

Miljö- och stadsbyggnadsnämnden

## **Detaljplan för Morningside marina Erstavik 25:38 m.fl., Nacka kommun**

### **Förslag till beslut**

Miljö- och stadsbyggnadsnämnden beslutar att ställa ut detaljplanen för granskning.

### **Sammanfattning**

Planförslaget syftar till att möjliggöra för fem flerbostadshus med sammanlagt cirka 40 lägenheter i tre våningar samt en suterrängvåning. Bostadshusen uppförs längs med Duvnäs vikens södra sida, cirka 800 meter öster om Saltsjö-Duvnäs station. I husens bottenvåningar möjliggör planförslaget verksamhetslokaler.

### **Ärendet**

Detaljplanen berör området kring Morningside Marina. Merparten av fastigheterna inom området är privatägda men även viss kommunal mark berörs.

Aktuellt planområde omfattas av de privat ägda fastigheterna Erstavik 25:1, 25:13, 25:38, 338:5 och 338:6 och de kommunalt ägda fastigheterna Erstavik 25:7 och 25:15.

Fastigheterna används idag dels som båtmarina dels av företag som är kopplade till det marina livet. Den befintliga marinan i vattnet planeras att finnas kvar.

Planförslaget möjliggör för fem flerbostadshus med sammanlagt 40 lägenheter i tre våningar samt en suterrängvåning, längs Duvnäs vikens södra sida, cirka 800 meter öster om Saltsjö-Duvnäs station. I husens bottenvåningar möjliggör planförslaget verksamhetslokaler. De andra befintliga verksamheterna kan ges möjlighet att etablera sig i flerbostadshusen bottenvåningarna.

Detaljplaneförslaget syftar till att:

- göra det möjligt att skapa nya bostäder på platsen
- skapa en attraktiv kajpromenad som är öppen för allmänheten

- förbättra miljön för fotgängare och cyklister på Saltsjöbadsvägen mellan Morningside Marina och korsningen med Strandpromenaden
- förbättra miljön genom att ordna anslutning till kommunalt vatten och avlopp för de fastigheter väster om planområdet, som idag har enskilda lösningar, genom en sjöledning över Duvnäsvisken

Planen hanteras med normalt planförfarande enligt plan- och bygglagen PBL 2010:900.

Startpromemoria för stadsbyggnadsprojektet antogs av kommunstyrelsen den 2 maj 2011, § 88.

Den 10 december 2014 beslutade Miljö- och stadsbyggnadsnämnden att sända detaljplanen på samråd, § 335.

Miljö- och stadsbyggnadsnämnden beslutade den 17 maj 2017 att återremittera ärendet till planenheten för att förtydliga Trafiksäkerheten för cyklister gällande avsmalningar, möjligheter för barn att cykla på gångbanan etc. Samt att förtydliga avtalets konsekvenser avseende kommunal ekonomi, driftskostnader, risk etc.

## **Samråd**

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

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

- En teknisk förprojektering har tagits fram som behandlar geoteknik, vägkonstruktion kajkonstruktion, trafiklösning, och kostnader.
- Bullerutredningen har kompletterats med korrekt indata.
- Förutsättningarna för bebyggelse där risk för översvämning råder har förtydligats.
- Gestaltningsprogrammet kopplas till exploateringsavtalet och det hänvisas inte längre till detta i planhandlingarna.
- Den föreslagna restaurangbåten är inte längre aktuell
- Motiv till upphävande av strandskydd har förtydligats och upphävandet har begränsats något.

## Trafiksäkerhet

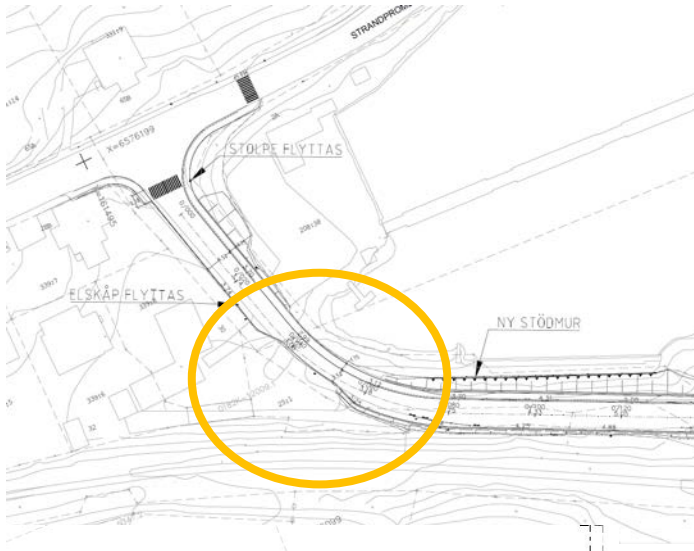
Saltsjöbadsvägen rustas upp med en 1,75 meter bred gångbana, hastighetsdämpande åtgärder i form av avsmalningar samt förbättrad belysning. Cykling sker i blandtrafik.

