla erforderliga boendekrav, dessutom kan dessa ge bullerskydd för bakomliggande villabebyggelse. De föreslagna fastighetsstorlekarna har bedömts utifrån respektive fastighets förutsättningar som till exempel topografi, vegetation, markbeskaffenhet och läget i förhållande till kollektivtrafiken. Planförslaget innefattar bestämmelse om högst två bostadslägenheter får inrymmas per huvudbyggnad. Föreslagna byggnadshöjder har bland annat anpassats efter lämplig hustyp och topografi.

### *Huvudmannaskap för allmän platsmark*

Flera ägare till fastigheter i planområdet och Gustavsviks ekonomiska fastighetsägarförening har yttrat önskan om fortsatt rådighet och förespråkar enskilt huvudmannaskap på föreningens naturområden.

En detaljplan reglerar allmän platsmark och kvarterersmark, där allmän platsmark (vägar, park- och naturmark) kan ha antingen kommunalt eller enskilt huvudmannaskap. Att vara huvudman innebär att vara ansvarig för markens och anläggningarnas förvaltning. Grundprincipen i plan- och bygglagen är att kommunen ska vara huvudman för allmän platsmark när ett område permanentas och förtätas. För enskilt huvudmannaskap krävs att särskilda skäl uppfylls, vilket kommunen bedömer att detta område inte uppfyller. Kommunen har också tillfrågat lantmäterisakkunnig som menar att det saknas stöd i anläggningslagen för att genomföra den förrättning som i så fall skulle krävas för den enskilda förvaltningen av naturområden. Kommunen bedömer därmed att delat huvudmannaskap i planen, med kommunalt huvudmannaskap på vägar och enskilt huvudmannaskap på naturområden, inte är lämpligt.

Det norra naturmarksområdet innehållande fornlämningar, del av fastigheten Backeböl 1:5 som ägs av Gustavsviks Ekonomiska Fastighetsägarförening (GEF), utgår ur

detaljplaneförslaget. Detta innebär att föreningen kommer att ha fortsatt rådighet över naturområdet, ansvara för att hålla det tillgängligt och förvalta naturen.

Planförslaget förutsätter att all övrig allmän platsmark övergår i kommunalt huvudmannaskap eftersom det inte finns särskilda skäl enligt Plan- och bygglagen för enskilt huvudmannaskap. De andra naturområdena inom planområdet behöver ha kommunalt huvudmannaskap och ingå i planområdet eftersom de bedöms utgöra viktiga sammanhängande gångförbindelser till viktiga målpunkter. De utgör även viktiga grönstråk för rekreation och spridningskorridor för flora och fauna och är därmed av allmänt intresse. Naturområdet som utgår ur planområdet kommer främst att nyttjas av de närboende och därmed vara av mindre allmänt intresse.

#### *Väggkoppling mellan Söderled och Kornettvägen*

Flera ägare till fastigheter, främst utanför planområdet, motsätter sig en sammankoppling mellan Söderled och Kornettvägen för biltrafik. De anser att om det enbart blir en cykelväg mellan Kornettvägen och Söderled behövs inte den av kommunen föreslagna breddningen av vägar, trottoar och släntintrång i samma utsträckning. Kommunen bör se över det förändrade behovet och därmed bör kostnaderna minska drastiskt. Fastighetsägarna har redan fullt fungerande tillfarter till sina fastigheter. De boende har således inte något konkret behov av nya vägar. En sammankoppling mellan Söderled och Kornettvägen kommer att ge ökad trafikmängd på flertalet vägar i området och bidra till minskad trafiksäkerhet. Eftersom Dalvägen ska bli huvudgata när den förlängs till Boovägen, behövs endast en gång- och cykelväg. Med detta försvinner även behovet av trottoarer, breddning av väg och nödvändig markinlösen längs med till exempel Kornettvägen och Roddarvägen, vilket minskar kostnaderna.

Väggkopplingen för biltrafik mellan Söderled och Kornettvägen medger endast gång- och cykeltrafik i det omarbetade förslaget.

#### *Skyddsbestämmelser, prickad mark och släntintrång*

Flera ägare till fastigheter i planområdet har synpunkter på punktprickad mark (mark som inte får bebyggas) som avser skyddsbestämmelser för skyddsvärda träd och vegetation. Fastighetsägare har även synpunkter på släntintrång av tomtmark. Vissa gator blir berörda av släntintrång, för att jämna ut nivåskillnader och ordna infarter och för att det ska vara möjligt att förbättra vägstandarden i området.

Avgränsningen av punktprickad mark för skyddsvärda träd och vegetation samt markinlösen har justerats i detaljplanen för några fastigheter.

### **Inkomna synpunkter från kommunala nämnder och övriga myndigheter**

1. **Kommunstyrelsen** tillstyrker detaljplanens samrådsförslag och förordar alternativ 2 med den högre förtätningen. Båda samrådsförslagen har utformats i enlighet med de översiktliga planerna för Nacka kommun. Däremot finns vissa delar som kan behöva utvecklas och tydliggöras i syfte att öka handlingsutrymmet.

Samrådsförslaget bidrar till kommunens mål för bostäder och arbetsplatser samt till uppfyllandet av skolbehovet i kommundelen sydöstra Boo. Både det lägre och det

högre alternativet bidrar till kommunens mål för bostäder och arbetsplatser samt till uppfyllandet av förskoleplatser i kommundelen sydöstra Boo. Alternativ 2 bidrar dock i högre grad till bostads målet med fler möjliga bostäder totalt sett och ger även området en större variation av bostadstyper. Vidare möjliggör alternativ 2 ett större kollektivtrafikunderlag till följd av fler boenden i området. Kommunstyrelsen förordar därmed att gå vidare med samrådsförslag alternativ 2.

Kommunstyrelsen anser att byggrätten för förskola skulle kunna få en större utbredning så förskolebyggnaden kan placeras på ett friare sätt eller byggas ut, om sådant behov uppstår, utan att en ny detaljplan behöver tas fram. Av tjänsteskrivelsen inför samråd till miljö- och stadsbyggnadsnämnden framgår att genomförandet av detaljplanen bedöms att ge ett mindre underskott. Projektet bör redovisa de förväntade intäkterna, vilka ekonomiska överväganden som gjorts samt vad som skulle krävas för att projektet inte ska gå med underskott. Vidare bör beskrivningen av ekonomin behandla framtida drift- och underhållskostnader av de allmänna anläggningarna, i syfte att säkerställa en långsiktigt hållbar driftsekonomi.

**Planenhetens kommentar.** Förskoletomtens västra del utgår på grund av mycket dåliga grundläggningsförhållanden och för att bevara värdefull del av naturmarken för groddjur och hackspett. I stället utökas tomtens i sin östra del för att en lämplig födosökmiljö för bland annat mindre hackspett inte ska påverkas negativt. Förskolebyggnadens placering och fastighetens avgränsning har justerats, vilket gör att förskolan kommer rymma 120 barn istället för 160. Byggrätten har utformats flexibelt.

Tjänsteskrivelsen kompletteras beträffande ekonomi och framtida drift- och underhållskostnader.

2. **Länsstyrelsen** bedömer att föreslagen utformning av planen riskerar att en miljö kvalitetsnorm enligt 5 kap. miljöbalken inte följs, att en bebyggelse blir olämplig med hänsyn till människors hälsa eller säkerhet eller till risken för olyckor, översvämning eller erosion.

#### *Dagvattenhantering*

Länsstyrelsen är tveksam till om det är möjligt att i detaljplanen kräva att minst 50 % av fastighetens landareal ska vara genomsläpplig och inte får hårdgöras. Detta eftersom marken i många av de högre belägna fastigheterna i området huvudsakligen består av berg i dagen eller mycket tunna jordlager och därmed redan är naturligt hårdgjorda. Länsstyrelsen rekommenderar därför att kommunen försäkras sig om att de planerade dagvattenåtgärderna är tillräckliga även utan önskad fördröjning inom kvarteretsmark.

#### *Buller*

Vid korsningen Störvägen och Aprilvägen samt korsningen Gustavsviksvägen och Malmbrinken planeras det två stycken större flerfamiljshus som kommer att agera bullervall för framtida bebyggelse. Det framkommer inte vilka bullernivåer som dessa byggnader kommer att utsättas för. Varken vid fasaden mot den stora vägen eller mot innergården. Enligt Structors bullerutredning ligger de ekvivalenta ljudnivåerna mellan 55–70 decibel. Vidare beskrivs olika exempelritningar hur

framtida kvarter kan se ut men det framkommer inga bullerberäkningar vilket gör det svårt att yttra sig om hur framtida boendemiljö kommer att vara i det aktuella planområdet. Detta behöver således förtydligas till granskningskedet. Länsstyrelsen delar Trafikverkets bedömning att basprognosens siffror för år 2040 ska utgöra underlag i beräkning av buller. Om andra siffror används behöver kommunen beskriva och motivera varför detta görs och det måste också framgå att denna prognos är lämplig att använda i planförslaget.

#### *Farligt gods*

Länsstyrelsen bedömer att kommunen ska ta ställning samt visa på att bebyggelsen blir säker för människors hälsa och säkerhet med hänsyn till de transporter som går på Värmdöleden (väg 222) och de konsekvensavstånd som råder vid en olycka med farligt gods.

I planbeskrivningen framgår att skyddsavstånd mellan Värmdöledens körbanekant och bebyggelse/bostäder, regleras genom avstånd och pricken i plankartan. Två fastigheter finns belägna närmast Värmdöleden (avstånd mindre än 30 meter) med beteckning JK vilket medger att kontor och småindustri får uppföras på platsen. Länsstyrelsen vidhåller synpunkter från samrådsyttrande 6 juli 2015 (dnr 4021-20656-2015) att följande åtgärder behöver säkerställas i planbestämmelser:

- Fasader i obrännbart material eller lägst brandteknisk klass EI 30,
- Glas i lägst brandteknisk klass EW30
- Friskluftsintag riktade bort från vägen
- Utrymningsvägar riktade bort från vägen.

Länsstyrelsen vidhåller även att kommunen ska ta ställning till om ytterligare skyddsåtgärder behövs.

#### *Geoteknik*

De geotekniska utredningarna som har tagits fram till planförslaget studerar främst de vägar som planeras i planområdet. I samrådsredogörelsen nämner kommunen att en översiktlig geoteknisk bedömning har gjorts avseende lämpligheten för planerad bebyggelse, vilket har resulterat i att det inte finns någon risk för ras, skred och sättningar. Det framgår inte hur denna bedömning gjorts eller om det tagits fram en utredning. I aktuella planhandlingar finns inget som styrker kommunens bedömning.

I planbeskrivningen nämner kommunen att markförhållandena inom planområdet varierar mellan berg i dagen och lera. Det nämns även att inom delar av området finns låglänta partier med upp till ca 11 meter med lös lera. Till nästa skede ska kommunen tydligt utreda att ras och skred inte kan inträffa i planområdet och att eventuella åtgärder/restriktioner ska föras in i planbeskrivningen samt plankarta. Enligt PBL åligger det kommunen att utreda markens lämplighet utifrån bland annat risken för ras och skred. I detaljplanen ska det vara klarlagt om markanvändningen är lämplig utifrån geotekniska aspekter samt eventuella restriktioner ska skrivas in som planbestämmelse. Kommunen behöver tydligt motivera om de bedömer att marken är lämplig för planerad bebyggelse. De geotekniska egenskaperna kan komma att ändras i ett framtida blötare och varmare klimat vilket är något som kommunen behöver ta hänsyn till.

#### *Översvämning och skyfall*

Kommunen har i planbeskrivningen nämnt att översvämningssytor finns i planområdet för kraftiga regn och i plankartan säkerställs detta genom natur och parkområden som omhändertar skyfallsvattnet vid kraftigt regn. Kommunen har i planbeskrivningen skrivit in förslag till åtgärder för ett 5-årsregn med klimatfaktor 1,25. I dagvattenutredning, Ramböll (2018-09-27) anges att det i detaljplanen finns definierat vilka vattennivåer nya byggnader behöver utformas för att klara. Nivåerna baseras på ytavrinningsmodellering av 100-årsregn utförd i tidigare skede. Länsstyrelsen anser att det inte framgår att ett 100-årsregn med klimatfaktor beaktats vid dimensioneringen av åtgärder och förslag till planbestämmelser i nu aktuellt planförslag. Kommunen behöver tydligare redovisa hur vattnet rinner och var det tar vägen och ansamlas vid 100 års regn med klimatfaktor 1,25. Viktigt att beakta för kommunen är att vattnet inte får avrinna så att övriga byggnader och viktig infrastruktur utanför planområdet blir översvämmade. Kommunen ska även beakta de lågpunkter som finns i planområdet.

#### *Markföroreningar*

Länsstyrelsen har, förutom deponin, inga uppgifter registrerade om eventuella eller bekräftade förorenade områden inom planområdet. Det kan finnas förorenade massor inom planområdet vilket bör planeras för inför kommande markarbeten. Även äldre asfalt och bärlager bör kontrolleras med avseende på PAH för korrekt hantering.

#### *Vatten och avlopp*

Det framgår inte om kommunen har tagit hänsyn till behovet av skyddsavstånd mellan de planerade spillvattenpumpstationerna och bebyggelsen. I genomförandebeskrivningen (s. 33) skriver kommunen att ”Fastighetsägaren ansvarar även för eventuell tryckstegring av vatten inom fastigheten på grund av topografiska skillnader eller byggnadshöjd i förhållande till gata”. Länsstyrelsen är tveksam till om detta, annat än i undantagsfall, är förenligt med 13§ 3 respektive 19 § vattentjänstlagen.

#### *Buller*

En förskola för 160 barn föreslås uppföras i den västra delen av planområdet, söder om Dalvägen. Bullerutredningen visar att de ekvivalenta bullernivåerna vid den tilltänkta platsen för förskola ligger på 55–60. I Naturvårdsverket riktvärden för buller på skolgård från väg- och spårtrafik framkommer det att delar av förskolegård/skolgård avsedda för lek, vila och pedagogisk verksamhet bör ha bullernivåer på max 50 dB(A).

#### *Transformatorstationer*

Enligt planhandlingarna kommer det att finnas tre transformatorstationer inom planområdet. Det är viktigt att komma ihåg att i direkt anslutning till transformatorstationer blir det elektromagnetiska fältet något förhöjt, men styrkan avtar snabbt med avståndet. Forskning pekar på att det kan finnas en viss risk för leukemi bland barn i befolkningsgrupper som under lång tid exponeras för

magnetiska fält på 0,4  $\mu$ T (mikrotesla) eller mer.  
WHO rekommenderar maximalt 0,4  $\mu$ T.

#### *Fornlämningar*

På plankartan behöver markeringen för gravfältet RAÄ-nr Boo 33:1 justeras så att gravfältets utbredning syns tydligt. Informationstexten om fornlämningar behöver justeras så att den stämmer överens med lagbestämmelserna. I texten står det ”kulturminneslagen” istället för ”kulturmiljölagen”. Det krävs tillstånd från länsstyrelsen för att ta bort, gräva ut, täcka över eller genom bebyggelse, plantering eller på annat sätt ändra eller skada en fornlämning. Lagskyddet gäller även området omkring fornlämningen, fornlämningsområdet. Ett eventuellt tillstånd kan var villkorat med krav på arkeologiska åtgärder, t ex undersökning (däremot inte arkeologisk utredning, som redan har gjorts för det aktuella planområdet). Texten på s. 10 om fornlämningarna norr om Bergbrinken – Aprilvägen behöver också justeras. Vid den arkeologiska utredningen påträffades ytterligare tre forntida gravar. RAÄ Boo 33:1 är nu registrerat som ett gravfält med sex gravar. (Boo 33:2 och 33:3 ingår i gravfältet och har överförts till Boo 33:1.)

#### *Formalia*

Gällande reglering av byggnadsteknik för att byggnad ska klara översvämning, framgår det inte i planbestämmelsen om detta endast gäller nya byggnader, eller också befintliga, vilket gärna får förtydligas. Länsstyrelsen rekommenderar kommunen att samråda med kommunens bygglovsavdelning för att säkerställa att denna planbestämmelse och övriga planbestämmelser kommer kunna tolkas korrekt vid tillämpning av detaljplanen.

Gällande höjdsättning av vägarna framgår det inte heller om detta är något som ändras med hänsyn till befintliga förhållanden, vilket bör framgå, då det kan få påverkan för enskilda fastigheter, tex förändrade förhållanden vid översvämning.

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

##### Dagvattenhantering

Att behålla bestämmelsen om att högst 50 % av fastighetens landareal inom kvartersmark inte får hårdgöras motiveras av slutsatserna från dagvattenutredningen, som visar att det är krav som är möjligt att uppnå. I dagvattenutredningen har hänsyn tagits till nuvarande markbeskaffenhet. Enligt plankarta står följande ”Vid nybyggnation får maximalt 50% av fastighetens landareal hårdgöras”. Denna mening innebär att det är först vid en exploatering och uppförande av nya byggnader som bestämmelsen om max 50 % blir aktuell. Så länge en fastighetsägare inte söker bygglov och upprättar en ny byggnad så ställs inga krav på max 50 % hårdgörandegrad. Överskottsvattnet från kvartersmark beräknas kunna hanteras inom allmän platsmark. Planbestämmelsen som reglerar max 50 % hårdgörandegrad tillsammans med reglering av g-områden (gemensamhetsanläggning för dagvattenändamål) samt krav på fördröjningsmagasin utgör endast ett komplement till planerade allmänna anläggningar på allmän platsmark. Kommunen vill förtydliga att hårdgörande innebär att den är utförd av mänsklig kraft och inte innefattar befintligt berg eller tunt lager av jord på kvartersmark. Kommunen vill med planbestämmelsen öka möjligheten till fortsatt fördröjning och infiltration där det är möjligt. Detta medför i sin tur ökad möjlighet till att nå god ekologisk och kemisk status i vattenförekomsten Baggensfjärden.



### Trafikbuller från Värmdöleden

Bullerutredningar har tagits fram för de bullerutsatta fastigheterna vid korsningen Störvägen och Aprilvägen samt korsningen Gustavsviksvägen och Malmbrinken. Bullerutredningarna visar att ny bebyggelse, som utformas med hänsyn till bullersituationen, kan klara bullerkraven. Planbeskrivningen har kompletterats med bullerkartor för aktuella fastigheter.

Kommunen använder fortsatt basprognosen siffror för 2030 i bedömningen.

I trafikbullerutredningen har skillnaden mellan prognosår 2030 och 2040 undersökts. Trafikverkets prognos ligger lägre än den uppräknade som kommunen gjort. Kommunens kontrollräkning visade på en något högre trafikflöde för år 2040. En skillnad på ett antal tusen fordon gör dock en mycket marginell skillnad för bullernivån varför utredningen ligger till grund för detaljplanen. En fördubbling av trafikflödet ökar den ekvivalenta ljudnivån med 3 decibel (dB). Av de erhållna flödena var det minst 17 500 fordon per dygn och riktning och det högsta 22 500 fordon. Skillnaden i totalt trafikflöde motsvarar cirka 1 dB-enhet i ljudnivåskillnad.

### Farligt gods

Kommunen har kompletterat planförslaget med följande skyddsbestämmelserna:

Byggnader inom 50 m från Värmdöledens närmsta körbanekant ska ha eventuella friskluftsintag riktade bort från vägen och ha minst en evakueringsväg som möjliggör utrymning bort från vägen.

Fasad inom 40 m från Värmdöledens närmsta körbanekant och i riktning mot densamma ska vara obrännbar i lägst brandteknisk klass EI 30 och fönster ska utföras i lägst brandteknisk klass EW 30.

Kommunen har tagit ställning till och bedömer att ytterligare skyddsåtgärder inte behövs.

Kommunen vill även framhålla att förslaget är avstämt med Södertörns brandförsvarsförbund.

### Geoteknik

Ett PM gällande geoteknik har tagits fram som hanterar risk för ras och skred, planbeskrivningen har kompletterats med vilka åtgärder som behövs. Kommunen har även i detaljplanen bland annat begränsat möjligheten att uppföra nya byggnader på mark som inte bedömts lämpliga för bebyggelse. Kommunen har kompletterat planbeskrivningen med att det inom de betecknade områdena krävs att särskild hänsyn ska tas till grundläggningen för att uppfylla plan- och byggförordningens krav enligt kapitel 3 § 7 samt plan- och bygglagens krav på tekniska egenskaper enligt kapitel 8 § 4.

Enligt PM Geoteknik behövs erforderliga geotekniska undersökningar och utredningar utföras inom kvarteretsmark, samt där behov visar sig föreligga, även förstärkningar av fastighetsmarken. Detta gäller:

- Nya byggnader och uppfyllningar på fastigheter längs Dalvägen.
  - Nya byggnader och uppfyllningar på fastigheter i lågområdet söder om Dalvägen och öster om Hasselvägen.
- Ny byggnad på Baggensvägen

För vissa fastigheter i området enligt ovan kan det krävas särskilda grundläggningstekniker anpassade till platsens förutsättningar, vilket hanteras i bygglovskedet. Dessa fastigheter är

även betecknade med b i plankartan. Kommunen bedömer sammanfattningsvis att marken är lämplig för planerad bebyggelse.

#### Översvämning och skyfall

Kommunen vill framhålla att en ny skyfallsanalys för planerad bebyggelse har tagits fram. I skyfallsanalysen har man räknat med 100-årsregn med klimatfaktor 1,25. Skyfallsanalysen visar att vattnet inte avrinner så att övriga byggnader och viktig infrastruktur utanför planområdet blir översvämmade. Kommunen har även beaktat de lågpunkter som finns i planområdet. Höjden i planbestämmelsen b, som reglerar att byggnadens konstruktion inte ska skadas vid höga vattenflöden, har justerats på flera fastigheter.

#### Markföroreningar

I samband med schaktningsarbeten kommer erforderlig kontroll och eventuellt lämpligt omhändertagande att ske.

#### Vatten och avlopp

Skyddsavstånd har beaktats och uppfylls samt följer nedan rekommendationer:

Riktvärden för skyddsavstånd för avloppspumpstationer som betjänar mer än 25 personer är 50 m enligt Boverkets allmänna råd (BAR 1995-5). Avståndet till bebyggelse bör normalt inte understiga 25-30 meter enligt VAV P47 (Svenska Vatten- och Avloppsverksföreningen Publikation 47- Avloppspumpstationer).

Tryck kan inte fås över bassängerna i vattentornen utan att tryckstegra. I en tidig förstudie har tre områden inom planområdet identifierats som möjligt behov av ytterligare tryckstegring, på grund av topografin i förhållande till höjden på vattentornets bassäng. Tre ytor för tryckstegringsstationer har därför reserverats på plankartan (E-område). Behov av tryckstegring utreds vidare i detaljprojekteringen. Skrivelsen i planbeskrivningen gäller endast för enstaka fastigheter.

#### Trafikbuller vid förskolan

Förskolebyggnaden har getts en ny placering upp på berget, på grund av dåliga grundläggningsförhållanden och skyddsvärd natur i västra delen av planområdet, vilket förbättrar bullersituationen. Planerad förskolegårds och förskolebyggnads placering innebär att bullernivåer i huvudsak kommer att ligga under 50 dB(A).

#### Transformatorstationer

Avstånd mellan närmaste bostadsbebyggelse och nätstationer ligger på ett avstånd som ger en exponering mindre än 0,4  $\mu$ T.

#### Fornlämningar

Det norra naturmarksområdet innehållande fornlämningar, del av fastigheten Backeböl 1:5, utgår ur detaljplaneförslaget. Detta område kommer fortsatt att vara planlöst och ägas och förvaltas av Gustavsviks Ekonomiska Fastighetsägarförening (GEF).

#### Formalia

Planbestämmelsen i plankartan har justerats och förtydligats gällande reglering av byggnadsteknik, för att byggnad ska klara översvämning. Den nya lydelsen för planbestämmelsen b är:

Tillbyggnad av huvudbyggnad och nybyggnad av huvudbyggnad ska utformas och utföras så att naturligt översvämmade vatten upp till föreskriven nivå i meter över nollplanet inte skadar byggnadens konstruktion.

Kommunen har samrått med kommunens bygglovsenhet för att säkerställa att denna planbestämmelse och övriga planbestämmelser kommer kunna tolkas korrekt vid tillämpning av detaljplanen.

Enligt projekterade vägar och den höjdsättning som planen anger har hänsyn tagits till eventuella översvämningsrisker.

3. **Lantmäterimyndigheten** har följande synpunkter:

- Det bör finnas dokument med konsekvenser för fastighetsägare både för Alternativ 1 och Alternativ 2.
- Information om grundkartan saknas på plankartor 1 och 2 både för Alternativ 1 och Alternativ 2.
- Illustrationskartan redovisar ett antal föreslagna avstyckningar som med nuvarande planbestämmelse (d000) inte går att genomföra t.ex. Backeböl 1:636 (d1800) som enligt fastighetsregistret har areal 2360 kvadratmeter och Backeböl 1:479 (d2400) som enligt fastighetsregistret har areal 2560 kvadratmeter.
- Det finns även fastigheter som kan avstyckas men avstyckningsmöjligheten inte är redovisad på illustrationskartan t.ex. Backeböl 1:676 och 1:674.
- Lantmäterimyndigheten vill erinra om att det i planområdet finns fastigheter med gränser som har ett osäkert läge. De flesta fastighetsgränserna inom planområde har tillkommit genom avstyckningar och ändrats genom sammanläggningar och fastighetsregleringar.
- Det borde framgå i planbeskrivningen att upphävande av områdesbestämmelse OB2 innebär att området som berörs av områdesbestämmelse OB2 blir planlös.
- Konsekvenser för fastighetsägarna som påverkas av denna planbestämmelse (n) borde redovisas i planbeskrivningen.
- På plankartan borde området tydliggöras (t.ex. skrafferas) så att det inte misstolkas att denna är avsett för allmänplats gata.
- Även i rubriken för detaljplanen borde framgå att denna är en detaljplan för Dalvägen-Gustavsviksvägen i sydöstra Boo, Nacka kommun samt upphävande av områdesbestämmelse OB2.
- Enligt Boverkets vägledning är g-, z- och u bestämmelser administrativa bestämmelser och ska avgränsas med administrativ gräns, inte egenskapsgräns.
- Många av släntområdena i plankartan är svårtolkade då många av dem är mycket små.
- Ska marken med g- reserverat område vara tillgänglig bara för dagvattenledningar eller andra gemensamhetsanläggningar kan bildas t.ex. gemensamhetsanläggning för väg? Planbestämmelsen bör förtydligas och planbeskrivningen bör kompletteras med detta.
- Lantmäterimyndigheten förutsätter att u-områden planlagts för det fall ledningsrätt behöver bildas för kommunala vatten- och avloppsledningar över kvartersmark.
- Lantmäterimyndigheten vill framföra att egenskapsgränserna avseende fastighetsstorlek inte styr fastighetsindelningen.
- Planbestämmelsen e1, ”14 % av fastighetsarean” kan vara otydlig i avseende vilken yta som bestämmelsen relaterar till. Det är att föredra att ”av egenskapsområdet”

läggs till istället för landarealen, alternativt ”av fastighetens yta inom egenskapsområdet”.

