



GRANSKNINGSUTLÅTANDE  
2017-11-22  
Dnr KFKS 2010/502-214  
Projekt 9335

Miljö- och stadsbyggnadsnämnden

## GRANSKNINGSUTLÅTANDE

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

#### Sammanfattning

Planförslaget syftar till att möjliggöra för fem flerbostadshus med sammanlagt cirka 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.

Fastigheten används idag dels som marina och dels av företag som är kopplat till det marina livet samt den befintliga restaurangen. Den befintliga småbåtshamnen i vattnet kan finnas kvar. De befintliga verksamheterna kan ges möjlighet att etablera sig i lokalerna i bottenvåningarna på flerbostadshusen.

Aktuellt planområde omfattar de privatägda fastigheterna Erstavik 25:1, 25:38 och de kommunalägda fastigheterna Erstavik 25:7 och 25:15.

Under granskningsperioden kom 19 yttranden in. De huvudsakliga synpunkterna gällde

- Strandskydd
- Höjden på byggnaderna
- Trafiksituationen på Saltsjöbadsvägen
- Grundläggning av husen
- Risksituationen från Saltsjöbanan
- Marinans framtid
- Bullersituationen
- Bristande information om exploateringsavtalet
- Planen anses strida mot översiktsplanen

Som ett resultat av inkomna yttranden under granskningstiden har mindre kompletteringar i planhandlingarna gjorts.

- Området där strandskydd upphävs har minskats ytterligare
- Planbestämmelser angående buller och vibrationer har förtydligats
- Den spårnära bullerskärmen är en förutsättning för att planen ska genomföras.
- En bestämmelse om total bruttoarea har lagts till för att försäkra att det endast blir tre våningar bostäder mot Saltsjöbadsvägen.
- Information om grundläggningsförutsättningar har förts in i plankartan
- Riskutredningar har förtydligat risker från Saltsjöbanan.

## Bakgrund

Kommunstyrelsen antog start-PM den 2 maj 2011, §88.

Då uppdraget inte var förenligt med den dåvarande översiktsplanen från 2002 beslutades att arbetet skulle inledas med ett planprogram. Kommunstyrelsen antog programmet den 11 februari 2013, § 45.

Därefter har ett planförslag upprättats och miljö- och stadsbyggnadsnämnden beslöt den 10 december 2014, § 335, att skicka ut förslaget på samråd. Samrådet, som varade i fyra veckor, pågick mellan den 12 februari och den 12 mars 2015.

Miljö och stadsbyggnadsnämnden fattade den 8 juni 2017 beslut att ställa ut planen för granskning § 117. Granskningsperioden pågick från den 5 september till den 26 september 2017.

## Inkomna synpunkter

### Sammanfattning och bemötande av inkomna synpunkter

#### Planenhetens kommentarer på vanligt förekommande synpunkter

Under granskningstiden inkom 19 yttranden. Det finns frågor och synpunkter som återkommer i de inkomna yttrandena från granskningsperioden. Planenhetens svar på dessa redovisas här, utan inbördes ordning. Övriga synpunkter besvaras under respektive yttrande.

#### Risker

##### Saltsjöbanan

Efter Länsstyrelsens yttrande i samrådet gjordes en riskbedömning för om en urspårning kan påverka de planerade bostäderna. Efter granskning uppdaterades riskbedömningen ytterligare för att förtydliga risken och bedömningen av behovet av åtgärder.

##### Geoteknik

På plankartan finns nu information kring hur grundläggning ska ske så att markstabiliteten säkerställs.

## **Trafiksäkerhet**

### Tekniska förprojektering

Den tekniska förprojektering som genomförts behandlar bland annat trafiksäkerheten i projektet, både under och efter bygg- och underhållsperioderna. Förstudien visar hur Saltsjöbadsvägen ska utformas så att trafiksäkerheten säkerställs.

## **Störningar**

### *Buller*

#### Från Saltsjöbanan och Saltsjöbadsleden

Bullerutredningen reviderades efter samråd. I plankartan framgår nu att en spårnära bullerskärm är en förutsättning för att planen ska genomföras.

