

Svar på synpunkter inför ändring av detaljplan--

-

Nacka kommun

Finnboda hamn

Göteborg 2007-05-25

Nacka kommun

Finnboda hamn

Svar på synpunkter inför ändring av detaljplan

Datum 2007-05-25
Uppdragsnummer 14048301-6
Utgåva/Status

Erik Arnér
Uppdragsledare

Sten Munthe
Handläggare

Erik Arnér
Granskare

Ramböll Sverige AB
Box 5343, Vädursgatan 6
402 27 Göteborg

Telefon 031-335 33 00
Fax 031-40 39 52
www.ramboll.se

Organisationsnummer 556133-0506

Innehållsförteckning

0	Inledning	1
1	Allmänt om planförslaget	1
1.1	Hemställen	1
1.2	Grund för hemställen	1
1.3	Om planförslaget	1
1.4	Utställningsmaterialet	2
2.	Synpunkter på gestaltning och lämplighet	3
3.	Synpunkter på bristande säkerhet	3
3.1	Lagbestämmelser	3
Bilagor 3		
Bil 4	3	
Bil 5	3	
Bil 6	4	
Bil 9	4	
Bil 10	4	
Bil 11	4	
Bil 12	4	
Bil 13	4	
Bil 14	4	

Finnboda hamn Svar på synpunkter inför ändring av detaljplan

0 Inledning

Inom remisstiden för den utställning på Nacka kommun som föregått föreslagen ändring av detaljplan av området kring f d Finnboda varv, har endast en skriftlig synpunkt inkommit, nämligen från Olof Nelson i egenskap av fastighetsägare i kommunen.

Några av synpunkterna berör de utredningar och rapporter som utarbetas av Ramböll Sverige AB och vår underkonsult SSPA, varför företaget har ombetts att bemöta dokumentet från Olof Nelson daterat 2007-04-26.

Rubrikerna nedan är tagna från Nelsons skrivning. Synpunkter som inte berör av oss upprättade handlingar har inte besvarats.

1 Allmänt om planförslaget

1.1 Hemställan

1.2 Grund för hemställan

Den andra punkten är inte korrekt, då grundet dimensionerats och utförts i enlighet med de krav som framgår i bilaga 5 till rapporten "Riskanalys för påsegling."

1.3 Om planförslaget

Att flera tunga instanser har ifrågasatt skyddsgrundets förmåga att hindra fartyg att kollidera med bostadshusen är gripet ur luften. Det är endast Nelson själv som har framfört sådana synpunkter, i miljödomsmålet genom föreningen "Stolta stad".

För övrigt tillskriver Olof Nelson "Stolta stad" idén till att skydda pirhusen med ett anlagt grund. "Stolta stad" medverkade överhuvudtaget inte i den process som föregick samrådsförfarandet till ansökan till Miljödomstolen om att anlägga ett skyddsgrund.

Miljödomstolen begärde i samband med ärendet in ytterligare dokumentation och beräkningar på grundets skyddsförmåga, vilket de också erhöll, och som låg till grund för deras beslut om tillåtlighet.

Utförliga beräkningar har överlämnats till kommunen, se bilagor till "Riskanalys för påsegling". Föreslagen metod är gängse och anses vara den enda som på ett effektivt sätt kan hindra framfarten för fartyg av aktuell storlek. Metoden har använts för att skydda fastigheter i Göteborg, bropelare vid Öresundsbron etc.

På sidan 5 påstås att HSB:s konsulter inte förmått visa att grundet förhindrar stora fartyg att passera grundet. Påståendet är felaktigt. Hinderförmågan är väl dokumenterat i Riskanalys med bilagor.

Nelsons påstående om att Miljödomstolen inte ställt några krav på grundets egenskaper, funktion eller skyddsförmåga är felaktigt. Miljödomstolen anger att grundet skall utföras i huvudsaklig överensstämmelse med ansökan. I ansökan anges hur grundet skall utformas.

1.4 Utställningsmaterialet

Nelsons påståenden om obesvarade skrivelser mm är felaktiga.

Angående Sjöfartsverkets skrivelse 2004-04-21 så var det en skrivelse i samband med miljödomstolsförhandlingen som blev besvarad av sökandebolaget med kompletterande dokumentation och beräkningar. Därefter hade varken Sjöfartsverket, Länsstyrelsen eller andra myndigheter något att erinra.