- Fastigheten 1:477 berörs av planbestämmelsen d5300. Enligt fastighetsregistret har fastigheten areal 2665 kvadratmeter och blir planstridig efter att detaljplanen vinner laga kraft. Samma förutsättningar är för fastigheten 1:779 som berörs av samma planbestämmelse och har areal 2761 kvadratmeter. Om avsikten är att fastigheterna ska ombildas genom fastighetsreglering eller nybildas genom sammanläggning bör förtydligas i konsekvensbeskrivningen.
- Samma problematik med fastigheterna 1:644 och 1:645(Alternativ 2).
- Enligt illustrationskartan kan fastigheten Backeböl 1:50 bebyggas med flerbostadshus. Fastigheten berörs av planbestämmelsen d2450 Enligt fastighetsregistret har fastigheten areal 2445 kvadratmeter och blir och planstridig efter att detaljplanen vinner laga kraft.
- Enligt 4:21 PBL får genomförandetiden inte vara kortare än 5 år och inte längre än 15 år.
- I planbeskrivningen (sid 29 i Alternativ 1 och sid 30 i Alternativ 2) anges att om utbyggnaden av vatten och avlopp m.m. är tagna i drift innan tre år har gått från den dag planen vinner laga kraft kan startbesked för bygglov på kvartersmark lämnas tidigare och att genomförandetiden på kvartersmark då förlängs att gälla till 15 år från det datum då detaljplanen vann laga kraft. Lantmäterimyndighetens uppfattning är att detta strider mot bestämmelsen om genomförandetiden för kvartersmarken.
- Det är oklart hur E-områden är tänkta att genomföras.
- Det bör också förtydligas hur väg fram till E-områdena ska tryggas. Planbeskrivningen bör kompletteras med detta.
- Fastigheten Backeböl 1:126 är anlagd som allmänplats/ P-platser.
- Konsekvenser för fastighetsägare bör framgå i konsekvensbeskrivningen.
- I planbeskrivningen framgår tydligt att fastigheter som t.ex. belastas av släntintrång har rätt till kompensation och att ersättningsfrågan prövas i en lantmäteriförrättning. Att så är fallet även avseende gemensamhetsanläggningar och ledningsrätt bör förtydligas i planbeskrivningen.
- Det är svårt att få överblick och förstå sammanhanget hur fastighetsägare påverkas och vilka är konsekvenser för fastighetsägare. Fastighetskonsekvensbeskrivningen behöver göras tydligare för att uppfylla 4:33 PBL.
- ”Genom att använda sig av fastighetsindelingsbestämmelser kan frågan prövas redan i detaljplanen. Frågan ska då inte prövas igen vid en efterföljande lantmäteriförrättning”- det var en kommentar och bör inte vara med i planbeskrivningen (Gemensamhetsanläggningar sid 37).
- ”Kommunen kommer ansöka om fastighetsreglering av allmän platsmark inom Backeböl för formellt övertagande av marken från Gustavsviks fastighetsägareförening”. Är det bara formellt övertagande av marken? (Fastighetsrättsliga åtgärder (sid 30)).

### ***Planenhetens kommentar.***

- En fastighetskonsekvensbeskrivning, som utgör en planhandling, har tagits fram för att förtydliga konsekvenser av detaljplanen för respektive fastighet.
- Plankartan har kompletterats med information om grundkartan.
- Plankartan har justerats avseende avstyckningar.

- Fastigheters gränser har inte utretts i planarbetet, vilket gör att gränser behöver utredas i samband med fastighetsbildning, särskilt i fall där avsöndringar eller sammanläggningar har gjorts för länge sedan. Fastighetsägare kan komma att behöva ansöka om en fastighetsutredning i samband med fastighetsbildning eller bygglov.
  - Vattenområde finns inte inom planområdet.
  - Upphävandet av områdesbestämmelser på Värmdöleden ingår inte längre i detaljplanen.
  - Detaljplanen följer den äldre lagstiftningen och vägledning till den, där g-, z- och u-områden fortfarande avgränsas med egenskapsgränser.
  - Mark- och släntintrång redovisas med färglagda ytor i bilagskarta 1 och 2, till fastighetskonsekvensbeskrivningen.
  - g-områden är enbart reserverade för dagvattenändamål, vilket framgår av planbeskrivningen.
  - Samtliga u-områden utgör reservat för befintliga allmänna ledningar.
  - Planbestämmelser i plankartan för fastigheterna Backeböl 1:477, 1:779, 1:644 och 1:645 har justerats så att risk för planstridighet inte uppkommer.
  - Plankartan har justerats avseende planbestämmelsen d för Backeböl 1:50.
  - Planbeskrivningen har justerats avseende genomförandetiderna.
  - Samtliga E-områden har vägkontakt. E-området vid korsningen Gustavsviksvägen/Storsvängen har utökats, så att tillfartsvägen ingår.
  - Eftersom parkeringsplatsen är utlagd som allmän plats ska kommunen lösa in den.
  - Planbeskrivningen har förtydligats avseende gemensamhetsanläggningar och ledningsrätt.
  - En fastighetskonsekvensbeskrivning för aktuellt planförslag har tagits fram.
  - Planbeskrivningen har justerats avseende konsekvenser för fastighetsägare.
4. **Fritidsnämnden i Nacka kommun** ställer sig positiva till planförslaget, då det skapar möjlighet för boende med god tillgång till natur och rekreation. Nämnden föreslår att möjligheterna att utveckla lekplatsen vid Dalvägen till en spontanidrottsplats och ett eventuellt framtida utomhusgym utreds. Nämnden förespråkar även en offentlig toalett med god belysning på platsen, bland annat i syfte att göra den mer attraktiv för flickor.

Fritidsnämnden poängterar att det är angeläget att i alla kommundelar se över möjligheten att skapa ytor för fotbollsplaner. Därför ser nämnden behov av att vidare utreda om en fotbollsplan ska kunna anläggas vid den tänkta ytan i östra parken och vilken storlek som kan vara möjlig.

Nämnden påpekar vikten av att samordna planeringen av olika aktivitetsytor som beskrivs i de tre detaljplaner i sydöstra Boo där samråd genomförs hösten 2018. Allt för att ytorna ska utnyttjas optimalt i framtiden. Nämnden poängterar vikten av att längre fram i planeringsarbetet utreda bästa utbud av aktiviteter i den östra parken där till exempel bollspel och boule som kan vara de aktiviteter som prioriteras. Nämnden visar också på vikten att ta reda på vad barn, ungdomar och vuxna i området eftersöker för att skapa den bästa kombinationen av olika aktiviteter som efterfrågas.

Fritidsnämnden menar att det är viktigt att gång- och cykelvägar blir väl utformade och att trygghetsaspekten sätts i fokus vid alla passager till och från området då många barn kommer att förflytta sig till skolor, sporthallar och idrottsanläggningar i närområdet. Samt att allmänna kommunikationer utvecklas för att kunna nå andra delar i kommunen.

**Planenhetens kommentar:** Östra parken, vid Dalvägen, utformas för att bli en aktivitetspark för alla åldrar med fokus på äldre barn och ungdomar. Den exakta utformningen och innehållet i parken styrs inte i detaljplanen, utan det kan variera över tid. Om det finns en finansiering är det t ex möjligt att tillskapa utegym eller offentlig toalett inom Östra parken. Ett av syftena med utrustningen av de allmänna platserna och anläggningarna är bland annat att förbättra belysningen. En femmannaplan på 40x20 meter är också möjlig att förlägga inom Östra parken. Gång- och cykelvägar planeras utmed Dalvägen och Gustavsviksvägen.

5. **Natur- och trafiknämnden** ställer sig positiv till detaljplanens intention att bygga ut kommunalt vatten och avlopp till området, rusta upp vägsystemet samt att ta hand om dagvattnet.

Alternativ 1 och 2 bedöms dock ha likartade effekter på nämndens berörda områden.

Väg:

Generellt för planområdet är trånga vägområden. Därför måste en plan för vinterväghållningen tas fram. Framförallt behöver platser för snötipp redovisas. Även vid placeringen av anordningar i vägområdet t.ex. stolpar, eventuella träd och liknande, måste hänsyn tas så att vinterväghållning kan fungera. Även kostnader för eventuell borttransport av snö till tipp måste redovisas i driftkalkylerna.

Park

För samtliga parker är det viktigt att miljöer för att gynna biologisk mångfald genomförs i samband med utbyggnaden. Särskilt viktigt är övervintringsmiljöer för groddjur.

Västra parken:

Nämnden anser att det är positivt att det blir flera parker med olika inriktningar inom detaljplaneområdet. Det är även bra med text som beskriver de olika inriktningarna, men det kan vara farligt att utlova specifika funktioner i samrådshandlingen. Exempelvis är det tveksamt att ange odling i västra parken när det inte finns någon uppbyggd organisation för sådant. I anslutning till parken ligger en förskola och det finns risk att allmänheten utestängs när en del funktioner är inriktade på att möta verksamhetens behov.

Dagvattenparken:

Den planerade dagvattenparken ligger i nära anslutning till flerbostadshus och kan bli en fin oas för de boende. Nämnden framhåller dock att den behöver utformas på

ett sådant sätt att den går att underhålla samt att den ska motsvara kraven för vattendjup och släntlutning etcetera för att vara säker för barn.

#### Östra parken:

Här planeras större parkstråk där en av de utpekade funktionerna är skatepark, något som tidigare endast legat på kvartersmark. Här liksom i övriga parker är det viktigt att natur- och trafiknämndens förvaltare får vara med och granska handlingarna inför projektering så att de utformas på ett sådant sätt att det möter behoven i området och kan skötas och förvaltas på ett kostnadseffektivt sätt. Exempelvis funktionerna skatepark och boulebana vänder sig till olika målgrupper, vilka kan uppleva att de blir störda av varandra.

#### Dagvatten:

Det är viktigt att dagvattendammar och diken som ej är kulverterade utformas för att gynna inhemsk flora och fauna. Dammarna behöver även anpassas till groddjurens behov genom vattendjup, vegetation och strukturer.

#### Natur och artskydd:

Det är positivt att en kartläggning kring groddjur har genomförts i projektet och att åtgärder för att gynna deras livsmiljöer beskrivs. Hantering av åtgärder för att säkra de funna skyddsarternas fortlevnad bör följa den så kallade skadelindrings-hierarkin (undvika skada, skadebegränsande åtgärder, restaurering och kompensationsåtgärder). Enligt artskyddsförordningen får arter som berörs av 6§ inte dödas eller skadas.

I groddjursinventeringen redovisas att groddjur blir överkörda på vägarna i området idag och utredningen föreslår att vandringsstråken säkras genom anläggning av groddjurspassager om trafikmängden bedöms öka. Nämnden anser att föreslagna passager ska anläggas och positioner ska pekats ut i plankarta eftersom antal resor både inom och genom området kan öka när området permanentas, fler anläggningar byggs (skolor, förskolor, parker m.m.) och Dalvägen öppnas upp till Boovägen. Även dammar för groddjur bör definieras i detaljplanen och säkerställas med planbestämmelser. I miljöredovisningen anges att säkra passager ska anläggas men detta nämns ej i planhandlingarna i övrigt.

#### Trafik:

Nämnden efterfrågar en tydligare redovisning av hur trafikflödena kommer att öka vid genomförandet av detaljplanen och om ytterligare framtida kollektivtrafiklinjer ämnas dras genom området, utöver den i dag befintliga. Detta underlag saknas och frågan är viktig så den skulle kunna komma att exempelvis påverka artskyddade arter och oskyddade trafikanter.

Nämnden anser att av planbeskrivningen ska framgå att parkeringsbehovet för förskolan anordnas enligt kommunens parkeringstal för verksamheter och i bygglovsskedet tas fram en trafik- och parkeringsutredning för denna verksamhet.

Nämnden har synpunkter angående vägbredder under samrådsskedet och kan konstatera att i det andra samrådet är vissa vägar nu 3,5 m vilket är smalare än

under det första samrådet. Nämnden vidhåller sin tidigare synpunkt att lokalgatornas bredd är för smal för att exempelvis en bil och en sopbil ska kunna mötas och att detta innebär begränsad framkomlighet - speciellt vintertid.

Nämnden konstaterar att utrymmen för gående och cyklister fortfarande håller den lägsta acceptabla standarden. Därför framför nämnden att detta innebär försämrad framkomlighet för oskyddade trafikanter, speciellt vintertid om det inte finns tillräckligt med sidoområden för snöuppläggning.

***Planenhetens kommentar:***

Väg:

Lokalgatornas vägområden är cirka 8 meter med körbanor varierande mellan 3,5 och 4,5 meter, vilket ger relativt breda sidoområden där snön i första hand måste tas omhand.

Park:

Frågan kan inte regleras i detaljplan utan är en genomförandefråga, men detaljplanen ger förutsättningar att gynna den biologiska mångfalden.

Västra parken:

Parkmark ersätts med naturmark i plankartan.

Dagvattenparken:

Dammen föreslås utformas som en vattenpark och ska ges en släntlutning som ska vara säker för barn.

Östra parken:

Planförslaget anger exempel på lämpliga funktioner.

Dagvatten:

Planförslaget ger denna möjlighet.

Natur och artskydd:

I och med att diket vid Dalvägen och den gamla branddammen kommer att finnas kvar finns goda möjligheter att bevara groddjurens livsmiljöer. Hänsyn kommer att tas till groddjurens behov av att säkra gångpassager under vägarna, som står skrivet under ”Konsekvenser av planen”.

Planområdets avgränsning i nordväst (mot Dalkarlsängen) har efter samrådsskedet ändrats, så att livs-/reproduktionsmiljöerna för bl.a. mindre hackspett, törnskata och gröngöling inte påtagligt ska påverkas negativt av ett genomförande av planförslaget.

Direkt öster om förskolan har bestämmelsen för allmän plats ändrats från PARK till NATUR för att en lämplig födosöksmiljö för bland annat mindre hackspett inte ska påverkas negativt.

Trafik:

Busslinjer och turtäthet kan inte regleras i detaljplan. Frågan hanteras av Landstingets trafikförvaltning.



Parkeringsstal för verksamheter är beroende av respektive verksamhets art och redovisas därför inte i planbeskrivningen. Parkeringsstalet regleras i bygglovskedet.

Vägstandarden följer den så kallade ortens sed för förnyelseområden, där vägområdena har anpassats till områdets förutsättningar med hänsyn till topografi och befintlig bebyggelse, med minsta möjliga intrång. Vägområdena (det vill säga körbanan inklusive sidområden) är relativt breda, medan körbanorna varierar mellan 3,5 och 4,5 meter med mötesplatser. Sidområdena utmed vägarna avses vintertid kunna fungera som snöupplag. I anslutning till naturmark kan större upplag anordnas.

6. **Kulturnämnden** poängterar vikten av att fornminnen bevaras när området genomgår en omfattande förtätning. Det är viktigt att fornminnen som gravfältet skyddas från allmänt slitage när befolkningen i området ökar. Nämnden förordar att man tar fram skyltar som berättar om områdets historia, det skapar förståelse för vårt kulturarv. Att kulturminnesvärda byggnader skyddas för rivning ser nämnden som positivt.

Nämnden visar på möjligheter för aktörer inom kulturella och kreativa näringar att kunna etablera sig i verksamhetslokaler som planeras i detta område. Eftersom olika lokaler för denna typ av verksamhet försvinner när Nacka bygger stad ser nämnden det som positivt för att bereda plats för ersättningslokaler för denna typ av näringar. För att bygga lämpliga lokaler poängterar nämnden att kontakter med intressenter tas på tidigt stadium för att skapa rätt förutsättningar.

Kulturnämnden förordar alternativ ett med en lägre grad av förtätning. Nämnden visar intresse för att kunna ta del av det fortsatta arbetet med gestaltning under planprocessen. Nämnden ser att planer på offentlig utsmyckning bör tas i beaktan i den fortsatta planeringen.

Nämnden menar att det är viktigt att gång- och cykelvägar blir väl utformade och att trygghetsaspekten sätts i fokus vid alla passager till och från området då många barn kommer att förflytta sig till skolor och sporthallar för att delta i aktiviteter i närliggande områden som Boo Gård och Dalkarlsängen. Nämnden pekar på vikten av goda allmänna kommunikationer till Orminge centrum och Myrsjö sportcentrum.

**Planenhetens kommentar.** Det norra naturmarksområdet innehållande fornlämningar, del av fastigheten Backeböl 1:5, utgår ur detaljplaneförslaget. Detta område kommer även fortsättningsvis vara planlöst och ägas och förvaltas av Gustavsviks Ekonomiska Fastighetsägarförening (GEF). Frågan om vård och informationsskyltar får stämmas av med Gustavsviks Ekonomiska Fastighetsägarförening (GEF). I övrigt ger planförslaget förutsättningar för att uppfylla nämndens önskemål.

7. **Nacka vatten och avfall AB** har följande synpunkter:  
Eftersom infiltration och fördröjning av dagvatten planeras på förskolefastigheten, behöver bedömning göras om föroreningarna i marken riskerar att frigöras ur jorden och transporteras vidare med vattnet.

De ifrågasätter om planbestämmelsen för byggnadsteknik (b +0,0) skyddar nya bostäder från översvämning om byggnader tillåts uppföras i riskområden för översvämning under rekommenderad höjd. De anser att planbestämmelsen istället ska regler lägsta grundläggningsnivå.

Som framgår av planförslaget sker hämtning av rest- och matavfall via separata kärl som placeras vid fastighetsgräns för tömning av sopbil. I stort sett alla fastigheter inom planområdet har direkt anslutning till lokalgata med framkomlighet för sopbil.

De vill informera om att framöver kommer även förpackningsavfallet och tidningar hämtas vid fastighetsgränsen. Regeringen har beslutat att förpackningsavfall och tidningar ska samlas in bostadsnära eller kvartersnära. Servicen ska höjas stegvis från 60 procent 2021 till att vara fullt utbyggt 2025. Det är producenterna av förpackningar och tidningarna som ska ansvara för denna insamling.

De nya reglerna innebär att åtta olika fraktioner behöver samlas in fastighetsnära; plast-, pappers-, metall- och färgade och ofärgade glasförpackningar, tidningar, matavfall och restavfall. I områden med glesare småhusbebyggelse, som för området i denna plan, sker insamlingen av dessa fraktioner lämpligen i två fyrfackskärl (2 \* 370 liter). Fastighetsägarna kommer behöva se till att det finns plats för dessa större kärl inom fastigheten på samma sätt som idag vad det gäller kärlen för restavfall och matavfall.

**Planenhetens kommentar.** Förskoletomtens utbredning i väster har ändrats och dragits tillbaka från väster, vilket innebär att infiltration och transport av vatten från lek- och taktytor kommer att ske mot dagvattendiket utmed Oxbärsvägen.

Planbestämmelsen om byggnadsteknik (b +0,0) har justerats och nivån hänvisar i stället till att byggnadens konstruktion inte ska skadas.

Planenheten bedömer att plats på fastigheterna finns för ytterligare ett avfallskärl.

8. **Trafikverket** önskar att trafikutredningar finns framtagna med användande av basprognosens siffror för år 2040, för att de ska kunna ta ställning till bebyggelse intill en statlig allmän väg. Om kommunen av någon anledning inte väljer att använda sig av dessa siffror är det viktigt att ett resonemang förs kring detta. I medsänd bullerutredning är det svårt att härleda varifrån siffrorna är hämtade. Trafikverket är av uppfattningen att kommunen har ansvar och ska tillse att gällande lagstiftning rörande buller följs och efterlevs. Om det till följd av ny bebyggelse är nödvändigt att uppföra bullerskydd ska dessa *uppföras utanför det av Trafikverket ianspråktagna vägområdet*. Eventuellt bullerskydd ska kunna underhållas på egen fastighet och på intet sätt vara placerat eller beroende av det område som av Trafikverket är ianspråktaget som vägområde.

Trafikverket ställer sig frågande till varför kommunen valt att planlägga väg 222, Värmdöleden? Trafikverket anser att vägen inte bör vara detaljplanlagd. Plangränsen för detaljplanen ska vara placerad utanför vägområde för väg 222, Värmdöleden.

**Planenhetens kommentar.** Kommunen använder fortsatt basprognosen siffror för 2030 i bedömningen. I trafikbullerutredningen har skillnaden mellan prognosår 2030 och 2040 undersökts. Trafikverkets prognos ligger lägre än den uppräknings som kommunen gjort. Kommunens kontrollräkning visade på en något högre trafikflöde för år 2040. En skillnad på ett antal tusen fordon gör dock en mycket marginell skillnad för bullernivån varför utredningen ligger till grund för detaljplanen. En fördubbling av trafikflödet ökar den ekvivalenta ljudnivån med 3 decibel (dB) Av de erhållna flödena var det minst 17 500 fordon per dygn och riktning och det högsta 22 500 fordon. Skillnaden i totalt trafikflöde motsvarar cirka 1 dB-enhet i ljudnivåskillnad.

Värmdöleden ingår inte i detaljplanen. Området som omfattar Värmdöleden avsåg endast upphävande av områdesbestämmelserna. Upphävandet av områdesbestämmelser på Värmdöleden ingår inte längre i detaljplanen.

9. **Trafikförvaltningen Stockholms läns landsting** anser att det är positivt att Dalvägen byggs ut och ansluts till Boovägen eftersom det möjliggör genomgående busstrafik. Då samrådet genomförs med två alternativ önskar trafikförvaltningen påpeka att det alternativ där en högre bebyggelsestäthet föreslås är förordat. I delar av området är kollektivtrafikförsörjningen god och en högre boendestäthet ökar ytterligare möjligheten för hållbart resande med kollektivtrafiken.

Trafikförvaltningen vill delta i det fortsatta arbetet med utformning av väg och busshållplatser. Detsamma gäller lokalisering av hållplatser. Vid utformning ska trafikförvaltningens riktlinje RiBuss tillämpas för att möjliggöra en attraktiv kollektivtrafik.

Det är viktigt att gång- och cykelvägar till och från busshållplatser, både inom planområdet och mot angränsande områden, är attraktiva och tillgängliga för alla. Om busshållplatser i närområdet behöver tillgänglighetsanpassas anser trafikförvaltningen att detta bör göras parallellt med utbyggnad av området.

**Planenhetens kommentar.** Samråd kommer att ske med Trafikförvaltningen beträffande utformning av väg och busshållplatser.

10. **Södertörns brandförsvarsförbund** anser att skyddsavståndet mellan Värmdöledens körbanekant och bebyggelse/bostäder bör vara minst 25 meter enligt riskanalysen som ligger till grund för bedömningen.

Brandvattenförsörjningen är i nuläget undermålig. Närmaste och enda brandpost i aktuellt planområde är belägen i korsningen Drabantvägen – Baggensvägen. I aktuellt område tillämpas alternativ brandvattenförsörjning dvs. med tankfordon. Lämplig utbyggnad av brandposter förläggs förslagsvis utmed huvudstråk för VA och placering vid huvudbebyggelse och busshållplats. Fortsatt dialog med brandförsvaret om placering rekommenderas.

**Planenhetens kommentar.** En fortsatt dialog med Brandförsvaret kommer att ske i samband med projekteringen och genomförandet.

11. **Nacka miljövrådsråd** har följande synpunkter:

- Att bygga ut vatten och avlopp till de boende i området är en självklarhet för att förbättra vattenkvaliteten i Baggensfjärden. Samtidigt är det av största vikt att det görs en strategi för hur dagvattenhanteringen och dagvattenparken ska bli så effektiv som möjligt, risken är stor att den inte räcker till för extremregn med kanske 100 mm under några timmar.
- De mindre vägarna kan med fördel förbli grusvägar för att kunna ta emot så mycket regn/snö som möjligt, allt för att rädda havet från dagvatten och se till att det inte blir översvämningar i husen som byggs i området. Dessutom bör öppna diken finnas kvar.
- Rådet är tveksamma till den föreslagna exploateringsgraden, den bör reduceras för att områdets karaktär ska bibehållas och vi förordar därmed den föreslagna lägre förtätningsgraden. Det är bra att naturmarksexploateringar har tagits bort.
- Att planera för både en boulebana och en skatepark bör undersökas ur genus och åldersstruktur. Det är viktigt att alla åldrar finns representerade även dagtid i ett område.
- De anser att planering av mark för allmänna ändamål, såsom skolor, förskolor, lekplatser, äldreboenden, återvinningsstationer, infartsparkeringar med mera inte har gjorts i tillräcklig utsträckning.
- Att spara så mycket varierad natur som möjligt i parkerna för den flora och fauna som idag finns i naturen är mycket bra. Det ger de boende i området en så hög livskvalité som möjligt. Bra med djurpassager under vägar, för att trygga vandrigen för grodor. Att spara värdefulla träd om vägarna breddas är också mycket viktigt. Mycket bra om det blir odlingsområden i en av parkerna – det gynnar alla levande varelser. Bra att det blir detaljplanelagt annars är det lätt att denna typ utav markanvändning försvinner.
- Hur ska friluftslivet göras mer attraktivt i området?
- Det ska satsas på att människorna ska kunna cykla eller göra det möjligt för invånarna att kunna gå mellan olika aktiviteter. Cykelstrategin – hur det är tänkt, är den glömd? Efter cykelvägar och trottoarer bör motorfordonen komma i andra hand.
- Att bygga ut kollektivtrafiken är ett måste. Att använda vattenvägarna som redan finns borde ses som naturligt – flera båtlinjer in till staden från till exempel Boo brygga.
- Klimatsäkra de nya hus som byggs, så att försäkringsbolagen är villiga att försäkra husen mot översvämningar.
- En flexibel förtätning med olika typer av hus är bra med tanke på åldersstruktur i området. Att ha vuxna som dagtid finns ute i området är mycket bra, för att socialisera det uppväxande släktet.
- De befår att lakvatten från Boo-tippen kan förorena den planerade förskolans närliggande omgivning. Prov i vatten och mark måste göras innan lokalisering av förskolan bestäms och framtida risker av föroreningar från tippen analyseras.
- Gestaltungsprinciperna borde vara bindande för hur utformningen av husen och området blir.

- Nacka Miljövårdsråd anser att kommunen måste ställa krav på ekologiskt byggande för planerad exploatering och möjligheterna att utnyttja solenergi, berg- och sjövärmvärme bör undersökas.
- Det vore lämpligt med bullerplank längs Värmdöleden.

**Planenhetens kommentar:** En dagvattenutredning har upprättats som ligger till grund för detaljplanen och dess genomförande.

Av underhåll- och skötselskäl förslås att samtliga vägar asfalteras. Avvattning av vägar föreslås huvudsakligen ske genom öppna diken och s.k. skärvdiken.

Östra parkens innehåll regleras inte i detaljplan utan är en genomförande fråga. Planen ger dock möjligheter till dessa anläggningar.

Planen reglerar inte boendekategori. Däremot ger planen inte utrymme för äldrevård.

Infartsparkering är inte aktuellt inom planområdet. Övriga ändamål ingår i detaljplanen.

Planen ger förutsättningar för att bevara flora och fauna inom allmän platsmark.

Odlingsområde på parkmark utgår i Västra parken. Parkmark övergår till naturmark i planförslaget.

Planenheten delar uppfattningen om flexibel förtätning.

Åtgärder för att säkra föroreningar i samband med övertäckningen av Bootippen regleras i angränsande detaljplan för Dalkarlsängen.

Frågor om gestaltungsprinciper detaljregleras inte i planförslaget. Bebyggelsens och fastigheternas storlek regleras. Utformning av husen prövas i samband med bygglov.

Frågor om ekologiskt byggande har behandlats i planbeskrivningen.

## 12. **Boo Miljö- och Naturvänner Naturskyddsföreningen i Nacka** har följande synpunkter:

Sammanfattningsvis anser föreningen att:

- exploateringen är alltför hög
- egentliga exploateringen är avsevärt högre än den redovisade
- en hållbarhetsanalys inkluderande ekosystemtjänster bör göras
- naturvärdesinventering även på fastighetsmark bör göras
- osäkerhet finns kring hanteringen av Bootippens förorenade massor
- stärk skyddet för natur på fastighetsmark med allmän lovplikt
- bygg inte ängen vid Dalvägen utan utveckla den som våtmark

Föreningen saknar fortfarande en naturvärdesinventering som planunderlag, som borde vara styrande för valet av exploateringsgrad. Handlingarna saknar underlag med resonemang om exempelvis spridningskorridorer och underlag till n-bestämmelserna. Det kan vara lättare att genom att bygga radhus/flerfamiljshus bevara större sammanhängande naturmark och att inte tillåta styckning utan behålla större villatomter kan också ge bättre förutsättningar att behålla naturmark. Dessa avvägningar är svåra att följa och förstå valet av förtätning och graden av förtätning utifrån naturvärdesaspekter.

Föreningen kritiserar programmet för att sakna en djupare hållbarhetsanalys, vilket även gäller detaljplanen. Andra överväganden har getts större vikt.

Som grund för en hållbarhetsanalys skulle en heltäckande naturvärdesinventering behöva göras. Viktigt är då att även fastighetsmarken inventeras avseende värdefulla träd.

Sedan programmet för Sydöstra Boo antogs 2012 har exploateringsgraden avsevärt höjts och nya beslut tillkommit som ytterligare höjer exploateringsgraden.