#### Externt industribuller från småbåtshamnen och kajen

Av den reviderade bullerutredningen framgår att ljud från all verksamhet inom marinan inte bör överstiga riktvärdena för externt industribuller enligt Naturvårdsverkets övergångsvägledning. Detta är också reglerat på plankartan.

## **Parkeringsplatser**

För planområdet gäller 1.5 bilparkeringsplats per lägenheter som är större än 2 rok. Vidare bör det finnas 2 cykelparkeringsplatser per lägenhet oavsett zon.

## **Den marina verksamheten**

Av detaljplanen framgår att befintlig verksamheten med koppling till båtlivet kan vara kvar och inrymmas i de nya husens bottenvåningar. Vidare framgår att varvsverksamheten kommer att flytta. Planförslaget möjliggör för lika många och lika långa bryggor som i nuläget. I dag finns platser för cirka 110 båtar. Bryggorna kommer liksom tidigare att vara inom privat vatten.

Eventuella uppställningsplatser för båtarna kommer nu liksom tidigare vara på privat fastighetsmark.

Möjlighet till lossning och lastning av båtar kommer nu liksom tidigare vara på privat fastighetsmark.

## **Gestaltning**

Landskapsbild, kulturmiljö, skärgårdsmiljö med mera

Miljöredovisningen lyfter fram att platsens karaktär kommer förändras från mer naturpräglad till bebyggelsepräglad, och att det blir en ny typ av bebyggelsemiljö utmed en sträcka som i övrigt karaktäriseras av friliggande villor och marina verksamheter. Bedömningen är emellertid att utbyggnadsförslaget är tillräckligt för att uppnå målområdet levande kulturmiljö. Landskapsbilden kommer att förändras påtagligt, men har ingen direkt negativ inverkan på omgivningen. Av planbeskrivningen framgår att den höga skogssiluetten även fortsättningsvis kommer dominera över bebyggelsen.

Planenheten bedömer vidare att särskild vikt lagts till arkitekturen. Det ställs inga villkor i planuppdraget att byggnaderna ska vara av traditionell karaktär, utformas som Duvnäs-villor eller att Morningside Marina skulle ingå i ett område som kan karaktäriseras som en trädgårdsstad.

#### Byggnaderna, exploateringsgrad och byggnadshöjd

I det program som upprättats utredes projektets förutsättningar. I programmet, som antagits av kommunstyrelsen, föreslås tre våningar höga byggnader över Saltsjöbadsvägens nivå, varav några med indragen fjärde våning, jämte en i suterräng. I samrådsförslaget planbeskrivning föreslås tre våningar höga byggnader över Saltsjöbadsvägens nivå, jämte en i suterräng. Ingen indragen fjärde våning.

I plankartan regleras en högsta totalhöjd över havsnivån (RH 2000). Efter granskning har en bestämmelse om total bruttoarea förts in på plankartan för att säkerställa att antalet våningar blir som föreslagits.

#### Gestaltningssystemet

Gestaltningssystemet utgör en bilaga till det exploateringsavtal som ska upprättas mellan kommunen och fastighetsägaren.

De viktigaste gestaltningsskraven regleras i plankartan. Förutom placering och högsta totalhöjd regleras att byggnaderna ska förses med träfasad och sedumtak. De delar av byggnaden som kan riskera att utsättas för översvämning ska vara utformade med den konstruktion och de material som krävs att klara eventuella översvämningar. Entréer ska finnas från gatan.

#### Platsen är inte lämplig för bebyggelse, den strider mot översiktsplan och start-PM

Ett planuppdrag innebär att utreda och i planprocessen pröva lämplighetens av önskad användning av mark och vatten inom planområdet. Kommunens bedömning är att platsen är lämplig för den bebyggelse som föreslås.