Tidigt i planarbetet utreddes en lösning med skyttesignaler och en 2,5 meters gång och cykelväg men denna lösningen rekommenderades inte av kommunens trafikexperter av följande orsaker.

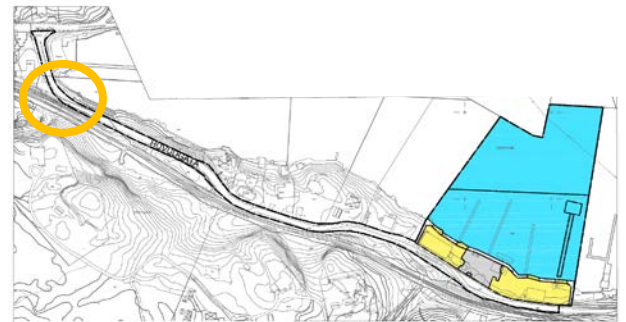
- Lösningen bedömdes vara trafikfarlig. Bedömningen var att cyklister kommer att välja att cykla i gatan eftersom gång- och cykelbanan är för smal. Då uppstår risken att cyklister hamnar i omloppstiden för skyttesignalen eftersom de färdas med en lägre hastighet. Risken för allvarliga olyckor bedöms vara stor.
- Att låta gående och cyklister dela på en smal gång- och cykelbana är ingen trafiksäker lösning. Saltsjöbadsvägen används idag av många pendlingscyklister och att låta dessa dela på en smal yta med gående (barnvagnar och barn mm) kommer att öka risken för allvarliga olyckor.
- Framkomligheten för cyklister försämrar. Cyklister i framför allt östlig färdriktning måste korsa vägen för att ta sig upp på cykelbanan och sedan korsa vägen igen för att fortsätta österut mot Fisksätra. Detta är en tydlig försämring för inte bara framkomligheten utan även trafiksäkerheten.
- Den planerade gång- och cykelbanan ansluter inte till ett befintligt cykelnät, varken öster eller västerut.
- Dåliga erfarenheter från skyttesignaler. Omloppstiderna är ofta långa vilket försämrar framkomligheten och skapar köer av bilar ståendes i tomgång.

En lösning utan skyttelsignal med gångbana och cyklar i blandtrafik rekommenderades. Kombinerad lösningen med hastighetsdämpande åtgärder och förbättrad belysning kommer trafiksäkerheten och framkomligheten för oskyddade trafikanter kunna komma upp till en accepterad nivå.

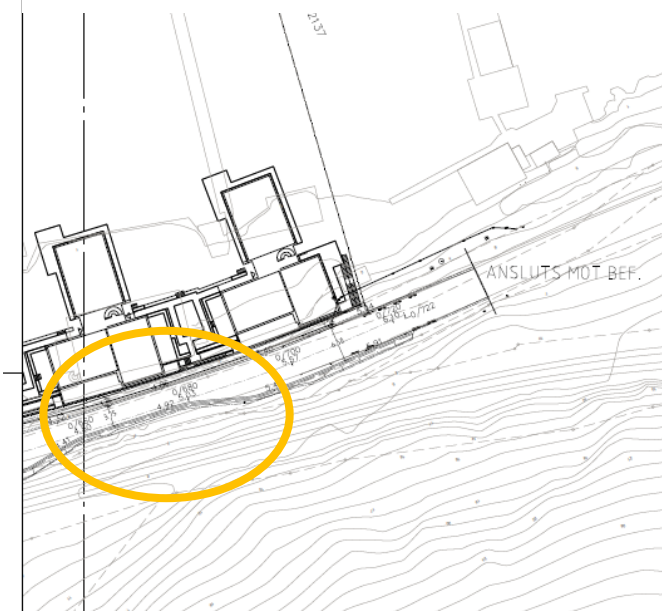
Förstudien visar avsmalningar på tre ställen inom planområdet. Avsmalningarna kommer att skyltas så att endast ett fordon kan passera åt gången.