Dels har villafastighetsägare fått generellt utökade rättigheter genom att förutom en Friggebod få bygga en mindre lägenhet i ett *Attefallshus* på 25 m<sup>2</sup> utan bygglov. *Under utredning är att Attefallshuset ska få byggas upp till 30 m<sup>2</sup>.*

Dels har Nacka kommun fattat beslut om att i detaljplanerna införa planbestämmelsen att endast tillåta en huvudbyggnad per fastighet med två bostadslägenheter i varje. Detta med anledning av att ingen begränsning alls fanns tidigare av antalet bostadslägenheter och att detta missbrukades. Sammantaget kan villaägare bygga för tre hushåll per fastighet, varför ingen annan förtätning skulle föreslås i detaljplaneområdet. Antalet befintliga hushåll kan med bibehållna tomterstorlekar ökas tre gånger sitt nuvarande antal.

Föreningen efterfrågar beräkningar av t ex antal hushåll, boende och bilar. Vilket är det faktiska underlaget för beräkningar av t ex trafikmängder och parkeringsplatser. I en hållbarhetsanalys skulle bl.a. ingå beräkningar av biltrafik m.m.

Det föreslås en mycket kraftig förtätning, som ger en total förändring av områdets karaktär. De ser också att en ökad byggrätt föreslås.

Flera tomter jämfört med första samrådet föreslås bebyggas med flerfamiljshus nära Värmdöleden, även om två exploateringar i naturmark utgått, vilket är bra. Bostäder nära Värmdöleden blir kraftigt bullerutsatta och riskerna för de boendes hälsa är väl kända. Kommunen tänjer dessutom på säkerhetsavståndet till motorvägen och vidhåller att 25 meter räcker. Trafikverket och Länsstyrelsen i Stockholms län förordar 35 meter.

Bostäder i bullerutsatta lägen ifrågasätts. Istället kan en vegetationsridå mellan motorväg och bostäder ha samma syfte. Mot denna bakgrund bör samtliga tomter med flerfamiljshus och radhus utgå.

I en hållbarhetsanalys bör en ekosystemtjänstanalys ingå. I en ekosystemtjänstanalys kartläggs vilka ekosystemtjänster som finns inom området, så att planeringen sedan kan utgå från dessa. Med ekosystemtjänstanalyser kan planeringen istället bidra med att förstärka ekosystemtjänsterna. Föreningen konstaterar att ordet ekosystem inte nämns i planhandlingarna över huvud taget.

När underlag är framtaget kan man med utgångspunkt från detta avgöra vilken exploateringsgrad som är möjlig inom ramarna för en hållbar utveckling.

Nacka kommun har tagit fram riktlinjer för hållbart byggande för att öka hållbarheten i stadsbyggandet. Detta är lovvärt men de är kritiska till att man i varje enskild detaljplan väljer ett eller flera av dessa mål att jobba med, vilket betyder att många relevanta och viktiga mål väljs bort vid varje projekt.

Kommunens valda målområdena för denna detaljplan:

***dagvatten som renas och filtreras.*** Frågan är om planen verkligen lever upp till detta när man tillåter kraftig exploatering, tar bort många träd som suger upp vatten

från marken och tillåter hårdgjorda ytor på upp till 50% på fastighetsmark. Bygg inte på ängen.

**energieffektivt och sunt byggande.** Det finns inga krav i detaljplanen hur man vill säkra detta när den ska genomföras?

**en hållbar avfallshantering.** Det finns bara en återvinningsstation i norra delen av planområdet. Om planen genomförs blir det en betydande mängd nya invånare och man bör planera in en till återvinningsstation i området, så man inte frestas att ta bilen dit.

**nära till skola, idrott, kultur och fritid.** Bra att man gör det mera tydligt var man kan gå i naturområden mellan fastigheter, men det är mycket viktigt att stigar rustas upp varsamt. Många fungera bra som de är och behöver inte rustas upp.

Förbind inte Söderleden och Kornettvägen med bilväg. Argumentet är trygga och säkra skolvägar (och till idrottsplatsen på Boovallen).

**använda och utveckla gröna tjänster.** Fokus bör vara på de ekosystemtjänster som ängen erbjuder med till exempel rening av dagvatten och reglering av vattenflöden. I Riktlinjer för hållbart byggande från 2012 finns följande förslag på åtgärder/indikatorer på detta område:

*"Andelen hårdgjorda ytor har minimerats till fördel för ytor med naturlig infiltration."*

**en levande kulturmiljö.** *"Att kunna få uppleva historien i vardagsmiljön är en kvalitet som varierar och berikar stads- och landskapsbilden, ger den identitet och historisk förankring.*

*Kulturbistoriska kvaliteter bidrar till att skapa en attraktiv livsmiljö."* Man har tagit en del hänsyn i planen bland annat har man tagit bort en exploatering i naturområdet vid Bergbrinken där fornlämningar har hittats, men vi menar att den ökade bebyggelsen i området och fällning av ett stort antal gamla träd förstör värdefulla kulturvärden.

Enligt plankartan framgår att nya byggnader, tillbyggnader och markarbeten ska *"anpassas till markens topografi"* för att minimera sprängning, schaktning- och fyllnadsarbeten. Detta är en mycket bra intention, men vi anser att intentionen inte avspeglas i planen, eftersom att det är omöjligt att bygga flera hus på grund av topografin.

Föreningen påpekar att en miljöredovisning helt saknar relevant information om en detaljplans klimatpåverkan. Under avsnittet *Klimatpåverkan* framkommer inget om planens klimatpåverkan. Det handlar mest om klimatanpassning, vilket såklart är viktigt och ska självklart behandlas.

Trots att detaljplanen innebär stor exploatering av naturvärden nämns ingenting om ekologisk kompensation för förlorade värden. De anser att en policy för ekologisk kompensation borde utarbetas. Den ska sedan tillämpas vid alla detaljplaner som innebär exploatering av naturmark. Kompensationen kan ske antingen inom detaljplanen eller inom programområdet eller kommundelen. Än så länge finns inga krav på ekologisk kompensation vid detaljplaner i lagstiftningen men det kan komma att ändras. Föreningen vill här lyfta upp den s.k. skadelindringshierarkin som innebär att man vid exploateringar i första hand ska undvika påverkan, minimera negativ påverkan, kompensera negativ påverkan och i sista hand kompensera negativ påverkan.

Att planera långsiktigt för dagvattenhanteringen blir allt viktigare när konsekvenserna av klimatförändringarna blir alltmer påtagliga. Enligt planhandlingarna kommer föroreningshalterna i dagvattnet att minska om planerade åtgärder införs, vilket är bra. Viktigt är att följa upp att föreslagna åtgärder. Men trots att föroreningshalterna minskar bör större hänsyn tas till ökade regnmängder i framtiden. Även om man räknar med en klimateffekt i dagvattenutredningarna bör man verkligen ha marginaler för vad ett ändrat klimat kan innebära i fråga om regnmängder och skyfall eftersom effekterna kan bli värre än vad vi tror idag. Föreningen konstaterar att Nacka kommun väljer att bebygga lågpunkter där det finns översvämningsrisk. Dessa lågpunktsområden är också ofta viktiga miljöer för biologisk mångfald.

I miljöredovisningen framgår under avsnittet *Klimatpåverkan* att i princip all bebyggelse utmed Dalvägen bedöms som särskilt utsatt för omfattande översvämnning vid kraftigare regn. Allt talar rimligen för att låta dessa områden vara obebyggda. Effekterna av klimatförändringarna är svåra att beräkna och det kan självklart slå fel åt olika håll. Här måste försiktighetsprincipen råda. Den föreslagna vattenparken anser vi vara alldeles för liten för att kunna ha någon verklig effekt. Bebyggelsen i dessa lågpunktsområden borde utgå ur planen. Dessa områden borde istället utnyttjas för att jämna ut vattenflödena genom att anlägga våtmarker där. Detta skulle också ha positiva effekter på den biologiska mångfalden. Ängen bör bevaras och utvecklas som våtmark. Åtminstone bör exploateringen begränsas kraftigt. Detta för att bevara biologisk mångfald, det är brist på våtmarker, och dra nytta av ekosystemtjänster i form av rening och omhändertagande av dagvatten. Man kan också fråga sig om detta område, som består av lös lera och vattenområden är tjänligt för bebyggelse.

Bevara branddammen, som är viktigt för groddjur. Alternativt ta bort den planerade fastighet där bussen i dag har vändplan och gör dammen större i den riktningen och anlägg översvämningsområde/natur som kompensation för att en del av branddammen försvinner.

Föreningen hoppas också att man vill inarbeta ett antal groddjurspassager vid Gustavsviksvägen och Dalvägen som WSP föreslår.

Diket längs Dalvägen skall på vissa sträckor gå i kulvert – hur fungerar det för groddjur?

Föreningen menar att beskrivningen av områdets natur är otillräcklig, i planhandlingarna. I programskedet gjordes inga naturinventeringar i det nu aktuella planområdet. Inför planarbetet gjordes en groddjursinventering. Men det finns behov av att göra inventeringar av de skogsområden samt den ängsmark som finns i planområdet. Även fastighetsmark behöver inventeras. Någon trädinventering finns inte i de programhandlingar som finns utlagda på Nacka kommuns web. För att få en uppfattning om naturvärdena och spridningssamband för olika arter borde en mer övergripande naturinventering ha gjorts inför planarbetet.

Erfarenheter visar att skyddsbestämmelser för fällning av träd inte räcker till utan att många träd kommer att tas ner ändå. Självklart är det bra med sådana planbestämmelser, men det är viktigt att inte ha en övertro på vilket skydd det ger.



Något som borde belysas mer är vilken betydelse ängen har för den biologiska mångfalden i området. Områden med öppen ängsmark är en stor bristvara i hela sydöstra Boo och de få områden som finns kan antas ha en stor betydelse för den biologiska mångfalden genom sin funktion, även om man inte skulle hitta några sällsynta eller ovanliga arter på platsen.

Resonemang saknas om övergripande grönstruktur i planområdet och hur denna plan påverkar grönstrukturen i sydöstra Boo.

I programmet för Sydöstra Boo konstaterades också att Sydöstra Boo har ett underskott av grönstruktur men trots detta föreslås nu flera naturområden att bebyggas. Detaljplanen innebär exploatering av naturmark, som saknar hänvisningar och referenser till Nacka kommuns grönstrukturprogram.

I n-markerade områden bör skyddet utökas att gälla hela vegetationsmiljön även mark- och buskvegetation. På övrig fastighetsmark bör skyddet utökas med allmän lovplikt för fällning av träd.

I den nu aktuella detaljplanen för Dalvägen – Gustavsviksvägen förutsätts att en förskola kan anläggas intill Bootippen vid Oxbärsvägen. Alternativ placering borde reserveras för förskolan om tillstånd inte ges med anledning av föroreningarna från Bootippen eller om processen drar ut på tiden. Vidare förutsätts att Dalvägens anslutning till Boovägen görs genom en förlängning av Dalvägen.

**Planenhetens kommentar:** Som grund för plankartans n-områden har en inventering av värdefulla träd och sammanhängande vegetationspartier utförts.

Planområdets avgränsning i nordväst (mot Dalkarlsängen) har efter samrådsskedet ändrats, så att livs-/reproduktionsmiljöerna för bl.a. mindre hackspett, törnskata och gröngöling inte påtagligt ska påverkas negativt av ett genomförande av planförslaget.

Direkt öster om förskolan har bestämmelsen för allmän plats ändrats från PARK till NATUR för att en lämplig födosöksmiljö för bland annat mindre hackspett inte ska påverkas negativt.

Av de två alternativa planförslagen överensstämmer alternativ 1 i huvudsak med detaljplaneprogrammets förtätning. Utmed Värmdöleden angav programmet att området skulle utredas för arbetsplatser och bostäder. Inom detta område har såväl verksamhetsområden som flerbostadshus föreslagits. Bostadshusen kan med lämplig utformning uppfylla erforderliga boendekrav, dessutom kan dessa ge bullerskydd för bakomliggande villabebyggelse. Tillräckligt bullerskydd kan inte åstadkommas genom en vegetationskärm.

Beträffande säkerhetsavståndet 25 meter till Värmdöledens körbana bygger detta på en riskutredning i samråd med Södertörns brandförsvär.

Efter ett pilotarbete med ekosystemtjänster drog kommunen slutsatsen att beskrivning och analys av dessa fungerar bäst i en lite större skala än i detaljplanearbetet. Kommunen har därför valt att inte gå vidare med att göra ekosystemtjänstanalyser på detaljplanenivå. Detta innebär dock inte att kommunen inte arbetar med ekosystemtjänster. Ekosystemtjänster ingår bl.a. i GYF – grönytefaktor, som kommunen tillämpar i relevanta projekt. Ekosystemtjänstanalys är även ett lämpligt instrument när det gäller analys av större områden – enligt Nacka kommun.

Riksdagen har antagit två nya etappmål som handlar om urbana ekosystemtjänster. Det första målet handlar om att kommunerna senast år 2020 ska ha tillgång till en utvecklad metod för att ta tillvara och integrera stadsgrönska och ekosystemtjänster i urbana miljöer vid planering, byggande och förvaltning i städer och tätorter. Det andra målet handlar om att en majoritet av kommunerna senast år 2025 ska ta tillvara och integrera stadsgrönska och ekosystemtjänster i urbana miljöer vid planering, byggande och förvaltning i städer och tätorter.

Nacka kommun inväntar resultatet av Boverkets metodutveckling för analys av ekosystemtjänster i bl.a. planeringen enligt ovan. Boverket arbetar för närvarande med att ta fram ett analysverktyg för kommunal planering. Nacka kommun ser ingen anledning att ta fram en egen metodik, när arbete med detta pågår hos Boverket. Kommunen följer arbetet och kommer att testa verktyget när det finns på plats.

En dagvattenutredning har upprättats som ligger till grund för detaljplanen och dess genomförande, vilket bland annat grundar sig på 100-årsregn. Ett PM avseende skyfall har tagits fram som visar att vid exploateringar behöver höjdsättning göras med hänsyn till säker avledning av yttledes rinnande vatten vid skyfall. I detaljplanen finns definierat vilka vattennivåer nya byggnader behöver utformas och utföras för att inte skadas, som regleras med en planbestämmelse b.

Utanför planområdet behöver planerade fördröjningsvolymmer inom detaljplan Dalkarsängen utföras. Projekterad D1000-ledning genom detaljplan Mjölkkudden behöver få en större dimension. Korsningen Dalvägen/Baggensvägen i gränsen mellan detaljplanerna Dalvägen och Mjölkkudden behöver arbetas om.

Under avsnittet luft har miljöredovisningen tagit upp att det i området ska byggas ut kollektivtrafik vilket bidrar till att bilåkandet minskas och minskade utsläpp från bilismen. Detta kan belysas tydligare under avsnittet klimatpåverkan i miljöredovisningen senare i planskedet.

Gestaltungsprinciper detaljregleras inte i planförslaget. Bebyggelsens och fastigheternas storlek regleras. Utformning av husen prövas i samband med bygglov. Beträffande energieffektivt och sunt byggande har detta behandlats i planbeskrivningen.

Framöver kommer även förpackningsavfall och tidningar hämtas vid fastighetsgränsen. Servicen kommer att stegvis att höjas från 60 procent 2021 till att vara fullt utbyggt 2025. De nya reglerna innebär att åtta olika fraktioner behöver samlas in fastighetsnära; plast-, pappers-, metall- och färgade och ofärgade glasförpackningar, tidningar, matavfall och restavfall.

Kornettvägen och Söderled kommer endast att förbindas med gång- och cykelväg.

Beslutat detaljplaneprogrammet anger att ängen kan prövas med en tätare bostadsbebyggelse.

I samband med planarbetet har bebyggelsemöjligheterna studerats och bedömning av lämpliga avstyckningar har gjorts.

Förutom ängen och bullerstörda områden mot Värmdöleden exploateras inte någon naturmark.

Nuvarande bussvändslinga regleras som parkmark i detaljplanen.

Kulvert krävs på vissa ställen för fastighetsinfarter.

Som grund för plankartans n-områden har en inventering av värdefulla träd och sammanhängande vegetationspartier utförts. Redovisade naturområden avses att bevaras som naturmark med en försiktig gallring där så behövs. Detta är en genomförandefråga, som inte närmare regleras i detaljplan.

I det omarbetade planförslaget föreslås förskolan placeras på höjdpartiet, norr om Oxbärsvägen. Detta med hänsyn till dåliga grundläggningsförhållanden och angränsande våtmark samt värdefull naturmark i väster. Dessutom för att livs-/reproduktionsmiljöerna för bl.a. mindre hackspett, törnskata och gröngöling inte påtagligt ska påverkas negativt av ett genomförande av planförslaget. Direkt öster om förskolan har bestämmelsen för allmän plats ändrats från PARK till NATUR för att en lämplig födosöksmiljö för bland annat mindre hackspett inte ska påverkas negativt.

Det norra naturmarksområdet innehållande fornlämningar, del av fastigheten Backeböl 1:5 som ägs av Gustavsviks Ekonomiska Fastighetsägarförening (GEF), utgår ur detaljplaneförslaget. Planförslaget förutsätter att all övrig allmän platsmark övergår i kommunalt huvudmannaskap eftersom det inte finns särskilda skäl enligt Plan- och bygglagen för enskilt huvudmannaskap.

13. **Skanova** önskar att så långt som möjligt behålla befintliga tele-anläggningar i nuvarande läge för att undvika olägenheter och kostnader som uppkommer i samband med flytt och att detta registreras på planen.

Tvingas Skanova vidta undanflyttningsåtgärder eller skydda telekablar för att möjliggöra exploatering förutsätter Skanova generellt att den part som initierar åtgärden även bekostar den.

*Planenhetens kommentar.* Planenheten noterar synpunkterna.

### **Inkomna synpunkter från föreningar och företag**

14. **Baggenhöjdens Samfällighetsförening** påpekar att i det förslag som presenterats, har gångvägen mellan Persvägens vändplan och Evedalsvägen tagits bort. Detta är mycket olyckligt då denna gångväg frekvent används av boende i Baggenhöjden med närliggande område. Dels för att den förkortar och förenklar förbindelsen med bussarna på Gustavsviksvägen men också med övriga delar inom Gustavsvik. Denna gångväg är idag asfalterad och underhålls av Baggenhöjdens-Samfällighetsförening så väl som sommartid men nu också under vintertid.

**Planenhetens kommentar.** Gångvägen ligger kvar i planförslaget.

15. **Gustavsviks ekonomiska fastighetsägarförening** har följande synpunkter: Styrelsen för Gustavsviks Ekonomiska Fastighetsförening (GEF) noterar att kommunen tycks ha för avsikt att gå vidare i planprocesserna utan ett avtal med markägaren GEF avseende fastigheterna Backeböl 1:5, 1:624 och 1:126.

GEF motsätter sig att allmän platsmark i detaljplanen övergår till kommunalt huvudmannaskap.

Styrelsen för GEF konstaterar att deras förening har ca 330 fastigheter varav 210 ligger inom planområde Dalvägen – Gustavsviksvägen. Antal boende i planområdet är idag ca 600 personer.

Planförslag 1 ger en exploatering om ca 270 nya bostäder => En ökning från 210 => 480 (ökning med ca 2,3 ggr) innebär en högst avsevärd ökning av trycket på kommunikationer, skolor, andra allmänna servicebehov, som behöver utvecklas rejält.

Planförslag 2 ger en exploatering om ca 390 nya bostäder=> en ökning från 210 => 600 (ökning med ca 2,85 ggr) innebär således en ännu större ökning på behov av allmän service och kommunikationer.

De noterar att när antalet boende ökar från dagens ca 600 till ca 1500 eller fler, resulterar det i en kraftfull ökning av behov avseende allmän service, biltrafik samt övriga kommunikationer till och från vårt område. Detaljplanen saknar en konsekvensanalys och en tydlig beskrivning på hur dessa frågor ska lösas.

Skurubron står tidigast klar 2023 – och tunnelbanan tidigast år 2030 – så belastningen på andra knutpunkter måste också beaktas i helheten.

Föreningen noterar även att summan av samtliga föreslagna detaljplaner för hela Sydöstra Boo sammantaget skiljer sig markant från det politiskt beslutade planprogrammet för Sydöstra Boo från 2012, bl.a. avseende antal nya bostäder.

**Planenhetens kommentar.** Eventuella avtal regleras inte i detaljplan utan tas fram i annan ordning.

Det norra naturmarksområdet innehållande fornlämningar, del av fastigheten Backeböl 1:5 som ägs av Gustavsviks Ekonomiska Fastighetsägarförening (GEF), utgår ur detaljplaneförslaget. Detta innebär att föreningen kommer att ha fortsatt rådighet över naturområdet, ansvara för att hålla det tillgängligt och förvalta naturen.

Planförslaget förutsätter att all övrig allmän platsmark övergår i kommunalt huvudmannaskap eftersom det inte finns särskilda skäl enligt Plan- och bygglagen för enskilt huvudmannaskap, se även *Huvudmannaskap för allmän platsmark* på sid. 7.

Av de två alternativa planförslagen överensstämmer alternativ 1 i huvudsak med detaljplaneprogrammets förtätning. Utmed Värmdöleden angav programmet att området skulle utredas för arbetsplatser och bostäder. Inom detta område har såväl verksamhetsområden som flerbostadshus föreslagits. Bostadshusen kan med lämplig utformning uppfylla erforderliga boendekrav, dessutom kan dessa ge bullerskydd för bakomliggande villabebyggelse. Effektivt bullerskydd kan inte åstadkommas genom en vegetationsskärm.

Genom föreslagen utbyggnad av Dalvägen till Boovägen samt på- och avfartsramper till Värmdöleden ges förutsättningar för en god trafikförsörjning av Sydöstra Boo.

En successiv utbyggnad inom sydöstra Boo kan påbörjas när gator och vatten- och avlopp är utbyggt, vilket bedöms till 3 år efter planens lagkraftdatum. Detta innebär att Skurubron beräknas vara klar för trafik innan husproduktionen kommer igång.

### **Inkomna synpunkter från fastighetsägare inom planområdet**

16. **Ägaren till fastigheten Backeböl 1:58** har inkommit med ett förslag på ett flerbostadshus alternativt radhus på fastigheten.

*Planenhetens kommentar.* En stor del av fastighetens norra del består av skyddsvärd vegetation, på plankartan betecknad med n1-restriktioner, som innebär att träd och vegetation ska skyddas. En förtätning i form av flerbostadshus eller radhus är inte lämpligt.

17. **Ägarna till fastigheterna Backeböl 1:61, 1:84, 1:153, 1:784, 1:786 och 1:789** anser att inget av alternativen följer det i mars 2012 beslutat detaljplaneprogram. Av de två alternativa planförslagen förordas alternativ 1 med nedanstående synpunkter:
- Inga flerbostadshus och verksamheterna vid Storsvängen - Aprilvägen
  - Inga flerbostadshus vid korsningen Gustavsviksvägen - Malmbrinken.
  - Flerbostadshusen på ången vid Dalvägen/Hasselvägen ersätts med radhus
  - Maximal byggnadshöjd införs för flerbostadshus och radhus
  - Alla villafastigheters huvudbyggnad får högst innehålla två bostadslägenheter
  - Villafastigheters storlek ska vara minst 900 m<sup>2</sup>
  - All mark som Gustavsviks fastighetsägares ekonomiska förening äger och som inte ska exploateras i detaljplaner ska fortsätta att ägas av den ekonomiska föreningen och inte övertas av Nacka Kommun. Alternativt att naturmarken omvandlas till naturreservat för att förhindra ytterligare exploatering.

*Planenhetens kommentar.* Det bearbetade planförslaget överensstämmer i stora delar med det beslutade detaljplaneprogrammet. Utmed Värmdöleden angav programmet att området skulle utredas för arbetsplatser och bostäder. Inom detta område har såväl verksamhetsområden som flerbostadshus föreslagits. Bostadshusen kan med lämplig utformning uppfylla erforderliga boendekrav, dessutom kan dessa ge bullerskydd för bakomliggande villabebyggelse. Effektivt bullerskydd kan inte åstadkommas genom en vegetationsskärm. Trafikverket eller kommunen är inte beredda att bekosta bullerskydd utmed Värmdöleden.

De föreslagna minsta fastighetsstorlekarna har bedömts utifrån respektive fastighets förutsättningar som till exempel topografi, vegetation, markbeskaffenhet och läget i förhållande till kollektivtrafiken.

Planförslaget innefattar bestämmelse om högst två bostadslägenheter får inrymmas per huvudbyggnad.

Föreslagna byggnadshöjder har bland annat anpassats efter lämplig hustyp och topografi.

Det norra naturmarksområdet innehållande fornlämningar, del av fastigheten Backeböl 1:5 som ägs av Gustavsviks Ekonomiska Fastighetsägarförening (GEF), utgår ur detaljplaneförslaget. Planförslaget förutsätter att all övrig allmän platsmark övergår i kommunalt huvudmannaskap eftersom det inte finns särskilda skäl enligt Plan- och bygglagen för enskilt huvudmannaskap, se även planenhetens kommentarer av yttrande nr 15 och *Huvudmannaskap för allmän platsmark* på sid. 7.

18. **Ägarna till fastigheterna Backeböl 1:63, 1:81, 1:83, 1:106, 1:114 och 1:769** förordar alternativ 2. Förslaget möjliggör en utbyggnad av området på ett ansvarsfullt sätt som tar hänsyn till områdets karaktär och särart. Fastigheterna är noga utvalda som lämpliga för exploatering med hänsyn taget till omgivning och lämpligheten i förhållande till grannfastigheterna, också i nära dialog med kommunen.

De föreslagna radhusen placeras varsamt i terrängen i samklang med naturmiljö, topografi och landskapsbild, de bidrar till att behålla områdets blandning av byggnadstyper och de gör det möjligt för fler att bo i området. Framkomligheten till fastigheterna är mycket goda. Radhusen bidrar till ökad trygghet i området då det innebär fler människor på mindre yta jämfört med ett område med stora villatomter. Radhusbebyggelse innebär ett effektivt nyttjande av aktuella fastigheter.

I den händelse förordad förtätning inte äger rum kommer det dock få förödande konsekvenser fastighetsägaren. De mycket små byggrätter som presenteras i alternativ 1 är inte rimliga. Motivering till varför radhus på fastigheterna inte skulle vara lämpliga saknas också helt. Då boende närmast fastigheterna i huvudsak är positiva hoppas de på att alternativ 2 vinner acceptans också hos kommunen. För fastigheterna skulle exempelvis förslaget enligt alternativ 1 innebära att stora fastigheter endast får delas i två, trots att de även efter delning skulle vara mycket större än många andra fastigheter i området. Något som måste anses vara högst orättvist. Varför vissa flerbostadshus och radhus finns med också i alternativ 1, går inte heller att utläsa ur förslaget.

**Planenhetens kommentar.** På fastigheterna Backeböl 1:81 och 1:83 föreslås radhusbebyggelse. För övriga fastigheter föreslås friliggande villor med minsta fastighetsstorlek varierande mellan 900-1200 kvadratmeter. För fastigheterna 1:81 och 1:83 ges möjlighet till avstyckning. Detta i enlighet med beslutat detaljplaneprograms principer om förtätning.

Radhusbebyggelse på Backeböl 1:63, 1:106, 1:114 och 1:769 bedöms inte heller lämpliga i dessa delar av planområdet då dessa inte ligger i direkt anslutning till kollektivtrafikstråk.

19. **Ägaren till fastigheten Backeböl 1:64** är emot avstyckning av fastigheten. De anser att fastigheten inte är lämplig att stycka utifrån följande aspekter:

Befintliga byggnaders placering, huvudbyggnad och garage, gör det inte möjligt att stycka fastigheten. Planerad tillbyggnad omöjliggörs genom en avstyckning. En avstyckning innebär även att fastighetens karaktär kommer att förstöras.

Den föreslagna nya fastigheten är trafikstörd, sank och är därför olämplig att bebyggas.

Ägaren är emot att fastighet Backeböl 1:63 ska styckas och att radhus/flerfamiljshus uppförs på fastigheten.