### **Ekonomi**

#### Exploateringsavtalet

Denna detaljplan påbörjades före den 1 januari 2015. Detta innebär att planförslaget har upprättats enligt Plan- och bygglagen 2010:900 i sin lydelse före den 1 januari 2015 och det är alltså plan- och bygglagens föreskrifter för den 1 januari 2015 som gäller för planhandlingarna. I dessa föreskrifter är det inget krav att beskriva exploateringsavtalets huvudsakliga innehåll och konsekvenserna av att detaljplanen genomförs med stöd av ett



exploateringsavtal. För att förtydliga förståelsen av detaljplanen har dock stycket som berör exploateringsavtal utökats och tydliggjorts ytterligare.

#### Buller, bullerskydd, kostnader

Det är exploatören som står för de kostnader som krävs för genomförandet av planen.

Bullerskydd kommer uppföras enligt rekommendationer i bullerutredningen.

Se även planenhetens kommentar på vanligt förekommande synpunkter ovan. Ett avtal måste skrivas med Trafikförvaltningen om en spårnära bullerskärm innan planen kan antas.

#### Kajpromenaden

Kajpromenaden ska ägas, driftas, underhållas av kommunen. I det innefattas bland annat snöröjning.

### **Övrigt**

#### Strandskydd

Området för upphävande av strandskydd har minskats ytterligare efter granskning. Delar av det område som länsstyrelsen inte ser skäl att upphäva strandskyddet inom har idag befintliga bommar till land och befintliga bryggor. I planhandlingarna har en ny begränsning ritats in som möjliggöra att de befintliga bryggorna och bommarna kan finnas kvar men att någon ny brygga inte kan anläggas

## Inkomna synpunkter från kommunala nämnder och övriga myndigheter

### 1. Länsstyrelsen

#### Sammanfattande bedömning

Länsstyrelsen bedömer att föreslagen utformning av planen riskerar att medföra att riksintresse för kommunikationer inte tillgodoses, att strandskydd enligt 7 kap. miljöbalken upphävs i strid med gällande bestämmelser och att den föreslagna bebyggelsen blir olämplig med hänsyn till människors hälsa eller säkerhet eller till risken för olyckor, översvämning eller erosion.

Om dessa problem kvarstår vid ett antagande kan Länsstyrelsen komma att ta upp planen för prövning enligt 11 kap. 10 § PBL. Planen kan då komma att upphävas enligt 11 kap. 11 § PBL.

Prövningsgrunder enligt 11 kap. 10 § PBL

Länsstyrelsen har i granskningsskedet följande återstående synpunkter av betydelse för Länsstyrelsens överprövning enligt 11 kap. 10 § PBL.

#### Riksintresse

Saltsjöbanan söder om planområdet är av riksintresse för kommunikationer. Planförslaget ska inte försvåra tillkomsten eller utnyttjande av riksintresset. Om boende och övriga genom planens genomförande blir utsatta för störande buller och andra störningar från spårtrafiken, kan krav komma att ställas på minskade störningar. Det kan i sin tur innebära att kommunikationsanläggningens funktion påtagligt kan försvåras. I planförslaget presenteras en spårnära bullerskärm längs med Saltsjöbanan. Med en sådan skärm, visar en till planen hörande bullerutredning att förutsättningar finns för en godtagbar ljudmiljö i planerat bostadsområde och därmed inte grund för klagomål när det gäller bullerstörning. Länsstyrelsen ställer sig bakom Trafikförvaltningens synpunkt (i yttrande till kommunen den 26 september 2017) att det tydligare behöver framgå om den spårnära skärmen är en förutsättning för planens genomförande. Då skärmen inte säkerställs i planen, finns risk för att riksintresset inte tillgodoses i planförslaget när det gäller bullerstörningar. Det har inte heller motiverats i planhandlingarna att riksintresset kan tillgodoses utifrån andra störningsgrunder.