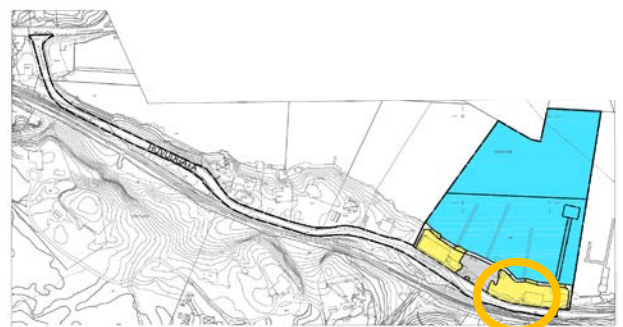
*Avsmalning på bron*



*Avsmalning längs Saltjöbadsvägen*



*Avsmalning vid den föreslagna bebyggelsen*



## **Ekonomiska konsekvenser**

Exploatören bekostar de allmänna anläggningar som ingår i planen samt bulleråtgärder vid Saltsjöbanan. Exploatören bekostar även den allmänna Va-anläggningen fram till Saltsjöbadsvägen. En fullgod säkerhet i form av bankgaranti, moderbolagsborgen eller liknande kommer att krävas i samband med tecknande av Exploateringsavtalet för anläggandet av de allmänna anläggningarna och övriga åtaganden.

Exploatören bekostar och uppför bullerdämpande åtgärder, detta hanteras i avtal mellan SL och exploatören.

Kommunen bekostar utbyggnaden av VA till fastigheter vid Saltsjöbadsvägen. Dessa fastigheter betalar anläggningsavgift enligt gällande VA-taxa vid tidpunkten för anslutning.

Strandpromenaden innebär en driftkostnad för kommunen. Förstudien som är knuten till exploateringsavtalet beskriver vilka material som ska användas så att underhåller blir så litet som möjligt. Det har också säkerställts att driftfordon kan köra in och vända vid tex snöröjning.

## **Handlingar i ärendet**

- Denna tjänsteskrivelse
- Plankarta
- Planbeskrivning
- Samrådsredogörelse

Till tjänsteskrivelse fogas karta över området samt översikt över kommunala beslut.

Tryck på följande länk eller gå in på Nacka kommuns hemsida, där handlingar som hör till ärendets tidigare skeden finns: <http://www.nacka.se/stadsutveckling-trafik/har-planerar-och-bygger-vi/sok-projekt-pa-namn/morningside-marina>

## **Tidplan**

Plansamråd	1:a kvartalet 2015
Granskning	3:a kvartalet 2017
Kommunfullmäktiges antagande	4:e kvartalet 2017
Laga kraft	1:a kvartalet 2018

Utbyggnad enligt planförslaget kan ske när detaljplanen vunnit laga kraft. Byggstart kan tidigast ske 1 månad efter antagande i Kommunfullmäktige under förutsättning att detaljplanen inte överklagas.

Planenheten

Nina Åman  
Planchef

Anine Rondén  
Planarkitekt

## Översikt Detaljplan för Morningside Marina, kommunala beslut och detaljplanområdets avgränsning

	Beslut	Datum	Styrelse/ nämnd	Kommentar
✓	Start-PM stadsbyggnadsprojekt	110502	KS	
✓	Detaljplan, samråd	141210	MSN	
✓	Detaljplan, yttrande, samråd	150218	KSSU	
✓	Detaljplan, granskning	170608	MSN	
✓	Detaljplan, yttrande, granskning		KSSU	
✓	Detaljplan, tillstyrkan		MSN	
✓	Exploateringsavtal, godkännande		KF	
✓	Detaljplan, antagande		KF	
✓	Utbyggnads-PM, tillstyrkan		TN	
✓	Utbyggnads-PM		KSSU	
✓	Upphandling av entreprenör		Expl.chef	Delegationsbeslut
✓	Projektavslut, tillstyrkan		TN	
✓	Projektavslut, tillstyrkan		MSN	
✓	Projektavslut		KS	



Områdets läge