Grannfastigheten Backeböl 1:63 är inte lämplig att bebygga med radhus eller avstyckas utifrån att även den fastigheten är sank och trafikstörd. Vid radhusbebyggelse är parkeringssituationen otydligt redovisad. De tycker att alternativ 1 är bättre än alternativ 2 eftersom en mindre förtätning föredras då detta kommer påverka områdets karaktär negativt.

Även dottern till fastighetsägaren till **Backeböl 1:64** påpekar i skrivelse olägenheterna av att stycka fastigheten.

**Planenhetens kommentar:** Planförslaget har justerats och medger nu endast en fastighet. Radhusen på Backeböl 1:63 har utgått ur planförslaget.

20. **Ägaren till fastigheten Backeböl 1:65** är emot den förtätning som planeras och önskar bevara Gustavsvik så som idag. Båda förslagen redovisar för stor förtätning. Ägaren föredrar alternativ 1. De är emot att Backeböl 1:63 och 1:64 förtätas. Förtätningen kommer förstöra områdets karaktär. Deras fastighet är trafikstörd och med förtätningen innebär det att det blir ytterligare buller och även ökad trafik, vilket kommer förstöra områdets karaktär.

**Planenhetens kommentar:** Se planenhetens kommentar av fastigheten Backeböl 1:64 under punkt 20.

21. **Ägaren till fastigheten Backeböl 1:69** har samma synpunkter som redovisas för Backeböl 1:61, under punkt 17. Utöver dessa synpunkter har ägaren följande synpunkter:
- Inga flerbostadshus vid korsningarna Gustavsviksvägen/Törnbrinken, Dalvägen/Rönnvägen och Dalvägen/Måbärsvägen.
  - Inga par- och radhus vid korsningarna Hasselvägen/Söderled, Storsvängen/Malmbrinken, Storsvängen/Malmbrinken, Storsvängen/Gustavsviksvägen, Gustavsviksvägen/Malmbrinken samt Persvägen/Baggensviksvägen.

**Planenhetens kommentar:** Det bearbetade planförslaget överensstämmer i stora delar med det beslutade detaljplanprogrammet, se planenhetens kommentar av fastigheten

Backeböl 1:61 under punkt 17. I det bearbetade planförslaget utgår rad- och parhus vid korsningarna Malmbrinken/Bergbrinken, Gustavsviksvägen/Malmbrinken, Hasselvägen/Söderled och Persvägen/Baggensviksvägen.

22. **Ägaren till fastigheten Backeböl 1:70** är emot styckningsmöjlighet. Ägaren är emot att Backeböl 1:63 förtätas. Alternativ 1 är mycket bättre än alternativ 2. Marken på Backeböl 1:63 är sank och de planerade radhusen kommer bli väldigt höga i och med att marken troligtvis behöver höjas med hänsyn till att grundvattennivån ska kunna klaras. Ska då Baggensviksvägen höjas?

*Planenhetens kommentar:* Fastighetens storlek och beskaffenhet bedöms ge möjlighet till avstyckning. Fastigheten Backeböl 1:63 ges en avstyckningsmöjlighet. Föreslagna radhus på fastigheten Backeböl 1:63 utgår ur planförslaget.

23. **Ägaren till fastigheten Backeböl 1:71 och 1:72** har följande synpunkter på detaljplaneförslag alternativ 2 som de förordar:
- Saknar par- och radhus på fastigheterna i enlighet med deras skiss som tidigare skickats in.
  - De vill projektera och bygga de nuvarande 2 tomterna med radhus och parhus då det är mest efterfrågan på denna typ av byggnader. Det är ur miljöperspektiv den bästa lösningen för att bygga miljömässigt hållbart.
  - Detaljplaneförslaget alternativ 2 visar även att en tomt på andra sidan gatan har fått radhusmarkering så det borde inte vara några hinder att det tillåts för dem också.
  - I planförslaget visas delning av 2 tomter till 6 stycken. I deras förslag har de samma indelning, men har placerat radhus på två av dessa tomter.

*Planenhetens kommentar:* Vid en bedömning, med hänsyn till mark- och topografiska förhållanden samt inte i anslutning till kollektivtrafikstråk, medger inte planförslaget radhus inom denna del av planområdet. Föreslagna radhus på fastigheten Backeböl 1:63 utgår ur planförslaget.

24. **Ägaren till fastigheten Backeböl 1:74** funderar på att stycka av fastigheten och undrar vad vägavgiften skulle bli för den avstyckade fastigheten i så fall.

*Planenhetens kommentar:* Fastigheten har bedömts avstyckningsbar. Se gatukostnader, som redovisas i gatukostnadsutredningen.

25. **Ägaren till fastigheten Backeböl 1:78 och 1:80** förordar alternativ 2. De har jobbat fram ett alternativ som passar deras två tomter och området generellt. I första hand vill de kunna bygga de parhus, som de redovisar. I andra hand skulle det få plats med totalt fem tomter. Detta var också kommunens förslag innan en förtätning med parhus var aktuell. Minsta fastighetsstorlek föreslås till 900 kvadratmeter, så att Backeböl 1:78 kan styckas i tre tomter.

Styrelsen i Gustavsviks fastighetsförening har inkommit med synpunkter till kommunen där styrelsen förordar lägre förtätning. Den åsikten representerar på inget sätt enskilda medlemmar där många är för alternativ 2, utan är helt och hållet



styrelsemedlemmarnas egna åsikter. De vill också poängtera att flera styrelsemedlemmar bor i Eriksvik, utanför planförslaget och alltså inte berörs av någon förändring. Deras synpunkter bör då lämnas utan avseende.

**Planenhetens kommentar.** Planförslaget medger avstyckning på fastigheterna för totalt fem fastigheter på Backeböl 1:78 och 1:80. Parhusbebyggelse bedöms inte lämpligt i den här delen av planområdet utan bedöms lämpligt i direkt anslutning till kollektivtrafikstråk.

26. **Ägaren till fastigheten Backeböl 1:85** anser att inget av alternativen följer det i mars 2012 beslutat detaljplaneprogram. Av de två alternativa planförslagen förordas alternativ 1.

De välkomnar kommunalt VA och en viss höjning av standarden på vägnätet, men anser att det kan och bör göras utan att områdets karaktär förändras på ett så omfattande sätt som båda alternativen kommer att innebära.

Om kommunen väljer en detaljplan enligt alternativ 1 har de inga nya synpunkter när det gäller deras egen fastighet. Om kommunen väljer en detaljplan enligt alternativ 2 önskar de möjlighet att bygga radhus för upp till 7 radhuslägenheter på fastigheten. De anser att det inte borde finnas några hinder för att även deras fastighet bebyggs med radhus, och att det skulle passa väl ihop med den nya karaktär som området kring nuvarande vändplats kommer att få i alternativ 2.

Fastighetsägaren anser att det är otydligt redovisat kring slänt- och markintrång. Det är olika redovisningar i samrådsredogörelsen och konsekvenser för fastighetsägare. Vad gäller?

De yrkar i första hand på att busshållplatsen förläggs på annan plats, samt att det inte anläggs någon gångbana längs deras tomtgräns. De anser att hållplatsen bör förläggas i Dalvägens början, nära parkeringsplatsen och idrottsplatsen eller ungefär där den finns idag, dvs vid nuvarande vändplan. Detta förutsätter att ingen ny tomt byggs vid nuvarande vändplan. De framhåller ett antal aspekter som på olika sätt stödjer deras förslag på alternativ placering av hållplatsen:

- Uppfyllande av SLL – Trafikförvaltningen och SL:s rekommendationer gällande avstånd mellan hållplatser i tätorter.
- Markinlösen samt Släntintrång
- Försämrade naturvärden
- Ökat buller, insyn och andra olägenheter

I detaljplaneförslaget finns förslag på nybildning av tomt i direkt anslutning till fastigheterna Backeböl 1:85, 1:86, 1:96 och parken vid nuvarande branddamm. De yrkar på att denna nybildning stryks helt och att den nybildade fastigheten tas bort ur detaljplanen.

**Planenhetens kommentar.** Ett bearbetat planförslag har tagits fram som i stora delar överensstämmer med det beslutade detaljplaneprogrammet. Slänt- och markintrång redovisas tydligt i Fastighetskonsekvensbeskrivningen med kartbilagor.

Busshållplatsers läge har studerats utifrån vägarnas geometriska utformning med lutningar som krävs för att uppnå godkänd standard för busstrafiken. Placering vid nuvarande vändplan är inte lämplig på grund av projekteringen av vägen, som gör att lutningen blir för brant på den korta sträckan. En placering på Dalvägen, väster om parkeringsplatsen, blir för nära busshållplatsen vid husen på ängen. Den föreslagna nybildade fastigheten, vid nuvarande bussvändplats, utgår och ersätts med parkmark.

27. **Ägaren till fastigheten Backeböl 1:87, 1:88, 1:124, 1:125 och 1:620** anser att alternativ 1 är ett bra alternativ men att exploateringsgraden inte kan anses som tillräcklig.

Ägaren ställer sig positiv till alternativ 2, vilket är mer i linje med kommunens ambitioner om att främja tillväxten i kommunen. De främjar att flerbostadshus byggs och prioriteras längs större vägar såsom Dalvägen och Gustavsviksvägen, som har bra buskommunikationer. Exploateringsgraden i alternativ 2 anses vara en bra nivå och att det kluster som den föreslagna bebyggelsen på dessa fastigheter skapar en bra boendemiljö i området runt Storsvängen/Dalvägen.

Det har konstaterats att delar av fastigheten Backeböl 1:620 krävs för att möjliggöra breddning och utbyggnad av Baggensvägen/Gustavsviksvägen. Ägaren ställer sig positiv till detta om högre exploateringsgrad på fastigheterna erbjuds i utbyte.

**Planenhetens kommentar.** Noterar att alternativ 2 förordas. Exploaterings omfattning regleras i detaljplanen.

28. **Ägaren till fastigheten Backeböl 1:90** har samma synpunkter som redovisas för Backeböl 1:61, under punkt 17. Ägaren vill dock att minsta fastighetsstorlek ska vara minst 1000 kvm.

Ägaren motsätter sig flerbostadshus vid korsningen Gustavsviksvägen/Törnbrinken.

Ägaren motsätter sig avstyckning på grund av att de bedömer tomten olämplig att stycka. Huset ligger centralt på tomten uppe på ett berg som sedan sluttar ner mot Gustavsviksvägen. En avstyckning mot Gustavsviksvägen skulle bli en smal landtunga huvudsakligen bestående av branta terrängpartier och trafikbuller som konsekvens.

**Planenhetens kommentar.** Se planenhetens kommentar av fastigheten Backeböl 1:61 under punkt 17.

Planförslaget har justerats så att föreslagen avstyckning utgår. De föreslagna minsta fastighetsstorlekarna har bedömts utifrån respektive fastighets förutsättningar som till exempel topografi, vegetation och markbeskaffenhet.

29. **Ägaren till fastigheten Backeböl 1:92** förordar alternativ 1.

*Planenhetens kommentar:* Ett bearbetat planförslag har tagits fram som i stora delar överensstämmer med det beslutade detaljplaneprogrammet.

30. **Ägaren till fastigheten Backeböl 1:96** har följande synpunkter:

Om befintlig byggnad ska ligga kvar uppstår problem med släntintrång och tillfart till fastighetens verksamhet i bottenvåningen. Konsekvensen blir att verksamheten måste läggas ner eller flyttas till annan plats.

Trafikbulerutredningen ifrågasätts med hänsyn till trafikmängden, andelen tung trafik med många bussrörelser, vägens utformning med brant backe och bredare väg. För att klara bullret skulle det krävas stora ombyggnader av befintligt hus.

För att förbättra situationen för fastigheten bör Gustavsviksvägen flyttas väster om branddammen, vilket även skulle minska vägens lutning, förbättra kurvradien och den fria sikten samt spara befintliga träd. Den nya fastigheten, vid branddammen, måste då utgå ur planförslaget.

Ägaren ifrågasätter varför föreslaget flerbostadshus inte är medtaget i alternativ 1, då detta skulle kunna lösa en stor del av fastighetens problem.

För fastigheten Backeböl 1:96 finns över 60 servitut men i den föreslagna detaljplanen har ingen servitutsutredning gjorts. En servitutsutredning bör göras innan detaljplanen kan antas.

Områdets karaktär bör bevaras i större omfattning än konsekvenserna av förslaget.

*Planenhetens kommentar:* Det bearbetade planförslaget medger ett flerbostadshus på fastigheten, enligt inlämnat förslag.

Den tidigare föreslagna nya fastigheten, vid branddammen, utgår och ersätts med parkmark. Alternativa vägsträckningar har här särskilt studerats. Ett läge väster om branddammen ingår i studien, men har avfärdats på grund av den inte uppfyller tillräckliga geometriska krav för busstrafik.

En särskild fastighetskonsekvensbeskrivning har upprättats.

31. **Ägaren till fastigheten Backeböl 1:110** anser att det är olyckligt om Dalvägen kommer att användas som "genomfartsled" om det skulle uppstå köer på väg 222 i vardera riktningen. Ett förslag vore att koppla ihop Dalvägen med Boovägen ena riktningen för persontrafik för trafiken mot Stockholm och endast tillåta buss att åka båda riktningarna och dessutom nyttja område/avfarten vid "passagen" väg 222 vid Storsvängens början och där Gustavsviksvägen går under väg 222 som nedfart till området. Dessutom att ordna med en trafikplats med av- och påstigning för busstrafik på samma sätt som för Nacka trafikplats. Detta ökar flexibiliteten för boende och kommande behov av att knyta samman området för pendling till Stockholm och Värmdö med att minska klimatpåverkan på ett positivt sätt.

Ägaren vill kunna stycka sin fastighet i två fastigheter, för att kunna uppföra två byggnader, alternativt kunna bygga ett parhus/flerfamiljshus på en tomt. Ett alternativ skulle även kunna vara att bygga en bostadsrättsförening med flera byggnader. Då marken väl kan nyttjas för suterräng. Källare med två plan skulle ej påverka nämnvärt och ej skymma utsikt för bakomliggande bebyggelse.

**Planenhetens kommentar.** Ovan beskrivna trafiklösning bedöms inte möjlig med hänsyn till korsningsavstånd på Värmdöleden, trafiksäkerhet och kommunikation inom sydöstra Boo samt höga kostnader för nya ramper.

Fastigheten bedöms inte avstyckningsbar med hänsyn till topografiska svårigheter samt värdefull mark och vegetation.

32. **Ägaren till fastigheten Backeböl 1:111** anser att både alternativ 1 och 2 är för långt ifrån planprogrammet från 2012. De anser hela denna planprocess skett tvivelaktigt då det verkar fattats beslut/förhandsbesked mellan kommunens tjänstemän och byggherrar som ser Gustavsvik som en investering. De menar att det som kommunen försöker göra av/med Gustavsvik strider mot en rad demokratiska tankar och även svensk lag.

Ägaren har efterfrågat svar på frågor gällande insänt byggnadsförslag (2016) på sin fastighet. Ägaren har efterfrågat återkoppling på begäran om att få filer på det reviderade förslaget.

Gällande sin fastighet står ägaren fast vid sitt första insända förslag med radhus och anser att detta är fullt rimligt då denne blir omringad av radhus, enligt planförslaget alternativ 2.

**Planenhetens kommentar.** Ett bearbetat planförslag har tagits fram som i stora delar överensstämmer med det beslutade detaljplaneprogrammet. Fastighetens storlek och beskaffenhet bedöms ge möjlighet till avstyckning för en ny villa. Radhusbebyggelse bedöms inte lämpligt med hänsyn till topografiska svårigheter och värdefull mark och vegetation samt att fastighetens läge inte ligger i direkt anslutning till kollektivtrafikstråk. Även föreslagna radhus på angränsande fastigheter har utgått ur planförslaget.

33. **Ägaren till fastigheten Backeböl 1:113 och 1:792** förordar alternativ 2 som innebär en större förtätning med flerfamiljshus. De har inkommit med ett förslag på radhus på deras fastigheter, vilka är inkluderade i alternativ 2.

Styrelsen i Gustavsviks fastighetsförening har inkommit med synpunkter till kommunen där styrelsen förordar lägre förtätning. Den åsikten representerar på inget sätt enskilda medlemmar där många är för alternativ 2, utan är helt och hållet styrelsemedlemmarnas egna åsikter. Notera även att samma styrelse förordade tidigare en större byggnation på Bergbrinken/Malmbrinken. De vill också poängtera att flera styrelsemedlemmar bor i Eriksvik, utanför planförslaget och alltså inte berörs av någon förändring. Deras synpunkter bör då lämnas utan avseende.

**Planenhetens kommentar.** Ett bearbetat planförslag har tagits fram som i stora delar överensstämmer med det beslutade detaljplaneprogrammet.

Fastigheternas storlek och beskaffenhet bedöms ge möjlighet till avstyckning för sammantaget sex villafastigheter. Radhusbebyggelse bedöms inte lämpligt i den här delen av planområdet, eftersom den inte ligger i nära anslutning till kollektivtrafikstråk. Även föreslagna radhus på angränsande fastigheter har utgått ur planförslaget.

34. **Ägaren till fastigheten Backeböl 1:116** anser att båda alternativen ger en stor höjning av antalet bostäder jämfört med programmet från 2012. Nacka kommun lovade att förtätningen av Gustavsvik skulle ske på ett varsamt sätt eftersom det är en unik miljö, värd att värna om.

Exploateringen som föreslås i de olika alternativen är så stor att den gör en helt ny bild av Gustavsvik. Eftersom fastigheten ligger mitt i området blir den helt omringad av stora huskroppar, motsätter ägaren sig speciellt alternativ 2.

Ägaren motsätter sig byggandet av alla stora flerfamiljshus utmed Malmbrinken och Storsvängen. Ägaren motsätter sig att Malmbrinken blir en genomfartsgata och är emot avstängningen av Storsvängen, mellan Baggensvägen och Malmbrinken.

**Planenhetens kommentar.** Ett bearbetat planförslag har tagits fram som i stora delar överensstämmer med det beslutade detaljplaneprogrammet.

Inom kvarteret där fastigheten är belägen utgår tidigare föreslagna radhusbebyggelse som redovisats i alternativ 2 med högre förtätning.

Storsvängens anslutning till Gustavsviksvägen kommer efter Gustavsviksvägens ombyggnad att få betydligt försämrade förhållande beträffande lutning och sikt, varför den av trafiksäkerhetsskäl inte är lämplig för biltrafik.

35. **Ägaren till fastigheten Backeböl 1:120** har följande synpunkter:

Anser att inget av alternativen följer det i mars 2012 beslutat detaljplaneprogram.

Av de två alternativa planförslagen förordas alternativ 1 med nedanstående synpunkter:

- Inga flerbostadshus inom planområdet.
- Positiva till radhus samt parhus och vill att alla flerbostadshus ersätts med antingen radhus eller parhus.
- Positiva till verksamheterna på Storsvängen/ Aprilvägen
- Positiva till återvinningsstationen
- Alla villafastigheters huvudbyggnad får högst innehålla två bostadslägenheter
- Villafastigheters storlek ska vara minst 900 kvadratmeter
- All mark som Gustavsviks fastighetsägares ekonomiska förening äger och som inte skall exploateras i detaljplaner skall fortsätta att ägas av den ekonomiska föreningen och inte övertas av Nacka Kommun. Alternativt att naturmarken omvandlas till naturreservat för att förhindra ytterligare exploatering.

**Planenhetens kommentar.** Ett bearbetat planförslag har tagits fram som i stora delar överensstämmer med det beslutade detaljplaneprogrammet.

De föreslagna minsta fastighetsstorlekarna har bedömts utifrån respektive fastighets förutsättningar som t ex topografi, vegetation och markbeskaffenhet.

Det norra naturmarksområdet innehållande fornlämningar, del av fastigheten Backeböl 1:5 som ägs av Gustavsviks Ekonomiska Fastighetsägarförening (GEF), utgår ur detaljplaneförslaget.

Planförslaget förutsätter att all övrig allmän platsmark övergår i kommunalt huvudmannaskap eftersom det inte finns särskilda skäl enligt Plan- och bygglagen för enskilt huvudmannaskap, se även planenhetens kommentarer av yttrande nr 15 och *Huvudmannaskap för allmän platsmark* på sid. 7.

**36. Ägaren till fastigheten Backeböl 1:122** har följande synpunkter:

- I första hand önskar ägaren att kommunen återgår till ursprungsplanen i planprogrammet.
- I andra hand förordas alternativ 1, men helt utan flerbostadshus, radhus och verksamheter. Bevara nyckelbiotoper och låt ängen vid Dalvägen/Hasselvägen bli en stor park med vatteninslag. Detta skulle också kunna medföra att hotade arter har habitat som är lämpliga för deras överlevnad när nu branddammen föreslås minska betydligt i storlek. Med största sannolikhet torrläggs denna vid byggnation av den nya vägen vilket kan leda till att fridlysta grodor och vattensalamandrar dör.
- Om det är problem med buller bör en bullerskärm byggas istället för verksamheter/flerbostadshus och skärmen ska betalas av kommunen och inte fastighetsägarna.
- I tredje hand förordas alternativ 2. Alternativet strider mot bevarandet av den unika karaktären som området har samt att många boende uttryckt ett starkt motstånd mot den höga förtätningsgraden. Det strider också mot kommunens intresse att bevara grönområden för rekreation för de boende och den värnar inte om ädellövträdbeståndet och nyckelbiotoper.
- Ägaren anser att alla fastigheter med bostadshus inom planområdet ska ha en och samma begränsning till maximalt två bostadslägenheter per fastighet och att samma maximala nockhöjd ska tillämpas för alla bostadsfastigheter inom planområdet, oavsett byggnadstyp.
- Ägaren emotsätter sig att korsningen Gustavsviksvägen-Storsvängen och början på Storsvängen görs om till gång- och cykelväg istället för att vara en bilväg. Detta skulle avsevärt försvåra trafiksituationen för boende längs med Storsvängen. De skulle bli tvingade att åka omvägar för att ta sig hem. Med dagens trafiksituation är inte korsningen Gustavsviksvägen-Storsvängen en olycksdrabbad korsning.
- De kommer få stora problem om den förtätningen som föreslås i alternativ 1 och alternativ 2 går igenom. Den långa backen uppför Storsvängen blir till exempel extremt hal på vintern, så den undviker de helt att köra. Det går inte att mötas i den backen för den är för smal. Ett flerbostadshus på Storsvängen/Aprilvägen kan medföra en mycket svår trafiksituation i den långa

backen, på grund av halka och svårighet att mötas. Detsamma gäller backen nerför Ekliden.

- Vattenparken i detaljplaneförslaget är väldigt liten. Den borde kunna få en större del av ängen. Angående den Östra parken så undrar ägaren hur kommunen tänkt att göra om fotbollsplanen till en allaktivitetsyta för olika bollsporter?
- Om den lägre graden av förtätning antas borde kommunen se över om placeringen av förskolan är den rätta. Då kan det bli väldigt mycket genomfartstrafik från andra områden. Kanske vore det bättre att placera förskolan vid den tilltänkta skolan vid Dalkarlsängen för att slippa genomfartstrafik?
- Ägaren anser inte att det behövs en återvinningsstation i området. Den kommer att medföra nedskräpning och att stora lastbilar måste kunna komma fram för att tömma behållarna.
- Ägaren vill behålla huset och göra en eventuell avstyckning bredvid. Enligt förslaget anges minsta tomtstorlek på 1000 kvadratmeter. Om det blir den föreslagna tomtstorleken som angetts i förslaget kommer inte deras tomt vara avstyckningsbar utan att det permanenta huset rivs. Ägarna föreslår en minsta fastighetsstorlek på 700 m<sup>2</sup>, för att kunna behålla det befintliga huset.
- Prickad mark på fastigheten är felaktigt utritad och stämmer inte överens med var träden faktiskt står. Önskar att prickmarken ritas om så att den stämmer med verkligheten.
- På flera platser längs vägen som är markerade för släntintrång står det träd, som ägaren är mån om att de får stå kvar.
- Ägaren anser att rondellen vid busshållplatsen Gustavsvik ska bevaras. Den är ett landmärke av stort kulturellt värde.
- Ägaren vill att all mark som idag ägs av Gustavsviks Ekonomiska Förening även fortsättningsvis skall ägas av föreningen.

**Planenhetens kommentar.** Ett bearbetat planförslag har tagits fram som i stora delar överensstämmer med det beslutade detaljplaneprogrammet. Ängen vid Dalvägen/Hasselvägen föreslås bebyggas med flerbostadshus och radhus, vilket bedöms möjligt efter att marken fyllts upp till minst föreskriven höjd enligt detaljplanen (+17.5 m).

Enligt detaljplaneprogrammet angavs att trafikbulerstört område utmed Värmdöleden skulle prövas för flerbostadshus och verksamheter. I föreliggande förslag föreslås såväl flerbostadshus som verksamheter där det är lämpligt med hänsyn till bullersituationen. Flerbostadshusen innebär även att bakomliggande bebyggelse får mindre störningar.

Planförslaget innefattar bestämmelse om högst två bostadslägenheter får inrymmas per huvudbyggnad inom friliggande bostadshus. Byggnadshöjden har bland annat anpassats efter hustyp och topografi.

Storsvängens anslutning till Gustavsviksvägen kommer efter Gustavsviksvägens ombyggnad att få betydligt försämrade förhållande beträffande lutning och sikt, varför den av trafiksäkerhetsskäl inte är lämplig för biltrafik. Där så erfordras anordnas mötesplatser på lokalatorna där sikt är begränsad och lutningsförhållanden är besvärliga.

Vattenparken har dimensionerats utifrån framtida dagvattenavrinning utmed Dalvägen från planområdet och angränsande områden.

Båda förskolorna kommer på sikt att behövas.

Med tanke på områdets storlek och antal hushåll krävs en återvinningsstation inom området. Förslaget läge, strax söder om Värmdöleden, är fördelaktigt med hänsyn till Gustavsviksvägen som är huvudgata samt att läget är bullerstört.

En lämplig minsta fastighetsstorlek inom kvarteret har bedömts vara 1000 kvadratmeter. Förutsättningen för att dela fastigheten kräver grannsamverkan för att uppnå minsta fastighetsstorlek.

Hela prickmarkerade zonen inom kvarteret är naturmark som utgör en s.k. spridningskorridor för flora och fauna.

Nuvarande vägområdesbredd jämte mindre släntintrång krävs för att uppnå en fullgod standard. Hänsyn kommer där så är möjligt att tas till befintliga träd.

Nuvarande bussvändslinga vid Gustavsvik föreslås utgöra parkmark.

Det norra naturmarksområdet innehållande fornlämningar, del av fastigheten Backeböl 1:5 som ägs av Gustavsviks Ekonomiska Fastighetsägarförening (GEF), utgår ur detaljplaneförslaget.

Planförslaget förutsätter att all övrig allmän platsmark övergår i kommunalt huvudmannaskap eftersom det inte finns särskilda skäl enligt Plan- och bygglagen för enskilt huvudmannaskap, se även planenhetens kommentarer av yttrande nr 15 och *Huvudmannaskap för allmän platsmark* på sid. 7.

37. **Ägaren till fastigheten Backeböl 1:123** anser att inget av alternativen följer det i mars 2012 beslutat detaljplaneprogram. Av de två alternativa planförslagen förordas alternativ 1 med nedanstående synpunkter:

- Endast låga byggnader, parhus och radhus tillåts och inga flerfamiljshus
- Begränsa bredden på Dalvägen. Det räcker med "en" gång- och cykelbana, på ena sidan av vägen.
- Nuvarande lekplats ska bevaras i nuvarande karaktär (grönområde)
- Berget mellan Storsvängen och Gustavsviksvägen där det finns fornlämningar/sprickan i berget bör bevaras helt, föreslår att området skyddas genom att klassas som naturreservat.



- All mark som Gustavsviks fastighetsägares ekonomiska förening äger och som inte skall exploateras skall fortsätta att ägas av den ekonomiska föreningen och inte övertas av Nacka Kommun.

**Planenhetens kommentar.** Ett bearbetat planförslag har tagits fram som i stora delar överensstämmer med det beslutade detaljplaneprogrammet.