*Planenhetens kommentar: Den spårnära bullerskärmen är en förutsättning för att planen ska kunna genomföras och detta framgår nu i planhandlingarna.*

#### Strandskydd

Kommunen har utvecklat resonemanget om strandskydd i planbeskrivningen till granskningsskedet. Länsstyrelsen anser dock att kommunen behöver utveckla motiveringen till upphävandet ytterligare med hänsyn till livsvillkoren för djur- och växtliv. Kommunen behöver beskriva bottenförhållanden i vattnet, djup, växtlighet och eventuellt förekomst av fisk. Det vattenområde där strandskydd avses upphävas utgör enligt f.d. Fiskeriverkets BALANCE-modeller ett potentiellt lekområde för abborre respektive uppväxtområde för

gös och gädda. Eftersom planen möjliggör fler och större bryggor i området kan ett större vattenområde komma att skuggas, vilket i sin tur påverkar djur- och växtliv på platsen. Länsstyrelsen delar kommunens bedömning att särskilt skäl enligt 7 kap. 18 c § punkt 1 miljöbalken föreligger för vattenområdena som betecknas WV, WB, WB1 och u på plankartan då det finns stora bryggor inom området idag. I planområdets västra del finns däremot inga bryggor idag och vattenområdet är således inte ianspråktaget av bryggor. Länsstyrelsen gör bedömningen att det inom detta område saknas särskilda skäl för att upphäva strandskyddet. Vidare anser Länsstyrelsen att intresset av att ta det utpekade området i anspråk, inte väger tyngre än strandskyddsintresset.

För att tydliggöra hur stora delar av vattenområdet som omfattas av strandskydd bör kommunen med fördel komplettera plankartan med en strandskyddslinje som visar 100 meter från strandlinjen.

*Planenhetens kommentar: Området för upphävande av strandskydd har minskats ytterligare efter granskning. Delar av det område som länsstyrelsen inte ser skäl att upphäva strandskyddet inom har idag befintliga bommar till land och befintliga bryggor. I planhandlingarna har en ny begränsning ritats in som möjliggöra att de befintliga bryggorna och bommarna kan finnas kvar men att någon ny brygga inte kan anläggas.*

## Hälsa och säkerhet

### Geoteknik

I planbeskrivningen framgår att marken bland annat består av lera, gytta och grus. Planförslaget saknar en beskrivning av hur kommunen bedömer att marken är lämpad för ändamålet med hänsyn till risker kopplat till markstabiliteten. I samrådsredogörelsen konstateras endast att "Planbestämmelsen angående byggnadsteknik har gjorts tydligare i plankartan", men huruvida detta gäller åtgärder utöver åtgärder kopplade till översvämningsrisken från havet framgår inte. Inför antagande behöver kommunen visa huruvida andra geotekniska åtgärder behövs för att marken ska bedömas lämplig, och i så fall reglera dessa i plankarta.

*Planenhetens kommentar: På plankartan finns nu information kring hur grundläggning ska ske.*

Urspårningsrisk I Riskbedömning ÅF (2015) framgår att risken bedöms som låg trots en relativt hög frekvens med beräknad farlig urspårning per 830 år. Länsstyrelsen anser att kommunen behöver motivera varför det inte behövs några åtgärder då denna siffra inte relaterats till något acceptanskriterium. Inför antagande behöver kommunen klargöra på vilka grunder risken för urspårning accepteras utan åtgärder.

*Planenhetens kommentar:: Resonemanget kring risk har utvecklats i planbeskrivningen.*

### Buller

I bullerutredning finns en karta över en lägenhetslösning med redovisade ekvivalent ljudnivå med skärm. Utredningen behöver kompletteras med fler kartor som visar lägenhetslösningar med maximal ljudnivå och samt med och utan bullerskärm. Utöver att förtydliga om den spårnära bullerskärmen är en förutsättning för planens genomförande behöver kommunen visa tydligare att bullernivåerna kan klaras utan skärm om den inte kan säkerställas.

*Kommentar: Den spårnära skärmen är en förutsättning för att planen ska genomföras. Plankartan har kompletterats med detta.*

#### Vibrationer

Länsstyrelsen anser att synpunkterna i samrådsskedet angående risk för vibrationer inte har tillgodosetts och det saknas en redovisning av vibrationer. Länsstyrelsen anser att en rimlig nivå för vibrationer ska säkerställas genom en planbestämmelse på plankartan.