I samband med förhandlingen begärde Sjöfartsverket att hänsyn skulle tas till större fartyg än vad de hade framfört under processen fram till ansökan. De kompletterande beräkningarna omfattar även dessa större fartyg, se bilaga 5 till Riskanalys. Beräkningarna visar att grundet ger tillräckligt skydd även för dessa fartyg. Deras synpunkt om att "bygga på grundet" avsåg endast skydd mot påsegling från olastade pramar, som har ett mindre djupgående än 3 m och därför kunde passera över grundet. Sökandebolaget accepterade villkoret att höja grundets krönnivå för att eliminera även denna risk.

Fartbegränsningen i farleden är 7 knop och beräkningar av fartygens inträngning har utförts för en fart av 5 respektive 7 knop. Ramböll har dokumenterat att den nödvändiga svängningen av fartygen för att kunna träffa stengrundet i en farlig vinkel innebär en automatisk fartreducering. Alternativt måste en felnavigering ske på så stort avstånd till grundet att tid ges för ett antal alternativ att minska fartygets framfart.

Sjöfartsverket har inte haft några kvarstående synpunkter på "Riskanalys för påsegling" där ju även grundets skyddsförmåga beskrivs utan har tvärtom medverkat med synpunkter och vid möten vid framtagande av denna handling. Synpunkterna innan slutlig handling har inte rört grundets skyddsförmåga, som de bl.a. vid möte 06-12-18 angivit att de inte tvivlar på, utan enbart riskanalysens utformning.

2. Synpunkter på gestaltning och lämplighet

Nelson framför här inga synpunkter på grundet.

3. Synpunkter på bristande säkerhet

3.1 Lagbestämmelser

Överst på sid 15 hänvisas till lagparagraf 3kap 8 §. Anledningen sägs vara att farleden måste skyddas. Varken bostadsbyggandet eller skyddsgrundet inkräktar dock på farleden eller dess nyttjande.

Enligt sid 16, 3.1.3 anses grundet vara av otillräcklig storlek och styrka, en kritik som redan bemötts ovan i detta dokument.

Ang. Nelsons påstående att en marginal på 7 m mellan fartygets stäv och bostadshuset är otillräcklig så kan följande framföras:

Beräkningarna är gjorda med konservativa antaganden med det största förekommande fartyget varför inga ytterligare säkerhetsmarginaler erfordras. I beräkningarna har exempelvis försumrats inverkan av att fartyget plogar upp en vall med massor över krönets ursprungliga nivå och att krönets nivå nu ligger 1,5-2 meter under medelvattenytan mot antaget 3 m i beräkningarna. Dessutom har det försumrats att det genom hela inbromsningsförloppet krävs en kraft från fartyget på grundet som överstiger det passivtryck som grundet mobiliserar för att fartyget skall fortsätta framåt. Om även dessa faktorer medtas blir inbromsningssträckan kortare än angivet. Dessutom skall betonas att risken som föranledde att grundet anlades var risken med att ett i farleden frekvent fartyg av en Finlandsfärjas storlek, som har en kortare inbromsningssträcka, avviker från kurs. Risken i samband med att just de största kryssningsfartygen avviker är mindre p.g.a. att anlöpen är betydligt färre. Grundet har dock även dimensionerats för att klara påsegling av dessa fartyg.

Bilagor

Bil 4

Angiven nivå på grundets krön är felaktig, se ovan.

Bil 5

I bilagan anges att kraften är xx tonmeter. Enheten är märklig, och har inget med kraft att göra, utan snarare med rörelseenergi.

Bil 6

Se bilaga 5.

De mindre fartyg och båtar som kan passera över grundet beräknas inte kunna åstadkomma någon risk för pir eller människoliv genom att förskeppet tar upp rörelseenergin genom att demoleras.

Bil 9

Påståendet att fartyget skär igenom grundet är helt felaktigt, vilket bevisats i bilaga 6 till Riskanalys för påsegling.

Bil 10

Se bil 9 ovan.

Bil 11

Se bil 9 ovan.

Bil 12

Se bil 9 ovan.

Bil 13

Se bil 9 ovan.

Bil 14

Nelsons beräkning bygger på felaktigt antagande, och innehåller oberoende av detta elementära räkne- och enhetsfel i samtliga beräkningssteg.