De föreslagna minsta fastighetsstorlekarna har bedömts utifrån respektive fastighets förutsättningar som t ex topografi, vegetation och markbeskaffenhet.

Av trafiksäkerhetsskäl föreslås en gångbana på Dalvägens norra sida och en gång- och cykelväg på dess södra sida.

Lek- och rekreationsytor är anpassade efter områdets storlek och antal hushåll.

Fornlämningar är lagskyddade enligt kulturmiljölagen.

Det norra naturmarksområdet innehållande fornlämningar, del av fastigheten Backeböl 1:5 som ägs av Gustavsviks Ekonomiska Fastighetsägarförening (GEF), utgår ur detaljplaneförslaget.

Planförslaget innebär att all övrig allmän platsmark övergår till kommunalt huvudmannaskap, eftersom det saknas särskilda skäl för enskilt huvudmannaskap enligt Plan- och bygglagen, se även planenhetens kommentarer av yttrande nr 15 och *Huvudmannaskap för allmän platsmark* på sid. 7.

38. **Ägaren till fastigheten Backeböl 1:145** har samma synpunkter som redovisas för fastigheten Backeböl 1:61 under punkt 17. De vill dock att minsta fastighetsstorlek ska vara minst 1000 kvadratmeter.  
Ägaren vill att all prickmarkering avseende gällande naturvärden tas bort, då träden togs bort under 2016.

**Planenhetens kommentar.** Se planenhetens kommentar av fastigheten Backeböl 1:61 under punkt 17.

Fastighetens minsta storlek föreslås till 1000 kvm.

Prickmarkering avseende naturvärden har justerats på plankartan.

39. **Ägaren till fastigheten Backeböl 1:153** har synpunkter på förslaget släntintrång på fastigheten avseende föreslagen busshållplats. Befintlig infart blir inte möjlig att använda med förslaget släntintrång för busshållplatsen.

**Planenhetens kommentar.** Busshållplatsen har flyttats till ett mer västligt läge, så att befintlig infart fortsättningsvis blir möjlig att använda. Det återstår en smal remsa släntintrång, väster om den flyttade busshållplatsen, som krävs för att kunna bygga om vägen till erforderlig standard för busstrafik.

40. **Ägaren till fastigheten Backeböl 1:477** välkomnar och förespråkar alternativ 2 med högre förtätning. De ser fram emot fungerande vatten, fungerande och trygga gator, flera grannar, mindre tomter, en ny förskola och förlängningen av Dalvägen,

vilken kan trafikeras med buss. De välkomnar flerbostadshus som kan ge en blandad bebyggelse.

De förespråkar att fastigheter skall kunna bebyggas tidigare än nu utsatt tid efter att planen vunnit laga i kraft.

Ägarna ser även gärna att busshållplatser på väg 222 byggs så att boende i området även har tillgång till bussarna som passerar Gustavsvik/Eriksvik på väg till och från Värmdö, lämpliga ställen för detta kan vara vid viadukten som går över Gustavsviksvägen i närhet till Storsvängen, Malmbrinken och Bergsbrinken. De efterfrågar ett övergångsställe vid Storsvängen/Gustavsviksvägen vid busshållplats Norrkärr. Det är ett farligt ställe att korsa vägen, bilisterna håller höga hastigheter trots 40 km/h hastighetsbegränsning, det är dålig sikt på grund av kurvor samt hög bullernivå vilket minskar chanserna att höra bilarna.

**Planenhetens kommentar.** Busshållplatser på Värmdöleden är en fråga för Trafikverket och Landstingets trafikförvaltning. Detaljplanen kan inte reglera placering av övergångsställen. Frågan har förts vidare till trafikenheten för åtgärd.

41. **Ägaren till fastigheten Backeböl 1:478** anser att flerfamiljshusen vid Storsvängen/Aprilvägen bör minskas avsevärt i skala och att de hus som står närmast deras tomtgräns kommer längre ifrån och blir mindre och att hänsyn tas till miljön och bevarar det lilla gröna som finns idag.

**Planenhetens kommentar.** Planenheten bedömer att föreslagna avtrappade hushöjder på flerbostadshusen tar hänsyn till angränsande bebyggelse.

42. **Ägaren till fastigheten Backeböl 1:480** har samma synpunkter som redovisas för fastigheten Backeböl 1:61 under punkt 17.

Ägaren vill kunna stycka sin fastighet. En redovisning av bullersituationen för flerfamiljshusen på Aprilvägen – Storsvängen krävs samt hur denna byggnad påverkar bullersituationen för bakomliggande fastigheter.

**Planenhetens kommentar.** Se planenhetens kommentar av fastigheten Backeböl 1:61 under punkt 17.

Fastigheten bedöms inte avstyckningsbar på grund av den besvärliga topografin. En mer exakt bullerberäkning kan i nuläget inte göras förrän planerad ny bebyggelse mot Värmdöleden är projekterad.

43. **Ägaren till fastigheten Backeböl 1:482** förespråkar alternativ 2.
- De önskar att Nacka kommun lägger tillbaka förslag till exploatering som är bortplockat både ur alternativ 1 och 2. Exploateringen är väl genomtänkt och platsen är lämplig inte minst för att det är nära till kommunikationer på Dalvägen. Husen är också belägna i ena änden av Storsvängen. I den andra änden finns förslag till flerbostadsbebyggelse och det passar väl in med förslaget i andra änden av Storsvängen.

- Ägaren önskar att det ska vara möjligt att bilda egen fastighet för vart och ett av radhusen med gemensamhetsanläggning.
- Om kommunen inte finner att de fyra radhusen är lämpliga önskar ägaren byggrätt för ett parhus med möjlighet att bilda separat fastighet för respektive hus. Byggrätten per parhus bör vara 120 kvm per parhusdel i två våningar plus vind. Byggnadshöjd 8,8 meter.
- Enligt översiktsplan 2018 ska det i området vara möjligt att uppföra gruppbyggda småhus och mindre flerbostadshus. Därför bör kommunen tillåta en något högre exploatering än vad som medges i samrådsförslag 1 och 2.
- Planen bör ändras så att det är möjligt att inreda 3-4 bostäder i respektive huvudbyggnad. Enligt planförslaget står angivet att en huvudbyggnad per villafastighet får uppföras. Detta bör ändras till en huvudbyggnad per fastighet för bostadsändamål.
- Det bör också vara möjligt att i större omfattning bygga parhus med egna fastigheter på 550 kvadratmeter.
- Kommunen har lagt in ett avsnitt om fördröjd genomförandetid med tre år med motiveringen att blivande fastighetsägare ska slippa bekosta enskilt avlopp. Då planarbetet redan är påtagligt försenat bör den fördröjda genomförandetiden kortas ner alternativt helt tas bort. Det bör vara möjligt att åtminstone bygga en- och tvåbostadshus direkt när planen har vunnit laga kraft. På så vis går det att få en spridning i byggandet.

**Planenhetens kommentar.** Fastigheten bedöms inte lämplig för parhus eller radhus på grund av fastighetens storlek och topografi samt att fastigheten inte ligger i anslutning till kollektivtrafikstråket. Planförslaget medger en avstyckning av fastigheten. Planbestämmelserna reglerar markanvändningen för friliggande bostadshus (e1) och att högst två bostadslägenheter får inrymmas per huvudbyggnad. Kommunen har gjort bedömningen att fördröjd genomförandetid behövs framför allt för att underlätta utbyggnaden av vatten- och avlopp samt ombyggnation av gator.

**44. Ägaren till fastigheten Backeböl 1:488 förordar alternativ 1.**

Då Storsvängen ska höjas vid sektion 0/750-0/780 om än i mindre omfattning än tidigare vill de ha möjlighet till stödmur (inget släntintrång) för vägen på denna sträckning. De bor idag lägre än vägen och har bekostat naturstenskant och motfyllning mot vägen för att kunna anlägga ett buskage för att hindra insyn och bygga bort höjdskillnaden för bättre trivsel på uteplatsen och dammen. De vill fortsättningsvis kunna bygga ett staket och sätta häck för att förhindra insyn, känslan av att man tittar ner på dem känns inte trevligt, därav nuvarande stödmur och häck. Lika viktigt är att förhindra att all snö som plogas knäcker buskar och träd. Så som släntintrånget är ritat kommer det inte finnas plats för detta, om buskar och träd skall placeras nedanför slänten. I den delen där man vill göra markintrång 0/710-0/740 har de inget att erinra då de antar att lösningen med stödmur i hörnet mot stigen kvarstår? De kan dock inte utläsa detta ur planförslaget.

**Planenhetens kommentar.** Släntintrånget bedöms nödvändigt för att vägen ska uppnå erforderlig standard. Om släntintrång krävs som påverkar befintlig mur och plantering kommer detta att ersättas på lämpligt sätt.

45. **Ägaren till fastigheten Backeböl 1:491** vill inte stycka fastigheten. De anser att båda alternativen är dåliga. Det skulle innebära en alldeles för stor förtätning av området. Hyreshus passar inte in i området. Föreningens mark ska inte beslagtas av kommunen.

**Planenhetens kommentar.** Fastigheten bedöms lämplig att avstycka i två fastigheter. Ett bearbetat planförslag har tagits fram som i stora delar överensstämmer med det beslutade detaljplaneprogrammet.

De föreslagna minsta fastighetsstorlekarna har bedömts utifrån respektive fastighets förutsättningar som t ex topografi, vegetation och markbeskaffenhet.

Det norra naturmarksområdet innehållande fornlämningar, del av fastigheten Backeböl 1:5 som ägs av Gustavsviks Ekonomiska Fastighetsägarförening (GEF), utgår ur detaljplaneförslaget. Planförslaget innebär att all övrig allmän platsmark övergår till kommunalt huvudmannaskap, eftersom det saknas särskilda skäl för enskilt huvudmannaskap enligt Plan- och bygglagen, se även planenhetens kommentarer av yttrande nr 15 och *Huvudmannaskap för allmän platsmark* på sid. 7.

46. **Ägaren till fastigheten Backeböl 1:492** motsätter sig alternativ 2 och flerbostadshus vid Storsvängen-Aprilvägen. Ägaren ifrågasätter förändringen i förhållande till planprogrammet samt varför är det okey att bygga utmed Värmdöleden?

**Planenhetens kommentar.** Ett bearbetat planförslag har tagits fram som i stora delar överensstämmer med det beslutade detaljplaneprogrammet.

De föreslagna minsta fastighetsstorlekarna har bedömts utifrån respektive fastighets förutsättningar som till exempel topografi, vegetation och markbeskaffenhet. Enligt detaljplaneprogrammet angavs att trafikbulerstört område utmed Värmdöleden skulle prövas för flerbostadshus och verksamheter. I föreliggande förslag föreslås såväl flerbostadshus som verksamheter där det är lämpligt med hänsyn till bullersituationen. Flerbostadshusen innebär även att bakomliggande bebyggelse får mindre störningar.

47. **Ägaren till fastigheten Backeböl 1:494** förordar alternativ 2. De vill stycka sin fastighet. Fastighetsägarna avser att utföra en bullerutredning och lämna in ett förtätningsförslag som visar en utformning av byggnader som uppfyller bullerkraven om tyst sida. Detta i paritet med de grannar som lämnat in förslag om förtätning och får stycka av sina fastigheter.

**Planenhetens kommentar.** Fastigheten bedöms inte avstyckningsbar på grund av bullerstörningar och fastighetens besvärliga topografiska förhållanden.

48. **Ägaren till fastigheten Backeböl 1:632** förordar alternativ 2.

De vill kunna stycka sin fastighet. Enligt tidigare planförslag har fastigheten varit avstyckningsbar. I de två nya alternativen finns inte denna möjlighet kvar och de undrar varför det inte kvarstår.

*Planenhetens kommentar.* Fastigheten bedöms inte avstyckningsbar på grund av bullerstörningar och fastighetens besvärliga topografiska förhållanden.

49. **Ägaren till fastigheten Backeböl 1:643** har samma synpunkter som redovisas under punkt 17.

Ägaren motsätter sig de föreslagna flerbostadshusen på Backeböl 1:644 och 1:645 i alternativ 2, då de kommer att ligga nära tomtgräns till deras fastighet och skymma dagsljuset och reflektera trafikbuller till deras tysta sida på tomten.

Ett av flerbostadshusen är ritad att stå på brunnen som de delar med Backeböl 1:644.

*Planenhetens kommentar.* Planenheten bedömer att föreslagna avtrappade hushöjder på flerbostadshusen tar hänsyn till angränsande bebyggelse.

Samtliga fastigheter kommer att förses med kommunalt vatten och avlopp som kommer att ersätta enskilda brunnar.

50. **Ägarna till fastigheterna Backeböl 1:644 och 1:645** förordar alternativ 2.

De önskar att deras fastigheter får byggrätt enligt den framtagna utformningen med tre flerbostadshus, därför att:

- De ska ses i det urbana sammanhanget som bildas med radhusen på andra sidan Dalvägen och som bildar en "port" från öster till hela området Dalvägen-Gustavsviksvägen.
- Dalvägen förses med kollektivtrafik (buss) och den höjda exploateringen ligger i linje med ett samhällsekonomiskt intresse, strax intill deras fastigheter planeras hållplatser.
- Husen innehåller bostäder i olika storlekar och detta utgör ett välbehövlig tillskott i området som annars domineras av enfamiljshus.
- Placeringen och utformningen av husen anpassas till topografin och värdefulla träd sparas och skyddas.

*Planenhetens kommentar.* Fastighetens storlek bedöms inte lämplig för tre flerbostadshus på grund av besvärlig topografi samt tillräckligt utrymme för gemensamhetsytor som parkering och utevistelse. På fastigheten föreslås två flerbostadshus.

51. **Ägaren till fastigheten Backeböl 1:646** har följande synpunkter:

Den aktuella fastigheten är topografisk problematisk då fastigheten består dels av en plåtå, där all bebyggelse är förlagd, samt ett lågt beläget vattensjukt område mot Dalvägen. Med anledning härav anlades, i samband med att boningshuset uppfördes under senare delen av 1940- eller början av 1950-talet, en tillfartsväg till fastigheten.

Fastigheten fick i samband med att den bildades ett officialservitut. Sedan vägen anlades har den använts som fastighetens in- och utfart.

Med anledning av topografin och det vattensjuka området finns ingen tillgänglighet till fastigheten via Dalvägen. Det går inte att ordna en in- och utfartsväg som uppfyller dagens gällande tillgänglighetskrav.

Enligt 2 kap 6 § PBL ska man vid både planläggning och bygglovgivning utforma och placera bebyggelse på ett sätt som är lämpligt med hänsyn till möjligheten för personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga att använda området.

Enligt 8 kap 9 § första stycket femte punkten PBL ska tomter ordnas så att personer med nedsatt rörelse eller orienteringsförmåga kan komma fram till byggnadsverk och på annat sätt använda tomten om det med hänsyn till terrängen och förhållandena i övrigt inte är orimligt.

Vid antagandet av en detaljplan måste man även göra en intresseavvägning mellan olika motstående allmänna och enskilda intressen, enligt uttryck i 2 kap 1 § PBL samt även i 4 kap 36 § samma lag, i vilken det anges att detaljplaner skall vara utformade med skäligen hänsyn till befintliga bebyggelse- äganderätts- och fastighetsförhållanden som kan inverka på planens genomförande.

Tillfartsvägen har funnits under mycket lång tid och även garage har placerats här, med beviljat bygglov, i förhållande till den befintliga in- och utfartsvägen.

**Planenhetens kommentar:** Efter kontroll med Lantmäterimyndigheten i Nacka har konstaterats att servitut för tillfartsväg via angränsande naturmark saknas. Fastigheten förslås få tillfart direkt från Dalvägen.

Planenheten anser det inte rimligt att en enskild tillfartsväg ska skära igenom ett från natur- och rekreativsynpunkt värdefullt naturområde. Servitut på allmän plats NATUR är inte möjligt. Enligt gällande tillgänglighetskrav och undantag behöver inte entrén till en- och tvåbostadshus vara tillgängliga med hänsyn till terrängen, när det inte är rimligt att uppfylla kraven.

52. **Ägaren till fastigheten Backeböl 1:648** har samma synpunkter som redovisas för fastigheten Backeböl 1:61 under punkt 17. De vill dock att minsta fastighetsstorlek ska vara minst 1000 kvadratmeter. De motsätter sig alla flerbostadshus utom radhus/tvåbostadshus. Ägaren vill att en maximal byggnadshöjd införs för parhus respektive radhus som inte skall överstiga 15 meter.

**Planenhetens kommentar:** Se planenhetens kommentar av fastigheten Backeböl 1:61 under punkt 17.

Fastigheternas minsta storlek har anpassats efter förutsättningarna på plats, till exempel topografi, vegetation, trafikbuller, förutsättning för dagvattenhantering och fastighetens form.

Byggnadshöjd upp till 15 meter föreslås inte för par- och radhus. Högsta nockhöjd för dessa har anpassats till platsens förutsättningar.

53. **Ägaren till fastigheten Backeböl 1:655** vill kunna stycka sin fastighet, som medgavs i samråd 1.  
De vill att prickmark för skyddsvärda träd tas bort. Träden finns inte kvar.  
De vill att minsta tomtstorlek ändras från 1800 kvadratmeter till förslagsvis 750 eller 800 kvadratmeter, som är en lämplig tomtstorlek på västra delen från topografisk synpunkt.  
För att minimera intrånget på deras tomt önskar de att kommunen bygger stödmur mot Dalvägen för att minska påverkan från vägbygget.

**Planenhetens kommentar:** Fastigheten bedöms kunna avstyckas. Planförslaget har ändrats avseende prickmark för skyddsvärda träd. Minsta tomtstorlek föreslås till 800 kvadratmeter. Uppförande av stödmur bedöms inte aktuellt.

54. **Ägaren till fastigheten Backeböl 1:656** vill att det flerbostadshus som de har skickat in förslag på ska ingå i båda samrådsförslagen, då de anser att projektet väl stämmer överens med de ambitioner Nacka kommun har för Dalvägen som central genomfartsled. Genom att två intilliggande fastigheter bebyggs med mindre flerbostadshus harmoniserar bebyggelsen arkitektoniskt.

Ägaren motsätter sig föreslagen minsta tomtstorleken om 1000 kvadratmeter. De vill i stället ha en minsta tomtstorlek om 800 kvadratmeter.

**Planenhetens kommentar:** Förslaget på flerbostadshus bedöms inte lämpligt med hänsyn till fastighetens storlek och topografiska förutsättningar. Fastigheten bedöms avstyckningsbar för en ny villa. Minsta tomtstorlek föreslås till 900 kvadratmeter på grund av fastighetens topografiska förutsättningar.

55. **Ägaren till fastigheten Backeböl 1:657** förordar alternativ 2. Ägaren önskar att exploateringen ska ligga med i båda alternativen. Flerbostadshuset ligger längs Dalvägen där kommunen avser att tillåta tätare bebyggelse. Det finns också bra kommunikationer. Om möjligt vill de även att grannen på Dalvägen 15 ska få in ett flerbostadshus då de skulle vilja samarbeta genom ett större projekt.

**Planenhetens kommentar:** Flerbostadshus bedöms inte lämpligt med hänsyn till fastighetens storlek och topografiska förutsättningar. Fastigheten bedöms avstyckningsbar för en ny villa. Minsta tomtstorlek föreslås till 900 kvadratmeter på grund av fastighetens topografiska förutsättningar.

56. **Ägaren till fastigheten Backeböl 1:662** har samma synpunkter som redovisas för fastigheten Backeböl 1:61 under punkt 17. De vill inte stycka sin fastighet. De vill behålla storleken på tomten, behålla garaget, ev. bygga ett attefallshus, ha möjlighet till om- och tillbyggnader. De vill behålla vegetation som enligt detaljplan föreslås bevaras och skyddas samt ha en gemensamhetsanläggning för dagvatten på fastigheten.  
De är emot flerbostadshus, radhus samt verksamheter/småindustri/kontor i förslaget generellt och framför allt den tätare bebyggelsen som föreslås främst inom

trafikbulerutsatta lägen mot Värmdöleden samt utmed Dalvägen och Gustavsviksvägen.

De är emot dubbla gång och cykelbanor på Dalvägen.

**Planenhetens kommentar.** Se planenhetens kommentar av fastigheten Backeböl 1:61 under punkt 17.

Fastigheten bedöms möjlig att avstycka. Eventuella attefallshus kan inte regleras i detaljplanen.

Kommunen kommer inte att ingå eller bekosta någon gemensamhetsanläggning utan det är respektive fastighetsägare som ska ingå i anläggningen.

Det bearbetade planförslaget överensstämmer i stora delar med det beslutade detaljplaneprogrammet. Utmed Värmdöleden angav programmet att området skulle utredas för arbetsplatser och bostäder. Inom detta område har såväl verksamhetsområden som flerbostadshus föreslagits.

Av trafiksäkerhetsskäl föreslås en gångbana på Dalvägens norra sida och en gång- och cykelväg på dess södra sida.

57. **Ägaren till fastigheten Backeböl 1:664** anser att det är olyckligt om vägen kommer att användas som "genomfartsled" om det skulle uppstå köer på väg 222 endera riktning. Ett förslag vore att koppla ihop Dalvägen med Boovägen ena riktningen för persontrafik för trafiken mot Stockholm och endast tillåta buss att åka båda riktningarna och dessutom nyttja område/avfarten vid "passagen" väg 222 vid Storsvängens början och där Gustavsviksvägen går under väg 222 som nedfart till området. Dessutom att ordna med en trafikplats med av- och påstigning för busstrafik på samma sätt som för Nacka trafikplats. Detta ökar flexibiliteten för boende och kommande behov av att knyta samman området för pendling till Stockholm och Värmdö med att minska klimatpåverkan på ett positivt sätt.

Ägaren önskar i första hand uppföra flerfamiljshus på sin fastighet, då den ligger intill bussgata och den skulle smälta in bättre samt att den skulle kunna erbjuda infart och utfart från två håll, från Ekliden och Hasselvägen.

Ägaren önskar i andra hand kunna stycka sin tomt i två, för att kunna uppföra två byggnader.

Ägaren önskar i tredje hand kunna bygga ett parhus/flerfamiljshus på en tomt.

**Planenhetens kommentar.** Förslagen trafikföring bedöms inte genomförbart med hänsyn till Trafikverkets krav och av kostnadsskäl.

Fastighetens storlek bedöms endast medge plats för en villa.

58. **Ägaren till fastigheten Backeböl 1:665** förordar alternativ 1.

**Planenhetens kommentar.** Det bearbetade planförslaget överensstämmer i stora delar med det beslutade detaljplaneprogrammet. Utmed Värmdöleden angav programmet att området skulle utredas för arbetsplatser och bostäder. Inom detta område har såväl verksamhetsområden som flerbostadshus föreslagits.



59. **Ägaren till fastigheten Backeböl 1:666** har samma synpunkter som redovisas för fastigheten Backeböl 1:61 under punkt 17. De anser även att höghus inte ska sprängas in bland villabebyggelsen.

*Planenhetens kommentar:* Se planenhetens kommentar av fastigheten Backeböl 1:61 under punkt 17.

60. **Ägaren till fastigheten Backeböl 1:667** har samma synpunkter som redovisas för fastigheten Backeböl 1:61 under punkt 17. De vill dock att minsta fastighetsstorleken skall vara minst 850 kvadratmeter.

*Planenhetens kommentar:* Se planenhetens kommentar av fastigheten Backeböl 1:61 under punkt 17.

Fastighetens storlek bedöms endast medge plats för en villa.

61. **Ägaren till fastigheten Backeböl 1:671** anser att båda alternativen avviker i allt för stor utsträckning till detaljplaneprogrammet. Ifrågasätter att busstrafiken genom området kommer att förändra bilberoendet eftersom turtätheten befaras vara låg. Lämpligheten av de föreslagna förtättningsområdena i förhållande till planprogrammet ifrågasätts. Detta eftersom lämpligheten redan i programarbetet hade studerats.

Anser att den tätare bebyggelsen i första hand ska prövas utmed Dalvägen.

Inriktningen bör vara hus i två våningar men enstaka hus kan göras högre.

Förutsätter att samtliga flerbostadshus i naturområdet vid Bergbrinken har tagits bort ur förslaget, enligt Länsstyrelsens tidigare synpunkt.

Anser att inom de områden som planprogrammet anger försiktig förtätning bör det anges som minsta tomtstorlek 1200 kvadratmeter och vid förtätning som minsta tomtstorlek 800 kvadratmeter.

En namninsamling för enskilt huvudmannaskap har cirkulerat inom området, som kommunen inte verkat ha tagit hänsyn till.

Alternativa avloppslösningar till exempel minireningsverk kan ge samma reningseffekt som kommunala ledningar. Detta innebär att vägarna inte behöver byggas om.

Ägaren anser att en ny Skurubro inte löser kollektivtrafiken om inte bussarna får direkt förbindelse till Slussen eller City.

De viktigaste målen i programmet är en förbättring av gator och kollektivtrafiken inom området samt möjliggöra utbyggnad av permanentbostadsbebyggelse. I programmet anges även att området avses bli ett långsiktigt hållbart område som kan få förtäta i den takt fastighetsägare vill och med reserverade ytor för kommunal service. Programförutsättningarna är tveksamma då samma mål kan uppnås utan detaljplaneläggning.

Ifrågasätter hur naturstråk kan förstärkas då föreslagna flerbostadshus vid Värmdöleden motarbetar detta mål.

Anser att det är vilseledande att fastighetsägare inte behöver stycka om så önskas. I realiteten måste fastighetsägare betala gatukostnader för styckningsrätten.

Efterlyser konsekvenser av tillkommande småhusbebyggelse och verksamhetslokaler samt parkeringsbehovet. Innebörden av kommunens parkeringspolicy framgår inte av handlingarna.

Störningar från busstrafiken har inte redovisats.

Anser att vattenparken blir otillräcklig och att hela den öppna ängsmarken, på södra delen av Dalvägen, ska utgöra våtmarksområde.

Förutsätter att vinterunderhållet på de kommunala vägarna motsvarar nuvarande underhåll.

Hur definieras centralt respektive ocentralt placerade fastigheter?

En jämförelse mellan de olika samrådsförslagen saknas beträffande antal fastigheter och kostnadsskillnader. I jämförelse med andra liknande områden krävs inte den höga förtätning som föreslås inom detta område.

Anser att kommunalt huvudmannskap ska omfatta Gustavsviksvägen och Dalvägen samt kommunala vatten- och avloppsledningar. Resterande delar av vägarna och naturmarken bör vara enskilda.

Motsätter sig biltrafik mellan Söderled och Kornettvägen.

Anser att nuvarande vägnät klarar dagens trafik och underhåll.

Ifrågasätter bullerberäkningarna.

Förtätningarna och kostnaderna tvingar bort boenden från området.

För att slippa bo på en byggarbetsplats föreslås att antalet beviljade bygglov per år begränsas.

Saknas tidskalkyl för pendlande som visar skillnaden mellan kollektivtrafik och bil.

För alla som redan har utnyttjat sina byggrätter ska kostnaden för allmänna anläggningar inte ingå.

Fastighetsägare som har fått planbeteckningen n1 och vill utnyttja den delen av tomten kan redan nu, innan planen vinner laga kraft, ta bort träden. Om kommunen i stället haft en mer generös bestämmelse med att bevilja borttagande av träd så hade säkert många av dessa fått stå kvar.

Tror att de flesta nuvarande fastighetsägare som inte nu har köpt i spekulering inte önskar föreslagen förtätning.

Anser att samrådstiden var felaktigt vald eftersom den slutade i anslutning till en långhelg, samrådet ska göras om eftersom det inte uppfyller plan- och bygglagens krav samt att förfarandet vid samrådet har varit felaktigt. Tillsammans med fastighetsägarna och deras representanter borde man i samarbete komma överens om var förtätning av radhus och flerbostadshus ska placeras.