*Planenhetens kommentar:: Plankartan har kompletterats med bestämmelser om stömljud och vibrationer.*

### Övriga synpunkter

#### Planbestämmelser

På plankartan anges att bygglov inte får beviljas innan markens lämplighet för bebyggelse har säkerställts genom att markförorening har avhjälppts eller en skydds- eller säkerhetsåtgärd har vidtagits på tomten. Länsstyrelsen anser att planbestämmelsen är generell och ska tydliggöras. Kommunen behöver precisera om villkoret gäller att föroreningarna ska ha avhjälppts eller om skyddsåtgärder ska ha vidtagits. Vid skyddsåtgärder bör kommunen även precisera vilka typ av skyddsåtgärder som ska ha vidtagits.

*Planenhetens kommentar: Planbestämmelsen har förtydligats.*

## 2. Trafikförvaltningen

Trafikförvaltningen avstyrker planförslaget med planerad bostadsbebyggelse. Trafikförvaltningen anser att plankarta och planunderlag inte är tillräckligt för att planen ska kunna antas.

Det är otydligt om den, i bullerutredningen nämnda, spårnära skärmen är en förutsättning för genomförande av planen. Om så är fallet ska skärmen regleras inom detaljplan och ett avtal mellan trafikförvaltningen, SLL och exploatören måste skrivas innan planen kan antas. Det framgår inte heller i planbeskrivningen på ett tydligt sätt om skärmen är en förutsättning för planens genomförande.

Kommentar: Den spårnära skärmen är en förutsättning för att planen ska kunna genomföras. Avtal med SLL måste finnas innan planen kan vinna laga kraft.

Trafikförvaltningen saknar även den riskbedömning av urspårning som enligt samrådsredogörelsen skall vara genomförd. Det behöver vara tydligt hur denna risk hanteras i byggskede och då bostäder är färdigställda.

*Planenhetens kommentar: Den spårnära skärmen är en förutsättning för att planen ska kunna genomföras. Plankartan har kompletterats med detta. Riskutredningen har kompletterats efter granskning och resonemanget kring avsaknaden av åtgärder har utvecklats.*

### Ytterligare synpunkter

Planområdet ligger långt från närmaste kollektivtrafik. Ingen busstrafik är



planerad på Saltsjöbadsvägen och planerat antal bostäder är inte tillräckligt för motivera ny kollektivtrafik. Den upprustning av Saltsjöbadsvägen som föreslås följer inte de riktlinjer för buss som trafikförvaltningen har vilket innebär att även framtida busstrafikering omöjliggörs och gångavstånden är och förblir mycket långa till befintlig kollektivtrafik.

Det behöver säkerställas att trafikförvaltningen står skadeslösa för alla kostnader som kan uppstå till följd av att bullernivåer från Saltsjöbanan ska klaras. Om planförslaget medför ökad trafik över vägövergången kan vissa säkerhetsaspekter behöva ses över. I samrådsredogörelsen hänvisas till ett avtal med trafikverket, detta avtal bör lämpligen skrivas med trafikförvaltningen.

Det behöver säkerställas att stomljud och vibrationer hanteras i byggnaderna via störningsbestämmelser eller på annat vis. Förslagsvis med de riktlinjer som anges i till planen hörande bullerutredning, kap 7.6. På sida 12, En god ljudmiljö, respektive 16, Avtal, i planbeskrivningen önskar trafikförvaltningen ett förtydligande gällande vilken typ av plank som åsyftas (spårnära eller vid uteplats) samt vilken typ av bullerskyddsåtgärder som åsyftas.