Rangordning av alternativ:

1. I första hand motsätter vi oss alla förändringar!
2. I andra hand vill vi ha ett nedbantat alternativ 1 med minst 1200 kvm tomter söder om Dalvägen och minst 800 kvm tomter norr om Dalvägen. Inga radhus och absolut inga flerbostadshus! Ängen vid Dalkarsvägen/Hasselvägen skall bli park i sin helhet!
3. I tredje hand väljer vi alternativ 1 långt före alternativ 2
4. Alternativ 2 är fullkomligt oacceptabelt på alla sätt!

**Planenhetens kommentar.** Ett bearbetat planförslag har tagits fram som i stora delar överensstämmer med det beslutade detaljplaneprogrammet.

Det norra naturmarksområdet innehållande fornlämningar, del av fastigheten Backeböl 1:5 som ägs av Gustavsviks Ekonomiska Fastighetsägarförening (GEF), utgår ur detaljplaneförslaget. Planförslaget innebär att all övrig allmän platsmark övergår till kommunalt huvudmannaskap, eftersom det saknas särskilda skäl för enskilt huvudmannaskap enligt Plan- och bygglagen, se även planenhetens kommentar av yttrande nr 15 och *Huvudmannaskap för allmän platsmark* på sid. 7.

All naturmark avses att bibehållas som natur. Naturmarken tillsammans med vegetation som ska sparas på fastigheterna ger goda möjligheter som spridningskorridor för flora och fauna. Västra parken övergår från parkmark till naturmark.

De föreslagna fastighetsstorlekarna har bedömts utifrån respektive fastighets förutsättningar som t ex topografi, vegetation, markbeskaffenhet och läget i förhållande till kollektivtrafiken.

Enligt detaljplaneprogrammet angavs att trafikbulerstört område utmed Värmdöleden skulle prövas för flerbostadshus och verksamheter. I föreliggande förslag föreslås såväl flerbostadshus som verksamheter där det är lämpligt med hänsyn till bullersituationen. Flerbostadshusen innebär även att bakomliggande bebyggelse får mindre störningar. Den tätare bebyggelsen föreslås i kollektivtrafiknära lägen utmed Dalvägen och Gustavsviksvägen.

Länsstyrelsen har förelagt kommunen att bygga ut kommunalt vatten och avlopp inom sydöstra Boo. Minireningsverk och egna brunnar är inget hållbart alternativ. Ett flertal brunnar inom området har sinat eller har otjänligt dricksvatten.

En ny Skurubro med ökad kapacitet är en förutsättning för utvecklingen i Boo och Värmdö kommun.

Enligt Plan- och bygglagen kapitel 4 krävs en detaljplan för reglering av marken inom denna typ av bebyggelseområde.

Parkeringsbehovet för bostadsbebyggelsen har redovisats i planbeskrivningen. Parkeringsbehovet för verksamheter är beroende av verksamhetens art och prövas i samband med bygglovet.

En bullerutredning utmed Värmdöleden, Dalvägen och Gustavsviksvägen har utarbetats och ligger till grund för planförslaget

En särskild dagvattenutredning har tagits fram som ligger till grund för dimensionering för omhändertagandet av dagvattnet.

Frågan om vinterunderhåll kan inte regleras i detaljplanen.

Frågan om fastigheters läge definieras i första hand utifrån fastigheternas läge i förhållande till kollektivtrafikstråk.

Förbindelse mellan Söderled och Kornettvägen föreslås som en gång- och cykelväg. En utbyggnad inom området och ökad permanent bosättning kräver av trafiksäkerhets- och framkomlighetsskäl en förbättring av lokalvägarna. För att medge busstrafik på Dalvägen och Gustavsviksvägen krävs en högre standard anpassad för busstrafiken.

Antal beviljade bygglov per år får inte regleras enligt Plan- och bygglagen.

Planförslaget ger förutsättningar för en god kollektivtrafik. Turtäthet kan inte regleras i detaljplanen. Det är en fråga för Landstingets trafikförvaltning.

Samrådstiden var cirka 6 veckor samt ett samrådsmöte, vilket väl uppfyller Plan- och bygglagens krav.

**62. Ägaren till fastigheten Backeböl 1:672** förordar alternativ 2.

De motsätter sig att markinlösen samt släntintrång, för bygge av ny vändplan, endast görs på deras tomt. De anser att det även ska göras på de två andra fastigheterna, som gränsar till den föreslagna vändplanen. Vidare vill de att detaljplanen ändras, så att deras fastighet ges möjlighet till styckning.

**Planenhetens kommentar.** Intrång i form av markinlösen och släntintrång föreslås inte på fastigheten.

Fastigheten bedöms olämplig att stycka av i likhet med angränsande fastigheter utmed Klockstigen och i enlighet med beslutat detaljplaneprogram.

**63. Ägaren till fastigheten Backeböl 1:674** önskar i första hand att bebygga fastigheterna Backeböl 1:674, 1:676 samt 1:675 med radhus, eventuellt parhus.

I andra hand önskar de bebyggelse av radhus eventuellt parhus på fastigheterna Backeböl 1:674 samt 1:675.

I tredje hand önskar de bygga radhus eventuellt parhus på fastighet Backeböl 1:674. I fall deras önskemål inte går igenom så ser de ingen annan anledning än att motsätta sig all exploatering av Gustavsvik inklusive marken mellan Dalvägen samt Söderled, då de tycker att bebyggelse skulle ske på orättvisa grunder. I närliggande fastigheter så har kommunen föreslagit ett liknande byggprojekt så som de önskar.

**Planenhetens kommentar.** Fastigheterna bedöms olämpliga att bebygga med par- eller radhus, med hänsyn till bland annat det något ocentrala läget i förhållande till kollektivtrafiken och enlighet med förtätningsområden i beslutat detaljplaneprogram. Par- och radhus bedöms lämpligt i direkt anslutning till kollektivtrafikstråk.

64. **Ägaren till fastigheten Backeböl 1:675** önskar i första hand att bebygga fastigheterna Backeböl 1:674, 1:676 samt 1:675 med radhus, ev. parhus. I andra hand önskar de bebyggelse av radhus ev. parhus på fastigheterna Backeböl 1:674 samt 1:675. I tredje hand önskar de bygga radhus eventuellt parhus på fastighet Backeböl 1:675. I fall deras önskemål inte går igenom så ser de ingen annan anledning än att motsätta sig all exploatering av Gustavsvik inklusive marken mellan Dalvägen samt Söderled, då de tycker att bebyggelse skulle ske på orättvisa grunder. I närliggande fastigheter så har kommunen föreslagit ett liknande byggprojekt så som de önskar.

Träden med föreslagna skyddsbestämmelser för mark och vegetation i norra delen av tomten är fällda sedan länge.

**Planenhetens kommentar.** Fastigheterna bedöms olämpliga att bebygga med par- eller radhus, med hänsyn till bland annat det något ocentrala läget i förhållande till kollektivtrafiken och enlighet med förtätningsområden i beslutat detaljplaneprogram. Par- och radhus bedöms lämpligt i direkt anslutning till kollektivtrafikstråk.

Plankartan har justerats avseende träden.

65. **Ägaren till fastigheten Backeböl 1:676** önskar i första hand att bebygga fastigheterna Backeböl 1:674, 1:676 samt 1:675 med radhus, eventuellt parhus. I andra hand önskar de bebyggelse av radhus eventuellt parhus på fastigheterna Backeböl 1:674 samt 1:675. I det här önskemålet förespråkar de alternativ 2. I tredje hand önskar de att kunna få stycka av deras fastighet 1:676 och möjliggöra enbostadshus, parhus eventuellt radhus i angränsning mot nuvarande ängen norr om deras fastighet. I detta önskemål förespråkar de alternativ 1.

**Planenhetens kommentar.** Fastigheterna bedöms olämpliga att bebygga med par- eller radhus, med hänsyn till bland annat det något ocentrala läget i förhållande till kollektivtrafiken och enlighet med förtätningsområden i beslutat detaljplaneprogram. Par- och radhus bedöms lämpligt i direkt anslutning till kollektivtrafikstråk.

66. **Ägaren till fastigheten Backeböl 1:681** har samma synpunkter som redovisas för fastigheten Backeböl 1:61 under punkt 17, förutom följande synpunkter:

- De motsätter sig alla flerbostadshus inom det planområdet.
- De ställer sig positiva till radhus samt parhus och vill därmed att alla flerbostadshus ersätts med antingen radhus eller parhus.
- De ställer sig positiva till verksamheterna på Storsvängen/ Aprilvägen.
- De ställer sig positiva till återvinningsstationen.
- Ägaren vill kunna stycka sin fastighet.

**Planenhetens kommentar.** Se planenhetens kommentar av fastigheten Backeböl 1:61 under punkt 17.

Fastigheten bedöms olämplig att avstycka med hänsyn till besvärliga grundläggningsförhållanden och fastighetens topografiska förhållanden.

67. **Ägaren till fastigheten Backeböl 1:683** vill kunna stycka sin fastighet.

**Planenhetens kommentar.** Fastigheten bedöms kunna avstyckas. Minsta tomtstorlek föreslås till 750 kvadratmeter.

68. **Ägaren till fastigheten Backeböl 1:688** har samma synpunkter som redovisas för fastigheten Backeböl 1:61 under punkt 17, förutom följande synpunkter:
- Villafastigheters storlek ska vara minst 1000 kvadratmeter
  - Är emot att vissa fastigheter får göra byggnationer mellan fastighetsgränser samt att vissa har fått kraftigt utökade byggrätter på sina fastigheter.

**Planenhetens kommentar.** Se planenhetens kommentar av fastigheten Backeböl 1:61 under punkt 17.

69. **Ägaren till fastigheten Backeböl 1:689** anser att inget av alternativen följer det i mars 2012 beslutat detaljplaneprogram:
- Avvisar alternativ 2 i sin helhet.
  - Kan acceptera alternativ 1, med vissa förändringar.
  - Kan konstatera att vägkoppling Söderled/Kornettvägen är slopad, vilket är bra.
  - Vattenparken blir ett trevligt inslag.
  - Inga Flerbostadshus vid Storsvängen /Aprilvägen, Gustavsviksvägen/Malmbrinken och Dalvägen/Hasselvägen.
  - Gärna radhus, men inte flerbostadshus.
  - Inga flerbostadshus eller parhus på villafastigheter.
  - Vägar övertas av kommunen.
  - All övrig mark stannar i Gustavsviks Ekonomiska Förenings ägo.

**Planenhetens kommentar.** Se planenhetens kommentar av fastigheten Backeböl 1:61 under punkt 17.

Det norra naturmarksområdet innehållande fornlämningar, del av fastigheten Backeböl 1:5 som ägs av Gustavsviks Ekonomiska Fastighetsägarförening (GEF), utgår ur detaljplaneförslaget. All övrig naturmark avses att bibehållas som natur, se även planenhetens kommentar av yttrande nr 15 och *Huvudmannaskap för allmän platsmark* på sid. 7.

70. **Ägaren till fastigheten Backeböl 1:690** har samma synpunkter som redovisas för fastigheten Backeböl 1:61 under punkt 17, förutom följande synpunkter nedan.
- Motsätter sig alternativ 2.
  - Motsätter sig att vägen öppnas upp för biltrafik mellan Söderled och Kornettvägen. Deras förslag är att göra Söderled enkelriktad i västlig riktning mellan Ekliden och Hasselvägen.
  - Tycker att Dalvägen blir för bred, det räcker med endast en gång- och cykelbana på ena sidan.
  - Då Dalvägen blir en bussgata så önskas en direktbuss till och från stan, från Gustavsvik, som ansluter direkt till motorvägen.
  - Vill ha mindre förtätning för hela området. De motsätter sig att parhus får byggas med minsta fastighetstorlek 550 kvadratmeter.
  - Vill att detaljplanen ska gälla över en längre tid än de 7 år som kommunen har föreslagit, för att säkerställa att det inte tillkommer ytterligare förtätning under kommande år.
  - Vill att deras nya villa ska ritas in, där det nu redovisas ett tidigare fritidshus.
  - Vid nybyggnationen fälldes de prickade träden som markerats som yta med höga naturvärden. Då de inte finns kvar så vill de att all prickmarkering tas bort.

Ägaren har bifogat en namnlista på boende inom området som har synpunkter på:

- Vill ha mindre förtätning för hela området. De motsätter sig att man ska få bygga parhus med minsta fastighetstorlek 550 kvadratmeter. samt att man ska få slå ihop fastigheter för att bygga parhus, radhus och små flerbostadshus.
- Vill att all mark som GFF äger och som inte skall exploateras i detaljplaner skall fortsätta ägas av GFF och inte övertas av Nacka Kommun.
- Vill att detaljplanen ska gälla över en längre tid än de 7 år som kommunen har föreslagit, för att säkerställa att det ej tillkommer ytterligare förtätning under kommande år.

**Planenhetens kommentar:** Se planenhetens kommentar av fastigheten Backeböl 1:61 under punkt 17.

Förbindelse mellan Söderled och Kornettvägen föreslås som en gång- och cykelväg. Av trafiksäkerhetsskäl föreslås en gångbana på Dalvägens norra sida och en gång- och cykelväg på dess södra sida.

Busshållplatser på Värmdöleden är en fråga för Landstingets trafikförvaltning och Trafikverket.

Plankartan har justerats avseende träden.

Det norra naturmarksområdet innehållande fornlämningar, del av fastigheten Backeböl 1:5 som ägs av Gustavsviks Ekonomiska Fastighetsägarförening (GEF), utgår ur detaljplaneförslaget. All övrig naturmark avses att bibehållas som natur, se även planenhetens kommentar av yttrande nr 15 och *Huvudmannaskap för allmän platsmark* på sid. 7.

71. **Ägaren till fastigheten Backeböl 1:691** har samma synpunkter som redovisas för fastigheten Backeböl 1:61 under punkt 17.

*Planenhetens kommentar.* Se planenhetens kommentar av fastigheten Backeböl 1:61 under punkt 17.

Det norra naturmarksområdet innehållande fornlämningar, del av fastigheten Backeböl 1:5 som ägs av Gustavsviks Ekonomiska Fastighetsägarförening (GEF), utgår ur detaljplaneförslaget. All övrig naturmark avses att bibehållas som natur, se även planenhetens kommentar av yttrande nr 15 och *Huvudmannaskap för allmän platsmark* på sid. 7.

72. **Ägaren till fastigheten Backeböl 1:696** förordar alternativ 1. Ägaren vill inte stycka sin fastighet samt vill inte ha prickat g-område gällande gemensamhetsanläggning för dagvatten. Område markerat med g är fel på grund av geografin, lutning, placering mitt över tomt som skapar en bakre otillgänglig del av tomt. Ägaren vill bevara områdets landskapsbild och värdefulla vegetation både på sin fastighet och i dess omedelbara närhet.

Om avstyckning sker på grannfastigheten 1:687, enligt detaljplaneförslaget, och att det innebär att de orsakar dagvattenproblem, måste det garanteras att dagvattnet från de fastigheterna ansvaras av de respektive fastighetsägarna och inte påverkar negativt ägaren av fastighet 1:696. Skulle avstyckning av 1:687 ske, bör dagvatten ledas ut från de fastigheterna norrut till Söderled eller helst inte tillåta avstyckning alls, på grund av hänsynstagande rörande dagvatten till angränsande bebyggelse och fastigheter.

*Planenhetens kommentar.* De topografiska förhållandena på fastigheterna Backeböl 1:687 och 1:696 har särskilt studerats i en dagvattenutredning och resulterat i föreslagen gemensamhetsanläggning för dagvattenhanteringen. Båda dessa fastigheter har bedömts lämpliga att avstycka.

73. **Ägaren till fastigheten Backeböl 1:697 och 1:698** förordar planförslag alternativ 2. Ägaren är intresserad av hur ersättning för markinlösen kommer att beräknas då detta kommer att vara aktuellt för fastigheten Backeböl 1:697 (T-vändplan).

*Planenhetens kommentar.* Ersättningen för markinlösen avgörs av lantmäterimyndigheten enligt bestämmelser i expropriationslagen. Vid inlösen av vägmark handlar det normalt om ett marginalvärde, vilket i ett närliggande område innebar cirka 700 kronor per kvadratmeter 2014.

74. **Ägaren till fastigheten Backeböl 1:710** förordar planförslag alternativ 1.

*Planenhetens kommentar.* Se planenhetens kommentar av fastigheten Backeböl 1:61 under punkt 17.



75. **Ägarna till fastigheterna Backeböl 1:712 och 1:713** har samma synpunkter som redovisas för fastigheten Backeböl 1:61 under punkt 17, dock inte följande synpunkt:
- All mark som Gustavsviks fastighetsägares ekonomiska förening äger och som inte ska exploateras i detaljplaner ska fortsätta att ägas av den ekonomiska föreningen och inte övertas av Nacka Kommun. Alternativt att naturmarken omvandlas till naturreservat för att förhindra ytterligare exploatering.

**Planenhetens kommentar.** Se planenhetens kommentar av fastigheten Backeböl 1:61 under punkt 17.

Det norra naturmarksområdet innehållande fornlämningar, del av fastigheten Backeböl 1:5 som ägs av Gustavsviks Ekonomiska Fastighetsägarförening (GEF), utgår ur detaljplaneförslaget. All övrig naturmark avses att bibehållas som natur, se även planenhetens kommentar av yttrande nr 15 och *Huvudmannaskap för allmän platsmark* på sid. 7.

76. **Ägaren till fastigheten Backeböl 1:714** förordar planförslag alternativ 1.

**Planenhetens kommentar.** Se planenhetens kommentar av fastigheten Backeböl 1:61 under punkt 17.

77. **Ägaren till fastigheten Backeböl 1:715** motsätter sig att kommunen ska ta över allmänna ytor. Om möjligt bör även vägar drivas under enskilt huvudmannaskap. Ägaren förordar alternativ 1. En försörjning med vatten- och avlopp till befintliga fastigheter utan förtätning och utan att bygga ut vägarna till onödigt hög standard vore att föredra.

Ägaren vill inte stycka av sin fastighet och motsätter sig föreslagen styckning i planen, då den inte medger att befintligt hus kan behållas. Ägaren vill inte riva eller flytta befintlig huvudbyggnad. Tomtens terräng och topografi samt prickmarken runt en skyddsvärd ek ger få alternativ till placering av en eventuell ny huvudbyggnad. Minsta tillåtna tomtstorlek föreslås att minskas från föreslagna 1000 kvadratmeter till 750 kvadratmeter. Inritat förslag till delad infart med Backeböl 1:714 är inte heller bra med hänsyn till terrängen och topografi, samt att befintlig infart till övre delen av fastigheten går längs gränsen till Backeböl 1:716.

**Planenhetens kommentar.** Det norra naturmarksområdet innehållande fornlämningar, del av fastigheten Backeböl 1:5 som ägs av Gustavsviks Ekonomiska Fastighetsägarförening (GEF), utgår ur detaljplaneförslaget. All övrig naturmark avses att bibehållas som natur, se även planenhetens kommentar av yttrande nr 15 och *Huvudmannaskap för allmän platsmark* på sid. 7.

Plankartan har justerats och medger en avstyckning enligt fastighetsägarens önskemål.

78. **Ägaren till fastigheten Backeböl 1:717** vill inte stycka sin fastighet. De emotsätter sig all form av flerbostadshus som kan byggas enligt förslaget på höjden med en begränsning med en maxhöjd enligt förslaget 8,5 m, samt att

maximalt för varje fastighet innehålla två bostadslägenheter. De emotsätter sig parhus och flerbostadshus insprängda i rena villagator. De vill att all mark som Gustavsviks fastighetsägares ekonomiska förening äger och som inte ska exploateras i detaljplaner skall fortsätta ägas av Gustavsviks fastighetsägares ekonomiska förening och inte övertas av Nacka Kommun. De vill ha samma andelstal även om deras hus klassas som fritidshus. Sammanfattningsvis så vill de bibehålla området nuvarande karaktär och miljö, en viss förtätning enligt ursprungsförslaget av våra politiker från 2012 ser de positivt med tillägg om att centralisera förtätningen runt Dalvägen och Gustavsviksvägen men motsätter sig flerbostadshus utan begränsning på maximal höjd.

**Planenhetens kommentar:** Fastigheten bedöms avstyckningsbar.

Byggnadshöjden har bland annat anpassats efter lämplig hustyp och topografi.

Den huvudsakliga förtätningen föreslås utmed kollektivtrafikstråken, Dalvägen och Gustavsviksvägen, samt utmed trafikbulerstörda områden vid Värmdöleden.

Det norra naturmarksområdet innehållande fornlämningar, del av fastigheten Backeböl 1:5 som ägs av Gustavsviks Ekonomiska Fastighetsägarförening (GEF), utgår ur detaljplaneförslaget. All övrig naturmark avses att bibehållas som natur, se även planenhetens kommentar av yttrande nr 15 och *Huvudmannaskap för allmän platsmark* på sid. 7.

79. **Ägaren till fastigheten Backeböl 1:718** förordar alternativ 2. De vill kunna stycka sin fastighet enligt förslaget.

**Planenhetens kommentar:** Planförslaget medger avstyckning.

80. **Ägarna till fastigheterna Backeböl 1:721, 1:722 och 1:725** förordar alternativ 2.

**Planenhetens kommentar:** Planförslaget medger avstyckning för samtliga fastigheter.

81. **Ägaren till fastigheten Backeböl 1:724** förordar alternativ 1. De ifrågasätter den prickmark som ritats in på den södra delen av tomten. Hur påverkar detta deras möjligheter att t.ex. bygga garage/carport? Om prickmarken i stor utsträckning påverkar den möjligheten så motsätter de sig denna. De vill veta anledningen till att prickmarken är inritad.

Ägarna är oroliga för släntintrång på den del av tomten som vänder sig mot Dalvägen och även mot Måbärsvägen och undrar vad släntintrånget skulle innebära. De undrar vilken typ av släntintrång det är och hur påverkar det placeringmöjligheter för nya byggnader på tomten och möjligheten att uppföra staket/mur på deras tomtgräns. Om det innebär större inskränkningar vad gäller detta så motsätter de sig släntintrång alternativt kan de kanske godta det mot en skälig ekonomisk ersättning då det sannolikt påverkar värdet på deras fastighet.

De är också oroliga för den trafiksituation som den nya förskolan skulle medföra. De vill gärna ha fartbegränsare i form av t.ex. fartgupp på Oxbärsvägen för att hålla nere hastigheten på gatan. Kanske även förbud mot infart för trafik till förskolan.

**Planenhetens kommentar.** Utmed Dalvägen och Oxbärsvägen begränsas byggrätten av prickmarkerad förgårdsmark, som inte får bebyggas. Detta bedöms inte hindra lämplig placering av garage på fastigheten.

Ett mindre släntintrång föreslås endast utmed Dalvägen, vilket inte bedöms påverka fastighetens byggbarhet.

Förskolans placering förutsätter tillfart från Oxbärsvägen. Från Dalvägen föreslås även tillfart och en parkering för förskolan.

82. **Ägaren till fastigheten Backeböl 1:728** förordar alternativ 1, av följande skäl:

- De anser att kommunen med tanke på rådande markförhållanden utsätter boende på Dalvägen för en allt för stor risk för skador på hus och fastighet, om utbyggnaden blir för omfattande.
- Deras fastighet kommer att bli mycket störd av buller i och med utbyggnaden, då trafiken kommer att öka kraftigt.
- Flerbostadshus kommer att generera mer trafik. Med tanke på det låga läge som deras fastighet har, med närhet till väg 222 och med mycket vedeldning från hus i området, tror de att luftkvaliteten kommer att försämrans som en följd av utbyggnaden.

**Planenhetens kommentar.** Inom de lågt belägna delarna utmed Dalvägen, betecknade med planbestämmelse b, krävs uppfyllnad innan marken kan tas i anspråk för byggnation. Vid en bygglovsprövning förutsetts att en geoteknisk undersökning utförs.

En bullerutredning har utförts utmed Dalvägen och Gustavsviksvägen och denna redovisar acceptabla nivåer efter en utbyggnad.

Vedeldning kräver anmälan till kommunen. Härvid prövas lämpligheten som till exempel utsläppsnivåer och olägenheter för grannar.

83. **Ägaren till fastigheten Backeböl 1:729** förordar alternativ 2.

**Planenhetens kommentar.** Planenheten noterar synpunkten. Planförslaget medger radhus på fastigheten.

84. **Ägaren till fastigheten Backeböl 1:757** har samma synpunkter som redovisas för fastigheten Backeböl 1:712 under punkt 74.

De motsätter sig flerbostadshus vid korsningen Dalvägen/Måbärsvägen.

**Planenhetens kommentar.** Se planenhetens kommentar av fastigheten Backeböl 1:61 under punkt 17.

85. **Ägaren till fastigheten Backeböl 1:758** förordar alternativ 1.

Ägaren anser att prickmarkerad mark för ”g”-område är en för stor inskränkning i äganderätten. Ledningsrätt borde gå att ordna utan att pricka ett så stort område. Enligt förslaget är minsta fastighetsstorlek 1100 kvadratmeter för fastigheten. Ägaren anser att minsta fastighetsstorlek bör justeras till 800 kvadratmeter.

Området märkt ”n1”, i fastighetens sydöstra del, saknar skyddsvärda träd. Ägaren anser att det är en för stor inskränkning i äganderätten att pricka ett stort område på grund av grenar högt över mark. Det bör även skrivas in att skyddsbestämmelserna upphör om området fortsatt saknar skyddsvärda träd.

Ägaren anser att byggytan för komplementbyggnader bör ökas så att möjligheten att bygga fristående garage möjliggörs. Ytan för största komplementbyggnad bör ökas till minst 50 kvadratmeter.

**Planenhetens kommentar.** De topografiska förhållandena på fastigheterna Backeböl 1:490 och 1:758 har särskilt studerats i en dagvattenutredning och resulterat i föreslagen gemensamhetsanläggning för dagvattenhanteringen.

Minsta tomtstorlek för fastigheterna inom denna del av kvarteret har bedömts till 1100 kvadratmeter.

Befintliga träd och vegetation har bedömts värdefull för närmiljön och har därför skyddats med n1 betecknat område.

Detaljplanen medger för komplementbyggnader en sammanlagd byggnadsarea per fastighet om 60 kvadratmeter varav den största byggnaden får vara högst 35 kvadratmeter. Byggnadsarean har bedömts fullt tillräcklig för såväl garage som förrådsbyggnad.

86. **Ägaren till fastigheten Backeböl 1:760** förordar alternativ 1.

Ägaren motsätter sig flerbostadshus på Gustavsviksvägen/Malmbrinken, flerbostadshus på Dalvägen/Hasselvägen samt flerbostadshus och verksamheter på Storsvängen/Aprilvägen. Ägaren förespråkar att fastigheters huvudbyggnad får vara högst två bostadslägenheter. Ägaren anser att den mark som ägs av Gustavsviks Fastighetsägares Ekonomiska Förening, som inte ska exploateras, ska fortsätta att vara i föreningens ägo.

**Planenhetens kommentar.** Se planenhetens kommentar av fastigheten Backeböl 1:61 under punkt 17.

Det norra naturmarksområdet innehållande fornlämningar, del av fastigheten Backeböl 1:5 som ägs av Gustavsviks Ekonomiska Fastighetsägarförening (GEF), utgår ur detaljplaneförslaget. All övrig naturmark avses att bibehållas som natur, se även planenhetens kommentar av yttrande nr 15 och *Huvudmannaskap för allmän platsmark* på sid. 7.

87. **Ägaren till fastigheten Backeböl 1:761** anser att det är olyckligt om Dalvägen kommer att användas som "genomfartsled" om det skulle uppstå köer på väg 222 endera riktningen. Ett förslag vore att koppla ihop Dalvägen med Boovägen ena riktningen för persontrafik för trafiken mot Stockholm och endast tillåts buss att åka båda riktningarna och dessutom nyttja området/avfarten vid "passagen" väg 222

vid Storsvängens början och där Gustavsviksvägen går under väg 222 som nedfart till området. Dessutom att ordna med en trafikplats med av- och påstigning för busstrafik på samma sätt som för Nacka trafikplats. Detta ökar flexibiliteten för boende och kommande behov av att knyta samman området för pendling till Stockholm och Värmdö med att minska klimatpåverkan på ett positivt sätt.

Ägaren vill stycka sin fastighet för att kunna uppföra två byggnader. Alternativt att kunna bygga ett parhus/flerfamiljshus på en tomt. Det är bra att minsta tomtstorlek är 900 kvm.

**Planenhetens kommentar.** Ovan beskrivna trafiklösning bedöms inte möjlig med hänsyn till korsningsavstånd på Värmdöleden, trafiksäkerhet och trafikförsörjningen för sydöstra Boo samt höga kostnader för nya ramper. Fastigheten bedöms avstyckningsbar för ytterligare en villa.

88. **Ägaren till fastigheten Backeböl 1:768** förordar alternativ 1.

Om alternativ 2 beslutas som lämpligast begär de att fastigheten 1:768 kan bebyggas med radhus, som intill liggande fastigheter på Bergbrinken. Att ha en solitär villafastighet i slutet av ett radhusområde kan inte ses som homogent i en plan. Bergbrinkens sträckning idag är längre än vad som inritats på plankartan, fastigheten 1:768 har en infart längre åt väster. Med inritad vägsträckning kan denna infart inte användas. Vändplanen i slutet av Bergbrinken som finns idag skulle kunna vara mer lämplig än den nu inritade T-vändplanen längre öster ut, som ligger i en mer lutande terräng och innebär ny inverkan på skogsmark.

Planförslaget stämmer inte med tidigare information gällande avstyckning till tre fastigheter som tidigare bedömts möjlig, prickmarkens placering och minskning från tidigare förslag, för att möjliggöra byggnaders placering.

Prickmarkens sakliga grund för konsekvent genomförande inom planområdet ifrågasätts. Prickad mark med liknande vegetation finns inom merparten av planområdet. Det saknas redogörelse för vad som gör det prickade området unikt mot liknande områden. Konsekvensen för fastighetsägaren är betydande. Skyddsvärda träd saknas inom "n1"-markerat område.

**Planenhetens kommentar.** Bergbrinkens sträckning överensstämmer med nuvarande förhållande. En vändplan i slutet av Bergbrinken skulle innebära ett alltför stort ingrepp i naturmarken.

Fastigheten bedöms avstyckningsbar för ytterligare en villa. Ytterligare förtätning bedöms inte lämplig med avseende på det något ocentrala läget i förhållande till kollektivtrafiken och fastighetens topografiska förutsättningar.

Befintliga träd och vegetation har bedömts värdefull för närmiljön och har därför skyddats med n1 betecknat område och fungerar som en spridningskorridor för flora och fauna tillsammans med angränsande fastigheter.

89. **Ägaren till fastigheten Backeböl 1:779** förordar alternativ 2.

*Planenhetens kommentar:* Planenheten noterar synpunkten. Planförslaget medger flerbostadshus på fastigheten.

90. **Ägaren till fastigheten Backeböl 1:782** förordar alternativ 2, dock med nedanstående synpunkter:
- Inga flerbostadshus och verksamheter vid Storsvängen/Aprilvägen, men är helt för radhus där flerbostadshusen är inritade.
  - Inga flerbostadshus vid Gustavsviksvägen/Malmbrinken
  - Flerbostadshusen på ängen vid Dalvägen/Hasselvägen ersätts med radhus
  - Maximal byggnadshöjd införs för flerbostadshus och radhus
  - All mark som Gustavsviks fastighetsägares ekonomiska förening äger och som inte skall exploateras i detaljplaner skall fortsätta att ägas av den ekonomiska föreningen och inte övertas av Nacka Kommun. Alternativt att naturmarken omvandlas till naturreservat för att förhindra ytterligare exploatering

*Planenhetens kommentar:* Se planenhetens kommentar av fastigheten Backeböl 1:61 under punkt 17.

Det norra naturmarksområdet innehållande fornlämningar, del av fastigheten Backeböl 1:5 som ägs av Gustavsviks Ekonomiska Fastighetsägarförening (GEF), utgår ur detaljplaneförslaget. All övrig naturmark avses att bibehållas som natur, se även planenhetens kommentar av yttrande nr 15 och *Huvudmannaskap för allmän platsmark* på sid. 7.

91. **Ägaren till fastigheten Backeböl 1:793** anser att befintliga vägar är fullt tillräckliga och det behövs inga trottoarer.
- Minsta tomtarea borde vara 1200 kvadratmeter
  - Ägaren önskar se alternativ 3 utan höghus eller radhus, möjligen parhus.
  - Det finns redan en fungerande fotbollsplan och lekplats.
  - Bullerplank kan byggas längs med motorvägen (Storsvängen), inte ett flervåningshus som ett bullerskydd.
  - Det är många som vill ha enskilt huvudmannaskap och inte kommunalt.
  - Ägaren ifrågasätter varför kommunen har bedömt att det inte blir betydande miljöpåverkan med ytterligare 400-550 fastigheter samt en förskola.

*Planenhetens kommentar:* Se planenhetens kommentar av fastigheten Backeböl 1:61 under punkt 17.

I bostadsområden med den omfattning som sydöstra Boo utgör krävs ytor för lek och rekreation. Föreslagen bollplan och lekytor har anpassats till bostadsbebyggelsen i hela sydöstra Boo.

En behovsbedömning av detaljplanen har utförts för att avgöra om genomförandet av planen kan anses utgöra en betydande miljöpåverkan. Kommunen gör bedömningen att detaljplanens genomförande inte innebär en betydande miljöpåverkan. En

miljökonsekvensbeskrivning enligt miljöbalken behöver därför inte upprättas för planen. Länsstyrelsen delar kommunens bedömning.

### Synpunkter från fastighetsägare utanför planområdet

92. **Ägaren till fastigheten Backeböl 1:92** förordar alternativ 1.

*Planenhetens kommentar.* Planenheten noterar synpunkten. Övriga synpunkter sammanfattas och bemöts i granskningsutlåtandet inom detaljplan för Mjölkudden-Gustavsviks gård.

93. **Ägaren till fastigheten Backeböl 1:100** anser att inget av alternativen följer det i mars 2012 beslutat detaljplaneprogram.

- I första hand motsätter de sig alla förändringar.
- I andra hand vill de ha ett nedbantat alternativ 1 med minst 1200 kvm tomter söder om Dalvägen och minst 800 kvadratmeter tomter norr om Dalvägen. Inga radhus och absolut inga flerbostadshus. Ängen vid Dalkarsvägen/Hasselvägen bör bli park i sin helhet.
- I tredje hand väljer de alternativ 1 långt före alternativ 2. Alternativ 2 är fullkomligt oacceptabelt på alla sätt.

*Planenhetens kommentar.* Ett bearbetat planförslag har tagits fram som i stora delar överensstämmer med det beslutade detaljplaneprogrammet, se planenhetens kommentar av fastigheten Backeböl 1:61 under punkt 17.

94. **Ägaren till fastigheten Backeböl 1:142** har synpunkter som berör detaljplan för område kring Galärvägen och Kornettvägen.

*Planenhetens kommentar.* Synpunkterna sammanfattas och bemöts i samrådsredogörelsen inom detaljplan för område kring Galärvägen och Kornettvägen.

95. **Ägaren till fastigheten Backeböl 1:151** förespråkar alternativ 1 – den lägre förtätningsgraden. Motiveringen är att planerna inte tycks skilja sig beträffande nya fastigheter/byggrätter som görs möjliga på den gemensamma marken, samt att en mindre exploatering förändrar områdets karaktär mindre än den med högre förtätningsgrad.

*Planenhetens kommentar.* Se planenhetens kommentar av fastigheten Backeböl 1:61 under punkt 17.

96. **Ägarna till fastigheterna Backeböl 1:250, 1:251 och 1:498** har synpunkter som berör detaljplan för Mjölkudden-Gustavsviks gård.

*Planenhetens kommentar.* Synpunkter sammanfattas och bemöts i granskningsutlåtandet inom detaljplan för Mjölkudden-Gustavsviks gård.

97. **Ägarna till fastigheterna Backeböl 1:252 och 1:441** förordar alternativ 2.

**Planenhetens kommentar:** Planenheten noterar synpunkten.

98. **Ägaren till fastigheten** Backeböl 1:258 förordar alternativ 1.  
Fastighetsägaren vill se färre flerbostadshus men kan tänka sig enstaka radhus/parhus. Ska det ändå byggas flerfamiljshus så får de vara högst två våningar.

**Planenhetens kommentar:** Se planenhetens kommentar av fastigheten Backeböl 1:61 under punkt 17.

99. **Ägarna till fastigheterna** Backeböl 1:260 och 1:266 har samma synpunkter som redovisas för fastigheten Backeböl 1:61 under punkt 17.

**Planenhetens kommentar:** Se planenhetens kommentar av fastigheten Backeböl 1:61 under punkt 17.

100. **Ägaren till fastigheten** Backeböl 1:269 förordar alternativ 1. De anser att all mark som inte är gatumark ska fortsätta att ägas av GEF.

**Planenhetens kommentar:** Se planenhetens kommentar av fastigheten Backeböl 1:61 under punkt 17.

101. **Ägaren till fastigheten** Backeböl 1:765 förordar alternativ 1.

**Planenhetens kommentar:** Se planenhetens kommentar av fastigheten Backeböl 1:61 under punkt 17.

102. **Ägarna till fastigheterna Bo 1:530, 1:548, 1:550, 1:551, 1:612, 1:613, 1:618, 1:622, 1:626, 1:628, 1:630, 1:632, 1:633, 1:546, 1:655, 1:663, 1:669, 1:670, 1:671, 1:672, 1:673, 1:680, 1:681, 1:688, 1:693, 1:696, 1:769, 1:783, 1:784, 1:786, 1:787, 1:793, 1:795, 1:796, 1:798, 1:808, 1:1085 och 1:1662** har följande synpunkter:  
Om det enbart blir en cykelväg mellan Kornettvägen och Söderled behövs inte de av kommunen föreslagna breddningar av vägar, trottoar släntintrång m.m. i samma utsträckning.

Kommunen bör se över det förändrade behovet och därmed bör kostnaderna minska drastiskt. Fastighetsägarna har redan fullt fungerande tillfarter till sina fastigheter. De boende har således inte något konkret behov av nya vägar. Det nya gatenätet för Dalvägen-Gustavsviksvägen, framförallt genomfarten med Kornettvägen, synes istället vara ett led i att genomföra detaljplanen för det angränsande detaljplaneområdet.

En sammankoppling mellan Söderled och Kornettvägen kommer att ge ökad trafikmängd på flertalet vägar i området och bidra till minskad trafiksäkerhet. Eftersom Dalvägen ska bli huvudgata när den förlängs till Boovägen, behövs endast en gång/cykelväg. Med detta försvinner även behovet av trottoarer, breddning av väg och nödvändig markinlösen längs med t.ex. Kornettvägen och Roddarvägen, vilket minskar kostnaderna.



**Planenhetens kommentar.** Planenheten gör den bedömningen att vägkopplingen mellan Söderled och Kornettvägen föreslås som en gång- och cykelväg i planförslaget.

Se vidare samrådsredogörelse detaljplan för område kring Galärvägen och Kornettvägen.

103. **Ägaren till fastigheten Bo 1:777** har samma synpunkter som redovisas för fastigheterna Bo 1:530 med flera, under punkt 100. Ägaren har en "tarm" (naturväg) mellan sin och grannes tomt. Denna "tarm" ska enligt den nya detaljplanen återställas till naturväg (Sigmas rapport) från dagens utförande som är den enda uppfarten till huset. Om de inte kan utnyttja denna uppfart så skulle det vara förödande för dem. Ursprunglig ägare fick godkänt av vägföreningens ordförande 2004 att utnyttja delar av 1:608 för uppfart. Svårt att tyda men det står "Tillåtelse att utnyttja delar av Bo 1:608 som körväg till anlagda vägen Kornettvägen". Medgivandet gavs i samband med bygglov för garage söktes. Idag används delar av "deras" uppfart som gångväg för grannarna bakom huset och det har fungerat jättebra, ser egentligen ingen anledning att ändra på det. Om kommunen fortsätter att driva denna linje så kommer de förlora sin enda ingång.

**Planenhetens kommentar.** Planenheten gör den bedömningen att vägkopplingen mellan Söderled och Kornettvägen föreslås som en gång- och cykelväg i planförslaget. Se vidare samrådsredogörelse detaljplan för område kring Galärvägen och Kornettvägen.

Synpunkten om tillfart sammanfattas och bemöts i samrådsredogörelsen inom detaljplan för område kring Galärvägen och Kornettvägen.

104. **Ägarna till fastigheterna Bo 1:785 och 1:928** vill att sammanlänknings mellan Söderled och Kornettvägen endast blir en gång/cykelväg. Med detta försvinner även behovet av trottoarer, breddning av väg och nödvändig markinlösen längs med Kornettvägen och Roddarvägen, vilket minskar kostnaderna. Trafikutredning Kornettvägen, Ramböll, Stockholm 2017-09-22, finns inte med i handlingarna för samråd på kommunens hemsida. I trafikutredningens slutsats går det att läsa "Systemhandlingen som har tagits fram föreslår att den nya förbindelsen ska vara 4,5 m bred med en gångbana på sidan. Detta innebär att förbindelsens gaturum får samma karaktär som Kornettvägen har idag. Planprogrammet säger att gaturummet ska utformas med hänsyn till befintlig struktur och karaktär". Det utredarna har missat totalt är att detta inte är på det sättet Kornettvägen är utformad idag eller kommer vara utformad när planen är klar.

**Planenhetens kommentar.** Planenheten gör den bedömningen att vägkopplingen mellan Söderled och Kornettvägen föreslås som en gång- och cykelväg i planförslaget. Se vidare samrådsredogörelse gällande detaljplan för område kring Galärvägen och Kornettvägen.

105. **Ägaren till fastigheten Bo 1:789** anser inte att det ska öppnas någon genomfart mellan Kornettvägen och Söderled. Det är en utmärkt genväg för barn och vuxna som är på väg till skolan, utan fordon som förstör miljön och omgivningen.

**Planenhetens kommentar:** Planenheten gör den bedömningen att vägkopplingen mellan Söderled och Kornettvägen föreslås som en gång- och cykelväg i planförslaget. Se vidare samrådsredogörelse detaljplan för område kring Galärvägen och Kornettvägen.

106. **Ägaren till fastigheten Bo 1:790** har synpunkter som berör detaljplan för område kring Galärvägen - Kornettvägen.

**Planenhetens kommentar:** Synpunkter sammanfattas och bemöts i samrådsredogörelsen inom detaljplan för område kring Galärvägen - Kornettvägen.

## Ändringar efter samråd

Synpunkterna i samrådet har föranlett följande ändringar av planförslaget:

- En skyfallsanalys har tagits fram som utgör nytt underlag till detaljplan, planbeskrivningen har kompletterats med en beskrivning av konsekvenser till följd av skyfall vid 100-årsregn.
- PM om geoteknik har tagits fram som hanterar risk för ras och skred, planbeskrivningen har kompletterats med vilka åtgärder som behövs.
- Vägstandarden har motiverats med att den följer den så kallade ortens sed för förnyelseområden, där vägområdena har anpassats till områdets förutsättningar med hänsyn till topografi och befintlig bebyggelse, med minsta möjliga intrång.
- Hanteringen av snöupplag har motiverats med att sidoområdena utmed vägarna avses vintertid kunna fungera som snöupplag, då vägområdena är relativt breda. I anslutning till naturmark kan större upplag anordnas.
- En fastighetskonsekvensbeskrivning har tagits fram, som en handling tillhörande detaljplanen.
- Förtätningsgraden av bostäder har omarbetats till ett förslag som ligger mellan det lägre och högre alternativet.
- Huvudmannaskap inom naturområden har studerats, men det har inte bedömts lämplig att kombinera enskilt med kommunalt huvudmannaskap inom övrig allmän plats, så kallat delat huvudmannaskap. Det norra naturmarksområdet innehållande fornlämningar, del av fastigheten Backeböl 1:5, utgår ur detaljplaneförslaget.
- Vägkopplingen mellan Söderled och Kornettvägen medger endast gång- och cykeltrafik.
- Plankartan har justerats avseende skyddsbestämmelser för träd och vegetation, släntintrång och punktprickad mark.

Utöver ändringarna ovan har även följande ändringar gjorts:

- Förskolebyggnadens placering och fastighetens avgränsning har justerats, vilket gör att förskolan kommer rymma 120 barn istället för 160.
- Busshållplatsen, vid korsningen Gustavsviksvägen/Malmbrinken, har flyttats en bit åt väster. En tillfällig bussvändplan föreslås inom naturmark, söder om Dalvägen.
- Västra parken har övergått från parkmark till naturmark för att en lämplig födosöksmiljö för bland annat mindre hackspett inte ska påverkas negativt.
- Planområdets avgränsning har justerats, dels genom att det norra naturmarksområdet inte längre ingår, dels genom att förskoletomten dragits tillbaka

från naturmark i väster. Dessutom ingår inte längre området för upphävande av områdesbestämmelser längs Värmdöleden.

- Föreslagen pumpstation (E1), vid korsningen Gustasviksvägen/Baggensvägen, har flyttats en bit åt nordost, för att undvika eventuella olägenheter vid skyfall.

Planenheten

Angela Jonasson  
Biträdande planchef

Kristina Källqvist  
Planarkitekt

Granskningsyttrande

Dnr: NTN 2018/287

Dnr KFKS 2011/225

Miljö- och stadsbyggnadsnämnden

## Detaljplan för området kring Dalvägen-Gustavsviksvägen i sydöstra Boo

Natur- och trafiknämnden lämnar följande yttrande:

### Natur

#### Fågel

Fågelinventeringen och artskyddsbedömningen kring fåglar har tillkommit sedan samrådet. De arter vars bevarandestatus bedömdes kunna påverkas av planen är gröngöling och mindre hackspett. Det är positivt att avgränsningen i nordväst mot detaljplaneområde Dalkarlsängen har ändrats så att livsmiljöerna för bland annat mindre hackspett och gröngöling bibehålls i större utsträckning.

#### Groddjur

Det är positivt att diket vid Dalvägen och den gamla branddammen till övervägande del kommer att bevaras och fuktstråk utvecklas samt att det i planbeskrivningen nu står att hänsyn kommer att tas till groddjurens behov av att säkra gångpassager under vägarna. För att få med annan viktig information som framkommit under planprocessen, om att anpassningar till groddjuren krävs även vid anläggning av nya diken, justering av branddam och liknande åtgärder i groddjurens livsmiljöer behöver även detta skrivas in i genomförandedelen av planbeskrivningen. Denna information är viktig att ha med för att föra vidare kunskapen till genomförandet och minimera risken att bryta mot förbudet i artskyddsförordningen i senare skeden.

#### Naturområde som undantages från detaljplanen

Natur- och trafiknämnden noterar att ett naturområde har undantagits från detaljplanen utifrån att Gustavsviks ekonomiska förening vill ha enskilt huvudmannaskap för området. Nämnden anser att det är bra att gällande områdesbestämmelser som medger byggnation tas bort. Området blir nu planlöst för att den ekonomiska föreningen ska kunna äga och förvalta det. Det naturliga hade varit att låta området ingå i detaljplanen som allmän plats.



Det som nu föreslås är en möjlig lösning men det behöver följas upp hur det fungerar att ha ett naturområde, som är tillgängligt för allmänheten, med enskilt huvudmannaskap. Det är viktigt att området fortsatt är tillgängligt för allmänheten, att naturens funktion som ekologiska spridningskorridorer bevaras för framtiden samt att området underhålls.

A handwritten signature in blue ink, appearing to read "Hans Peters".

Hans Peters  
Ordförande  
Natur- och trafiknämnden

A handwritten signature in blue ink, appearing to read "Mats Bohman".

Mats Bohman  
Trafik- och fastighetsdirektör  
Natur- och trafiknämnden

# Politikerinitiativ – Parkering scoutstuga

12

NTN 2020/66

2020-05-11

TJÄNSTESKRIVELSE  
Dnr NTN 2020/66

Natur- och trafiknämnden

## Politikerinitiativ – Parkering scoutstuga

24 mars 2020 av Peter Zethraeus (M) och Hans Peters (C)

### Förslag till beslut

Natur- och trafiknämnden anser att politikerinitiativet är besvarat med bedömningen att det inte är lämpligt att anlägga parkering på Skyttevägen men att viss uppställning av fordon kan ske tills vidare.

### Sammanfattning av ärendet

Saltsjöbadens Sjöscoutkårs stuga Örnböet har legat på berget ovanför Skyttevägen sedan 1925, och sedan dess har man kunnat parkera på parkeringsfickan i anslutning till Skyttevägen. Den grusade parkeringsfickan är nu klassad som parkmark i naturreservat vilket bidrar till att fordon får parkeringsanmärkningar ibland. Scoutkåren menar att en avstängning av parkeringen skulle vara förödande för verksamheten, då man inte alls kan nyttja stugan. Peter Zethraeus (M) och Hans Peters (C) föreslår i ett politikerinitiativ att natur- och trafiknämnden beslutar att trafikenheten skyndsamt tar fram förslag på hur parkeringsfickan på Skyttevägen ska kunna användas som parkering, främst för personbilar.

I trafikförordningen finns generella bestämmelser om hur man får stanna och parkera, platsen som Saltsjöbadens Sjöscoutkår ibland nyttjar är en gråzon då denna yta inte är tänkt för parkering. Trafikenheten bedömer att det inte är lämpligt att anlägga parkering på Skyttevägen men att viss uppställning kan ske tills vidare, med tanke på de situationer som kan uppstå i verksamheten och närheten till transport.

### Förslagen i politikerinitiativet

Saltsjöbadens Sjöscoutkårs stuga Örnböet har legat på berget ovanför Skyttevägen sedan 1925, och sedan dess har man kunnat parkera på parkeringsfickan i anslutning till Skyttevägen. Den grusade parkeringsfickan är nu klassad som parkmark i naturreservat vilket bidrar till att fordon får parkeringsanmärkningar ibland. Det har även från tjänstemannahåll påståtts att marken inte tål tunga fordon, och att man därför bör sätta ut stenhinder så att det inte alls går att angöra ytan med bil.

Scoutkåren menar att en avstängning av parkeringen skulle vara förödande för verksamheten, då man inte alls kan nyttja stugan. Parkeringen behövs för att kunna lasta och lossa packning, föräldrar ska kunna släppa scouter som ska på sammankomster och ha bilar tillgängliga vid hajker av säkerhetsskäl. Scoutkåren har föreslagits parkera på Erstaviksbadets parkering, som dock är obebodad nattetid vilket inte är lämpligt. Det är



dessutom en ganska lång promenad till Örnboet från Erstaviksbadets parkering. Att parkera på Tunnelvägen är inte heller någon optimal lösning, med brant och smal väg upp till stugan. Parkeringsfickan används även av Igelboda Bågskytteförening som har en bågskyttebana i anslutning, samt som parkering för naturreservatet Tattby.

Peter Zethraeus (M) och Hans Peters (C) föreslår i ett politikerinitiativ att natur- och trafiknämnden beslutar att trafikenheten skyndsamt tar fram förslag på hur parkeringsfickan på Skyttevägen ska kunna användas som parkering, främst för personbilar.

### Enhetens utredning och bedömning

Trafikenheten har tillsammans med enheten för drift offentlig utemiljö utrett möjligheten till parkeringsficka inom Tattby naturreservat. Enligt föreskrifterna för Tattby naturreservat, med stöd av 7 kap § miljöbalken, är det förbjudet att anlägga eller asfaltera parkering, utöver parkering till Vinterstadion. För att kunna anlägga parkeringsplatser på ytan i fråga krävs dispens från reservatsreglerna, vilket endast ger undantagsvis och om det man vill göra inte står i strid med syftet med naturreservatet. I dagsläget saknas finansiering för att göra marken till parkering. Den befintliga parkeringsplatsen till naturreservatet är parkeringen vid Erstaviksbadet, och enligt föreskrifterna är ytterligare parkeringsytor inom området inte aktuella.

Trafikenheten förstår problematiken med att aktuell verksamhet på platsen måste ha en eller flera fordon i närheten om en allvarlig situation skulle uppstå. Då ytan har använts under flera år och dessutom har utformats som en yta som skulle kunna fungera som parkering, anser vi att ytan är allmänt befaren och kan nyttjas för enstaka fordon, men att verksamheterna i första hand nyttjar Erstaviksbadets parkering men att man kan parkera ett eller flera fordon i längsgående riktning med vägen. Då ytan är likställd med allmän plats kan ytan inte reserveras för enskilda fordon eller fordonsslag. På en gata eller allmän väg får fordon inte parkeras under längre tid än 24 timmar i följd på vardagar, utom vardag före sön- och helgdag.

Trafikenheten anser därför att ytan inte hindrar uppställning av ett eller ett par fordon på nuvarande yta för säkerhetsaspekt då verksamhet sker på platsen. Men att övriga fordon hänvisas till Erstaviksbadets parkering. Trafikenheten anser däremot att uppställning på allmänt befaren väg inte är en långsiktig lösning. Om liknande fall uppkommer kommer trafikenheten att behöva göra en ny bedömning och ta ställning kring frågan med hänsyn till kommunen i sin helhet.

### Förslagets ekonomiska konsekvenser

Förslaget medför inte några ekonomiska konsekvenser.

### Konsekvenser för barn

Genom att möjliggöra uppställning av fordon längst med Skyttevägen kan detta medföra en upplevd men även faktisk risk för olyckor för personer som rör sig i och omkring vägområdet. Särskilt barn kommer att påverkas då scoutkårens medlemmar består av





främst barn och ungdomar. Ytan där uppställning kommer att ske ligger i en kurva där hastigheterna är relativt höga, vilket även medför en otrygg och ej trafiksäker miljö.

#### Handlingar i ärendet

Politikerinitiativ Parkerings scoutstugan, av Peter Zethraeus (M) och Hans Peters (c),  
2020-03-24

Martin Hubertson Merbom  
Tf enhetschef  
Trafikenheten

Emmatora Alfin  
Trafikplanerare  
Trafikenhet

Politikerinitiativ till Natur och Trafiknämnden

## Parkering scoutstuga

Sedan 1925 har Saltsjöbadens Sjöscoutkårs stuga Örnböet legat på berget ovanför Skyttevägen, och sedan 1925 har man kunnat parkera på parkeringsfickan i anslutning på Skyttevägen. Nu har det uppdagats att den grusade parkeringsfickan är klassad som parkmark/naturresevat, och det händer att man lappar bilarna som parkeras där, t ex vid möten eller hajker. Det har från tjänstemannahåll också sagts att marken inte tål tunga fordon, och att man därför bör sätta ut stenhinder så att det inte alls går att angöra ytan med bil.

Scoutkåren menar att en sådan avstängning av parkeringen skulle vara förödande för verksamheten. Man kan då inte alls nyttja stugan. Dels behöver man kunna lasta och lossa packning, föräldrar måste kunna släppa scouter som ska på sammankomster, men man måste också kunna ha bilar tillgängliga vid hajker av rena säkerhetsskäl.

Det har föreslagits att man kan parkera på Erstaviksbadets parkering, men det är nog ingen som skulle vilja ställa sin bil där obebakad över natten. Det är dessutom en ganska lång promenad till Örnböet och man måste korsa både Skyttevägen och spåren vid Saltsjöbanan. Att parkera på Tunnelvägen är inte heller någon optimal lösning, med brant väg upp till stugan och smalt vägrum (här är vändplan, t ex för räddningsfordon etc).

Parkeringsfickan på Skyttevägen används även av Igelboda Bågskytteförening som har en bågskyttebana i anslutning, samt som parkering för naturresevatet Tattby.

Med anledning av ovanstående föreslår vi att NTN beslutar:

- att enheten skyndsamt tar fram förslag på hur parkeringsfickan på Skyttevägen ska kunna användas som parkering, främst för personbilar.

Peter Zethraeus (M)

Hans Peters (C)

Med vänlig hälsning

Peter Zethraeus (M)  
1e Vice Ordf Natur och Trafiknämnden  
1e Vice Ordf Naturvårdsrådet  
Ledamot i Kommunfullmäktige

Nacka kommun  
Mobil 0733-103608

Medborgarförslag –  
Förlängning av trottoar

13

NTN 2020/69

2020-04-22

TJÄNSTESKRIVELSE  
Dnr NTN 2020/69

Natur- och trafiknämnden

## Medborgarförslag – Förlängning av trottoar Inkom 17 mars 2020

### Förslag till beslut

Natur- och trafiknämnden beslutar att uppdra trafikenheten att utreda förlängning av gångvägen på Lännerstavägen till korsningen Soldatvägen.