*Planenhetens kommentar: Plankartan har uppdaterats med bestämmelser om stomljud och vibrationer.*

Nacka kommun anger i sin översiktsplan att avstegsfall A kan användas i områden inom kommunen som specificeras som tät- och medeltät stadsbebyggelse. Det aktuella programområdet ligger inom vad som specificeras som gles blandad bebyggelse, och därmed inte aktuellt för avstegsfall A enligt kommunens egen bedömning. Området saknar kollektivtrafikförsörjning och motiv för avstegsfall i detta avseende saknas också. Det framstår alltså som orimligt att kommunen föreslår bebyggelse i enlighet med planförslaget. Trafikförvaltningen avråder Nacka kommun att tillämpa detta avstegsfall i gällande ärende.

### 3. Trafikverket

Trafikverket vill inledningsvis beklaga att inget yttrande inkom under samrådsperioden.

#### Riksintresse

Saltsjöbanan är utpekad som riksintresse för kommunikationer och Trafikverket vill framhålla vikten av att dess funktion inte riskerar att påverkas negativt av planförslaget. Öster om planområdet går farled för sträckan Baggensfjärden- Halvakssundet som även den är utpekad som riksintresse. Kommunen bör ge Sjöfartsverket möjlighet att lämna synpunkter på planförslaget.

#### Luftfart

Byggnader över 20 meter kan påverka luftfartens intressen. Planeras byggnader över 20 meter bör berörd flygplats och LFV ges möjlighet att lämna synpunkter. Flyghinderanalys kan bli nödvändigt att genomföra.

*Planenhetens kommentar: Inga byggnader över 20 meter planeras.*

### Övrigt

Trafikverket anser generellt att ny bebyggelse ska lokaliseras till områden med god kollektivtrafik och där goda förutsättningar finns för gång- och cykeltrafik till viktiga målpunkter.

I planbeskrivningen framgår att det är 800 meter till närmsta kollektivtrafik vilket inte är att betrakta som kollektivtrafiknära. Avståndet till kollektivtrafik riskerar leda till hög grad av bilanvändning. En ökad bilanvändning ökar trafiktrycket på det övergripande vägsystemet som idag har kapacitetsproblem vid högtrafik på vissa delar. Kapacitetsproblemen på delar av det övergripande systemet så som väg 222 förväntas bestå. En planering som utgår från god tillgänglighet till kollektivtrafik är nödvändigt för ett fungerande transportsystem i regionen. Utifrån avståndet till kollektivtrafik anser Trafikverket att lokaliseringen är mindre lämplig.

*Kommentarer: Se vanligt förekommande synpunkter om platsens lämplighet*

### 4. Lantmäterimyndigheten i Nacka kommun

Lantmäterimyndigheten lämnar kommentarer till information som saknas eller är felaktigt i planhandlingarna

*Kommentar: Felaktigheter åtgärdas.*

### Övriga kommentarer

Enligt nuvarande PBL ska exploateringsavtalets huvudsakliga innehåll och konsekvenserna av att planen helt eller delvis genomförs med stöd av ett sådant redovisas. Exempelvis kan exploatörens kostnadsansvar redovisas, om någon säkerhet har ställts och om vad som händer om exploatören går i konkurs. Enligt den version av PBL som denna detaljplan upprättas efter är det inget krav att beskriva det ovan sagda, men det skulle kunna vara en bra idé ändå och det skulle tydliggöra planen.

*Kommentar: Se vanligt förekommande synpunkter*

### 5. Södertörns brandförsvarsförbund (Sbff)

Södertörns brandförsvarsförbund har tagit del av granskningshandlingarna och kan inte i dessa se att Sbffs synpunkter gällande risk har kommenterats. Dock har Sbff nu tagit del av riskutredning, Riskbedömning urspårning och bedömer utifrån detta underlag inte att riskerna kan anses vara utredda i tillräcklig omfattning. Nedan ges exempel på punkter som Sbff anser att riskutredningen bör ge svar på.

Sbff anser att riskutredningen tydligare bör beskriva konsekvensen av de scenarion som analyseras, samt sätta detta i proportion till sannolikheten.

De risker som hanteras är enbart risken för urspårning av tåg, övriga risker såsom lossnade föremål, delar av hjulsystemet pga. sprickbildning, nedriven kontaktledning eller is bör ingå i riskutredningen.