### Sammanfattning av ärendet

Korsningen Lännerstavägen/Soldatvägen saknar övergångsställe och trottoar, vilket skapar en trafiklösning som inte är säker för gående. I medborgarförslaget föreslås att trottoaren på Lännerstavägen förlängs till korsningen Soldatvägen, för att skapa en trafiksäker lösning för gående att ta sig från Lännerstavägen till Soldatvägen. Trafikenheten anser att förslaget är bra för att öka tillgängligheten och trafiksäkerheten längst med vägen. Natur- och trafiknämnden föreslås besluta uppdra trafikenheten att utreda förlängning av gångvägen på Lännerstavägen.

### Förslagen i medborgarförslaget

I inkommet medborgarförslag beskrivs att Soldatvägen som ansluter till Lännerstavägen saknar övergångsställe och trottoar, och att det enbart finns en trottoar längst Lännerstavägens västra sida ca 50-100 meter söderut från Soldatvägen. Det förekommer att människor går över Lännerstavägen i korsningen till Soldatvägen, samt att det upplevs att hastighetsbegränsningen om 40 km/h överskrids. I medborgarförslaget föreslås därför att trottoaren på Lännerstavägen förlängs till korsningen Lännerstavägen/Soldatvägen för att förbättra trafiksäkerheten för gående.

### Enhetens utredning och bedömning

Trafikenheten anser att förslaget om förlängning av gångvägen på Lännerstavägen till korsningen Soldatvägen är bra. Förslaget om utbyggnation ökar tillgängligheten samt kan förbättra trafiksäkerheten för gående då trafikflödena på vägen är relativt höga. Trafikenheten föreslår därför att en utredning genomförs under 2020 för se över om det är möjligt att bygga en gångbana samt hur dess utformningen kan se ut på förslagen sträcka.

### Förslagets ekonomiska konsekvenser

Förslaget kan finansieras av redan beslutad budget för investeringsprojekt Trafiksäkerhetsåtgärder. Trafikenheten kommer att ansöka om statlig medfinansiering efter utredning, om det är möjligt att bygga en gångbana som uppnår ökad



trafiksäkerhet. Statlig medfinansiering kan ge bidrag upp till 50 % av kostnaderna för genomförande.

#### Konsekvenser för barn

Förslaget om utbyggnation av gångväg på Lännerstavägen medför en förbättrad tillgänglighet och ökad och upplevd trafiksäkerhet för gående i området, vilket ger positiva konsekvenser även för barn som rör sig i trafiken.

#### Handlingar i ärendet

Medborgarförslag – Förlängning av trottoar, 2020-03-17

Mats Bohman  
Trafik- och fastighetsdirektör

Emmatora Alfin  
Trafikplanerare  
Trafikenheten

tisdag 2020-03-17 19:04

## Inkommande mail

**Till:** registrator@nacka.se;

**Från:** [REDACTED]

**Skickat:** 2020-03-17:19:04

### Medborgarförslag om förlängning av trottoar.

Hej,

Jag bor på Soldatvägen i Boo och där den vägen ansluter till Lännerstavägen finns varken övergångsställe eller trottoar.

Det finns dock en trottoar längs Lännerstavägens västra sida ca 50-100 m söderut från Soldatvägen och om denna kunde förlängas fram till Soldatvägen så skulle trafiksituationen bli mycket säkrare.

Det går människor över Lännerstavägen flera gånger dagligen i denna korsning och det är ytterst få, om ens någon, bilist som iakttar den hastighetsbegränsning om 40 km/h som råder på platsen, varför olyckstillbud flera gånger inträffat.

Med vänlig hälsning

[REDACTED]  
[REDACTED]  
[REDACTED]

ProjeKtavslut Reinvestering  
konstruktionsbyggnader år  
2016      ProjeKtnummer  
90000257

14

NTN 2019/21

2020-04-16

TJÄNSTESKRIVELSE  
Dnr NTN 2019/21

Natur- och trafiknämnden

## Projektavslut Reinvestering konstruktionsbyggnader år 2016

Projektnummer 90000257

### Förslag till beslut

Natur- och trafiknämnden noterar informationen till protokollet.

### Sammanfattning av ärendet

Inom ramen för projektet har åtgärder avslutats samt projektering gjorts enligt års planering för 2016..

### Ärendet

Inom ramen för löpande driftåtgärder genomförs inspektioner och utredningar av kommunens befintliga konstruktionsanläggningar i enlighet med den 10-årsplanering som togs fram för åren 2008–2017.

Utifrån detta underlag uppdateras en rullande 5-årsplan varje år och ett 1-årsprogram fastställs. Åtgärder har vidtagits enligt års programmet för 2016.

I planeringen har hänsyn tagits till Sl:s planer om att upprusta Saltsjöbanan och att bygga ut Tvärbanan, samt till planarbeten för Nacka stad. Värmdövägens sträcka i Sickla är kritisk i brobeståndet, men planeringen fokuserades på Orminge och Saltsjöbadsleden på grund av osäkerheterna bl. a. kring Tvärbaneprojektet och tidplaner för stadsutvecklingen i Nacka Stad.

Utfallen för budgetramen för 2016 har använts för renovering och omisoleringar på olika anläggningar enligt 5-årsplanen för att kunna uppnå en optimal livslängd.

Två av planerade konstruktioner S-315 och S-316 (Fisksätra ramperna) sköts fram i tiden eftersom en annan trafiklösning med cirkulationsplatser var under utredning.

En del av budgetramen fördelades till renovering och omisoleringar som skett redan 2015.

Större renovering och omisolering utfördes 2016 på följande anläggningar: Spårbro Kvarnholmsvägen (K-129), Vägbro Alphyddevägen(K-105) och Vägbro Ektorpsvägen (S-113).





Förutom större renovering och omisolering har åtgärder utförts på ytterligare ett 30- tal anläggningar både gångbroar, mindre vägbroar samt stödmurar. Åtgärderna innefattar Räckesreparationer, mindre betongreparationer och reparationer i avvattnings rör mm. Syftet med projektet har varit upprätthålla funktion och livslängd av befintliga konstruktionsanläggningar för att på så sätt hindra kapitalförstöring.

#### Ekonomiska konsekvenser

Projektet har gått 2,9 % under beviljad budget.

Beslutad budget: 16 mnkr NTN

Kostnad genomförande: 15 542 tkr.

Avskrivningstider är mellan 40 år kapitaltjänstkostnad år 1 blir 699 tkr

Avskrivning år 1: 388 tkr

Ränta 2 % år 1: 311 tkr

#### Konsekvenser för barn

Inga konsekvenser för barn.

#### Handlingar i ärendet

- Karta med större objekt

Mats Wester  
Gruppchef  
Bygg- och anläggning

Sukina Hussain  
Kalkylingenjör  
Bygg- och anläggning

# KARTA PÅ DE STÖRRE OMISOLERINGARNA



Spårbro Kvarnholmsvägen (K-I29)



Vägbro Alphyddevägen (K-I05)



Vägbro Ektorpsvägen (S-I13)



# Redovisning Delegationsbeslut

18

NTN 2020/80

Bygglövsenheten

## Ny placering av sporthall på fastighet Älta 30:15

### Beslut

#### Belysning

Enligt handlingarna är belysningsstolpar för skolan placerade på allmän plats utmed Evalundsvägen, enligt handling 0004-L-30\_1-003. Det bör placeras på skolans mark.

#### Allmän plats

Handling 0004-L-30\_1-001 visar felaktig dragning av fastighetsgräns, det bör korrigeras. Handlingen visar även att område på allmän plats asfalteras. Den utformningen av anslutning till skolans entré ska göras i samråd med kommunens förvaltare av allmän plats.

#### Sikt

Sikten i korsningen Lovisedalsvägen/Evalundsvägen ska vara god. Därför ska siktskymmande föremål, växlighet, stora nivåskillnader och dylik inte förekomma där. Det gäller även in och utfart från parkering.

#### Dagvatten

Kostnader för dagvattenhantering från allmän väg får inte belasta väghållaren.

#### Entré och ramp

Den ramp som går över kommunalt vägområde vid Lovisedalsvägen anläggs och underhålls av skolan. Inga kostnader för den får belasta väghållaren.

Detta beslut fattas med stöd av punkten 3 i Natur- och trafیکنämndens delegationsordning.

Mahmood Mohammadi  
Trafikplanerare  
Trafikenheten

Elin Ösby  
Landskapsingenjör  
Enheten för drift offentlig utemiljö

Miljöenheten

## **Anmälan av installation av värmepump på fastighet Björknäs I:840**

### **Beslut**

Inga synpunkter.

Detta beslut fattas med stöd av punkten 3 i Natur- och trafiknämndens delegationsordning.

Elin Ösby  
Landskapsingenjör  
Enheten för drift offentlig utemiljö

Bygglovsenheten

## **Nybyggnad av flerbostadshus (radhus och tvåbostadshus) på fastighet Skarpnäs 2:25**

### **Beslut**

#### Parkering

De parkeringsplatser som är placerade på annan fastighetsägares mark behöver regleras genom avtal.

Muren som är placerad i anslutning till radhus 1 får inte skymma sikten i samband med backrörelse. Den får därför inte vara mer än 0.8meter hög längst hela parkeringsfickan.

#### Murar

Murens placering mot gatan ska anpassas så att den är minst 0,5 meter från asfaltkanten på vägen.

#### In och utfart

Sopkärl behöver flyttas in på fastigheterna så att de inte skymmer sikten. Minst mått till gatan är 0,5 meter.

#### Utbyggnad

Utbyggnad av fastigheterna ska samordnas med utbyggnad av allmänna anläggningar som belysning, gatuhöjd, kantsten etc.

Detta beslut fattas med stöd av punkten 3 i Natur- och trafiknämndens delegationsordning.

Mahmood Mohammadi  
Trafikplanerare  
Trafikenheten

Elin Ösby  
Landskapsingenjör  
Enheten för drift offentlig utemiljö

Bygglovsenheten

## **Nybyggnad av flerbostadshus/ gruppbofastad på fastighet Sicklaön 226:13**

### **Beslut**

Inga synpunkter.

Detta beslut fattas med stöd av punkten 3 i Natur- och trafiknämndens delegationsordning.

Mahmood Mohammadi  
Trafikplanerare  
Trafikenheten

Elin Ösby  
Landskapsingenjör  
Enheten för drift offentlig utemiljö

Bygglovsenheten

## **Tillbyggnad av hus på fastighet Sicklaön 369:37**

### **Beslut**

#### Parkering

Det saknas redovisning av cykelparkeringsplatser i handlingarna. Cykelparkeringarna ska uppnå kommunens p-tal för cykel.

Sökande ska redovisa var de p-platser för bilar som hänvisas till i ansökan är placerade.

#### Anslutning till gångbana och väg

Sökande ska samordna anslutning till allmän plats med pågående exploateringsprojekt i område för att säkerställa att bland annat att entrénivåer mm. stämmer överens med pågående projektering.

#### Handlingar till bygglovet

Enligt handling A-03 mm är det område som ”avser bygglovet” och som markeras med röd streckad linje delvis på allmän platsmark. Det bör justeras så att den endast omfattar den egna kvartersmarken.

Detta beslut fattas med stöd av punkten 3 i Natur- och trafiknämndens delegationsordning.

Mahmood Mohammadi  
Trafikplanerare  
Trafikenheten

Elin Ösby  
Landskapsingenjör  
Enheten för drift offentlig utemiljö



**DELEGATIONSBeslut**  
**REMISSYTTRANDE**  
Dnr: NTN 2020/802020/80  
Dnr: B2020-000435

Bygglovsenheten

## Reklamskyltar på fastighet Lännersta 23:2

### Beslut

Bildväxlande skyltar kan ta uppmärksamheten från trafiken och därmed innebära ökad risk för incidenter. Därför bör de undvikas vid in och utfarter.

Detta beslut fattas med stöd av punkten 3 i Natur- och trafiknämndens delegationsordning.

Mahmood Mohammadi  
Trafikplanerare  
Trafikenheten

Elin Ösby  
Landskapsingenjör  
Enheten för drift offentlig utemiljö

**DELEGATIONSBESLUT**  
**REMISSYTTRANDE**  
Dnr: NTN 2020/802020/80  
Dnr: B2020-287

Bygglövsenheten

## **Ny sporthall på fastighet Bo 1:133**

### **Beslut**

#### Parkering

Sökande kan inte hänvisa till parkeringar på allmän plats. Verksamhetens HKP-platser behöver förläggas inom kvartersmark.

#### Sophantering

De redovisade soprummet ligger så till att sopbilen behöver stanna vid hämtning på gångbana i anslutning till ett övergångsställe. Det är trafikfarlig lösning som behöver ses över genom omplacering av soprummet.

#### Utbyggnad av väg och gångbana

Utformning av hämtning och lämningsplatser samt gångbana vid Boovägen sker i samråd med trafikenheten.

#### Trafik

Trafikenheten påpekar att en utbyggnad av sporthallen kommer att öka trafiken på omgivande vägarna vilket kan påverka trafikmiljön negativt.

Detta beslut fattas med stöd av punkten 3 i Natur- och trafiknämndens delegationsordning.

Mahmood Mohammadi  
Trafikplanerare  
Trafikenheten

Elin Ösby  
Landskapsingenjör  
Enheten för drift offentlig utemiljö

# Redovisningar Anmälningar

19

Saltsjö-Duvnäs 2020-04-15

Till ledamöterna i NTN

Inför förra valet bjöd Saltsjö-Duvnäs Fastighetsägareförening (SDF) in alla partier för en diskussion i Ringparksstugan den 30 augusti 2018. Jag skrev minnesanteckningar som jag skickade till alla deltagare som en uppföljning av att vi hade uppfattat er rätt. En av frågorna som vi hade uppe gällde det nya staketet som kommunen lät sätta upp första kvartalet 2017 längs Strandpromenaden. Jag skrev:

### **”Räcker längst Strandpromenaden**

Vi förstod det som att det finns konsensus över partigränserna om att det är rimligt att Nacka kommun ser över sin policy för räcken så att det finns olika varianter för t.ex. motorvägarna och små, lokala vägar och att ni förstod vår synpunkt att vi inte är emot ett räcke men vill ha ett räcke som passar in i miljön och som inte heller tar så stor yta i anspråk då riskerna nu upplevs som mycket större för de gående än tidigare.

Har det gått information till tjänstemännen om att se över dessa frågor och sätta sig in i Trafikverkets (tidigare Vägverkets) rekommendationer om bland annat återhållsamhet i omfattning och utformning och placering av vägutrustning med hänsyn tagen till upplevelsen av omgivningen? Vi skulle gärna få information om när i tiden nuvarande motorvägsräcke kan bytas ut mot ett räcke som smälter in i miljön och inte förtar den vackra utsikten.”

### **Nedfallet träd**

På Annandag påsk föll en björk från Strandpromenaden 3 över vägen och träffade räcket som blev tillbucklat och uppryckt ur ett fäste. Brandkåren var där och sågade bort trädet som blockerade genomfarten.

Därmed ges vi nu alla ett gyllene tillfälle till eftertanke. Anledningen till att den något udda frågan om räcket togs upp före valet är att Saltsjö-Duvnäsborna är mycket bedrövade över att ett motorvägsräcke sattes upp i denna kulturellt känsliga och vackra miljön. Det bryter brutalt av och förstör utsikten. I mina kontakter med Trafikverket 2017 kunde de konstatera att det inte, enligt bildmaterialet jag skickade, är ett räcke som är monterat så att det uppfyller avsikten att kunna klara en lastbil. Vi kan nu konstatera att så är fallet då bara en rätt smal björk har ryckt upp ett fäste.

Enligt rådande bestämmelser ska en väg förses med räcke om det finns vatten med ett djup överstigande 0,5 meter vid medelvattenstånd (Vägverket § 2:24, numera Trafikverket) men djupet är endast ett par decimeter invid Strandpromenaden. Här kan också påpekas att det betonas att utrustningen ska utformas och placeras med hänsyn till omgivningen. Vi kan bara konstatera att det alltså inte är nödvändigt med ett räcke och att ett motorvägsräcke längs Strandpromenaden definitivt inte tar hänsyn till omgivningen.

Förutom det estetiska har SDF också pekat på att räcket är placerat så att gatuutrymmet har minskat vilket gör det obehagligt trångt för den som promenerar om det kommer mötande trafik. Vi förstår att det inte kanske går att slå ned fästena längre ut mot kajkanten men även detta faktum talar för att lösningen inte är lämplig.

SDF skulle helst se att det kunde byggas en strandpromenad i trä utefter vattnet liknande den framgångsrika promenaden längs Svindersviken. Det är naturligtvis en större kostnad än ett motorvägsräcke men desto mer attraktivt och passande i denna miljö. Emellertid kan vi tänka oss en billigare lösning, kanske som ett första steg. Det skulle vara att ersätta räcket med större stenar så att fordon inte kan åka över kajkanten ned i vattnet. Så har det gjorts längre fram längs Strandpromenaden utanför fastighet nummer 11, i just detta syfte. Dessa stenar kan läggas längre ut än vad räcket kan fästas och därmed återvinner vi mer gatuutrymme och ett tryggare promenadstråk. Vi har konsulterat expertis som säger att kommunen kan återanvända räcket på annat håll. Därmed får vi en lösning som:

1. skapar trafiksäkerhet på samma nivå som räcket
2. en bredare gata som tryggar de promenerandes säkerhet
3. en trafiksäkerhetsåtgärd som inte förstör utsikten och är mer anpassad efter områdets karaktär
4. en mycket billig lösning.

Vi ser fram emot att höra av er i denna fråga innan några åtgärder vidtas med det skadade räcket.

Med vänliga hälsningar

Eva Nisser  
Ordförande SDF

Sändlista:

Hans Peters, C  
Peter Zethraeus, M  
Lina Olsson, NL  
Bo Bergkvist, M  
Dominique Faymonville, M  
Helena Håkansson, L  
Jonathan Lindgren, KD  
Martin Hellströmer, S  
Eva Hall, S  
Louise Ollivier, MP

Eric de Geer, M  
Noa Cortinez Samenius, M  
Camilla Boström, M  
Hassan El Mahdi, C  
Maria Lidzell, L  
Jessica Friberg, KD  
Björn Eckerman, S  
Björn Friberg, S  
Carin Larsson, NL  
Per Chrisander, MP

Natur- och trafiknämnden

## Vägräcke vid strandpromenad

Politikerinitiativ den 28 augusti av Peter Zethraeus

### Förslag till beslut

Natur och trafiknämnden föreslås fatta beslut att fortsätta utreda utbyte av räcke till en uppskattad kostnad om 250 000 kronor.

### Sammanfattning

Befintligt vägräcke längs Strandpromenaden i Saltsjö-Duvnäs uppfattas som överdimensionerat och förfulande. Att med färg eller på annat sätt åtgärda befintligt räcke är inte möjligt. Ett nytt räcke kostar ca 250 000 kronor att uppföra. Bedömningen är att befintligt räcke uppfyller avsedd funktion och ger värde för skattepengarna, medan en annan typ av räcke kan passa bättre in i kulturmiljön och positivt bidra till upplevelsen av Strandpromenaden.

### Förslagen i politikerinitiativet

Moderaterna har inkommit med förslag att se över möjligheten och kostnaden för att göra räcket längs Strandpromenaden i Saltsjö-Duvnäs mindre störande alternativt byta ut det. Räcket beskrivs som överdimensionerat och förfulande för omgivningen.

### Enhetens utredning och bedömning

#### Bakgrund

Tidigare satt det räcke av typen kohlswaprofil på delar av berörd sträcka. Balken var förankrad med betongständer som var i väldigt dåligt skick. Total längd om 26 meter på två sträckor.



*Bild på det räcke som ersattes 2016, stålbalk med betongpelare*

### **Beslut för nytt räcke**

Av trafiksäkerhetsskäl beslutades under 2016 att ta bort det gamla räcket som inte uppfyllde dagens krav på vägräcken. Som ersättning till kohlsvaldes av säkerhetsskäl och ur ett drift- och underhållsperspektiv W-profilräcke. Denna typ av räcke är kostnadseffektiv både i inköp, uppförande samt vid drift och underhåll av räcket, och ger mest värde för skattepengarna.

I samband med utbytet så sattes räcke längs hela sträckan som vetter längs med vattnet för att förhindra att man ska kunna köra ner i vattnet. Totalt 187 meter. Arbetet utfördes 2016.

Räcket är dimensionerat för den typ av väg och bärighetsklass som gäller för vägen längs sträckan.



*Bilder på befintligt räcke längs Strandpromenaden.*

Det finns inte någon möjlighet att förändra utseendet på befintligt räcke till mindre störande genom ommålning, på grund av att räcket är galvaniserat så färgen inte fäster på underlaget, ej heller att minska ner befintligt räcke i storlek eller längd. Alternativet som återstår är att byta ut hela räcket. Motsvarande funktion och säkerhet kan även uppnås med ett rörräcke, som även bedöms som mer gestaltningsmässigt anpassat till omgivningen.

Vid uppsättning av befintligt räcke togs otillräcklig hänsyn till kulturmiljön i området, sådant har tagits i beaktande i exempelvis Norra Skuru och på Älgö, där annan typ av räcke har valts. Enheten för drift offentlig utemiljö kan utreda frågan vidare och ta hjälp av kommunantikvarie för att bedöma vad som bättre passar in längs Strandpromenaden i Saltsjö-Duvnäs.



*Exempelbild på alternativt rörräcke från Norra Skuru.*

### **Kostnad för att byta ut nya räcket till rörräcke**

Att byta räcket till den typ av räcke som använts i Norra Skuru kostar ca 235 000 kronor, varav knappt 185 000 kronor är inköp av material och monteringskostnader. Resterande 50 000 kronor omfattar demontering av befintligt räcke. Stora delar av befintligt W-räcke kan återanvändas på annan plats vilket innebär en besparing på ca 20 000 kronor vid det arbete där räcket kan komma till användning (inkluderat i kostnaden 235 000kr).

Driftkostnad på rörräcke är ca dubbla kostnaden mot W-profil, uppskattningsvis 50 000 kronor på 10 år. Drift av räcke består av lagning vid påkörning. Anledningen till dyrare driftkostnad är att vid påkörning av rörräcke så behöver man byta ut en mycket längre stäcka än man behöver med W-profil.

### **Förslagets ekonomiska konsekvenser**

Ett nytt räcke kostar 235 000 kronor i uppförande samt en ökning av driftkostnaden.

### **Konsekvenser för barn**

Inga

### **Bilagor**

Politikerinitiativ Vägräcke vid Strandpromenaden i Duvnäs(273346).docx

tjskr\_Vägräcke vid strandpromenad(277776).docx

Kristina Petterqvist  
Enhetschef  
Förvaltning utemiljö

Hanna Helsing  
Gruppchef  
Förvaltning utemiljö



13 november 2018

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL  
Natur- och trafiknämnden

§ 209

NTN 2018/229

## Vägräcke vid strandpromenad

Politikerinitiativ den 28 augusti av Peter Zethraeus

### Beslut

Natur och trafiknämnden avstyrker politikerinitiativet.

### Sammanfattning av ärendet

Befintligt vägräcke längs Strandpromenaden i Saltsjö-Duvnäs uppfattas som överdimensionerat och förfulande. Att med färg eller på annat sätt åtgärda befintligt räcke är inte möjligt. Ett nytt räcke kostar ca 250 000 kronor att uppföra. Bedömningen är att befintligt räcke uppfyller avsedd funktion och ger värde för skattepengarna, medan en annan typ av räcke kan passa bättre in i kulturmiljön och positivt bidra till upplevelsen av Strandpromenaden.

### Förslagen i politikerinitiativet

Moderaterna har inkommit med förslag att se över möjligheten och kostnaden för att göra räcket längs Strandpromenaden i Saltsjö-Duvnäs mindre störande alternativt byta ut det. Räcket beskrivs som överdimensionerat och förfulande för omgivningen.

### Förslagens ekonomiska konsekvenser

Ett nytt räcke kostar 235 000 kronor i uppförande samt en ökning av driftkostnaden.

### Handlingar i ärendet

Tjänsteskrivelse 20181101

Politikerinitiativ Vägräcke vid Strandpromenaden i Duvnäs

### Yrkanden

Ordförande yrkade att nämnden avstyrker förslaget.



### Beslutsgång

Natur- och trafiknämnden beslutade att avstyrka förslaget.

### Protokollsanteckningar

Peter Zethraeus (M), Gunilla Grudevall-Steen (L), Anders Wihk (KD) och Björn Strehlenert (C) lät anteckna följande till protokollet.

”Syftet med initiativet var att se om man till en rimlig kostnad kunde åtgärda det malplacerade och misspydande vägräcket längs Strandpromenaden i Saltsjö-Duvnäs, kanske med färg, kanske med ett alternativt räcke. En kulturmiljö som denna måste naturligtvis vårdas, och man behöver finna passande lösningar till både form och funktion.

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande
		


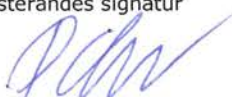
13 november 2018

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL  
Natur- och trafiknämnden

Det är rimligt att det kan få kosta lite mera och att man kan frångå standardlösningar i känsliga lägen.

Samtidigt är det viktigt att hushålla med skattebetalarnas pengar och framförallt att använda dem där det ger mest effekt. De föreslagna åtgärderna är för kostsamma, inte minst med tanke på att en del går till att demontera ett fullt fungerande räcke. Bättre då att vid framtida åtgärder eller vägrustningar, när arbete ändå pågår, se till att få ett mera ändamålsenligt räcke på plats.”

-----

Ordförandes signatur 	Justerandes signatur 	Utdragsbestyrkande
---	---	--------------------

**Från:** Hubertson Merbom Martin  
**Skickat:** den 4 maj 2020 15:43  
**Till:** Eva Nisser <[nisser@veraciter.se](mailto:nisser@veraciter.se)>  
**Ämne:** SV: Strandpromenaden Saltsjö-Duvnäs

Svar till Saltsjö-Duvnäs Fastighetsägarförening  
Att Eva Nisser

Tack för er skrivelse gällande det räcke som finns uppsatt på strandpromenaden i Saltsjö-Duvnäs.

På den aktuella platsen finner vi inte att det är lämpligt att placera ut stenar då de inte uppfyller de krav som finns när det är ett så pass stort vertikalt fall mot vattnet (gränsvärdet är 1,5 meter). Läger man dessutom ut stora stenar på platsen med den näst intill obefintliga stödremsan/säkerhetszonen så kan stenarna sticka ut på vägen och vår bedömning är att körbanan blir ännu smalare än med dagens räcke.

I övrigt hänvisar vi till bifogad tjänsteskrivelse samt Natur- och trafiknämndens tidigare beslut i frågan från november 2018.

Det nedfallna trädet har endast skadat en liten sektion av räcket som är 187 meter långt, varför vi inte ser att det finns skäl för att ompröva det tidigare beslutet där kostnaden för att byta ut räcket bedömdes vara för hög.

Idag planerar vi inte för några ombyggnader av vägen, men om en sådan skulle bli aktuell i framtiden tar vi givetvis med oss era synpunkter om en bättre anpassning av vägräcket till kulturmiljön!

För Natur- och trafiknämnden  
2019-05-04

### **Martin Hubertson Merbom**

Tf Enhetschef  
Nacka kommun, Trafikenheten

---

**TEL DIR** 08-718 93 17  
**TEL** 08-718 80 00  
**BESÖK** Granitvägen 15  
**POST** 131 81 Nacka  
**FAKTURA** Nacka kommun, Ansvar 23150, Box 50546, 202 50 Malmö  
**E-POST** [martin.hubertsonmerbom@nacka.se](mailto:martin.hubertsonmerbom@nacka.se)  
**WEBB** [www.nacka.se](http://www.nacka.se)  
[www.facebook.com/Nackakommun](https://www.facebook.com/Nackakommun)  
[Så här behandlar Nacka kommun personuppgifter](#)