Den Riskbedömning som inkommit anser vi inte utgör tillräckligt underlag för att vi ska kunna bedöma om ytterligare åtgärder är nödvändiga

*Planenhetens kommentar: Riskutredningen har kompletterats efter granskning och resonemanget kring risker med Saltsjöbanan har förtydligats.*

## 6. Nacka miljövårdsråd

### Fel läge för tillkommande bostäder

Nyttillkommande bostäder bör endast byggas i lägen med god kollektivtrafik, från de östligaste föreslagna husen skulle det bli precis 1000 meter (i planprogrammet och samrådsredogörelse uppges 800 m) gångväg till närmaste kollektivtrafikläge, plattformen mot Slussen vid Saltsjö-Duvnäs station, det helt fel läge för tillkommande bebyggelse, SL rekommenderar högst 400 m från kollektivtrafik. Avståndet till närmaste skola, Duvnäs skola, är 1,5 km avståndet till närmaste livsmedelaffär i Ektorps centrum är 2,2 km.

*Planenhetens kommentar: Se vanligt förekommande synpunkter*

### Strider mot översiktsplan och start-PM

Den här föreslagna bebyggelsen strider mot gällande översiktsplan som anger gles blandad bebyggelse. Det föreliggande förslaget stämmer inte med start-PM. I start-PM anges två våningar plus souterräng, i det föreliggande förslaget är husen fyra våningar höga.

Vidare förutsatte start-PM förbättringar för cykeltrafiken mellan marinan och Strandpromenaden men att smalna av körbanan utan att bygga cykelbana innebär istället en ökad fara för cyklister.

*Planenhetens kommentar: Se vanligt förekommande synpunkter*

### Strandskydd

Inom området råder strandskydd, ingen tillkommande bebyggelse bör tillåtas inom området. De föreslagna husen kommer att förfula intrycket från Duvnäs viken.

*Planenhetens kommentar: Se vanligt förekommande synpunkter*

### Buller

Platsen utsätts för betydande bullerstörningar, främst från Saltsjöbanan men även från Saltsjöbadsvägen. Även om bullerplank sätts upp kommer bullerproblemet att kvarstå, det går inte att uppnå målen här. Bullerutredningen tycks förutsätta att man använder tåg som är tystare än dagens tåg. Tyvärr tycks inte detta vara avsikten från SLs sida varför bullret kan förväntas bli högre än vad som antas i bullerutredningen. Bostäderna kommer att störas av buller från Saltsjöbanan och trafiken på Saltsjöbanan på ena sidan och från båtarnas förtöjningar på andra

sidan. Avsteg från bullernorm får bara göras i lägen med god kollektivtrafikförsörjning, således får inte avsteg från normen göras här.

*Kommentar: Bullerutredningen uppdaterades efter samråd med korrekta indata. I övrigt se vanligt förekommande synpunkter*

### **Tågtrafik**

Vi är, i likhet med SL, synnerligen oroliga för att ny bebyggelse här skulle kunna leda till krav på att Saltsjöbanans tåg måste köra långsammare förbi platsen. Detta skulle kunna sabotera möjligheten att få planerad 12-minuterstrafik på Saltsjöbanan att fungera och i förlängningen hota Saltsjöbanans existens.

*Kommentar: Se vanligt förekommande synpunkter*

### **Vägtrafik**

Man föreslår att smalna av körbanan på den redan smala Saltsjöbadsvägen ytterligare för att få plats med en smal gångbana. Detta ger alltför litet utrymme för cyklister på körbanan och kommer att ställa till problem för den busstrafik som vid behov ersätter Saltsjöbanan. Dessutom vill man på en kortare sträcka göra körbanan så smal att möte överhuvud taget inte är möjligt. Problemen man skulle skapa för cyklister är mycket allvarliga, Saltsjöbadsvägen utgör ju i brist på bättre cykelväg det regionala huvudcykelstråket Saltsjöbadsstråket. Även om en snabbcykelbana skulle byggas utefter Saltsjöbadsleden kommer behovet att cykla här vara stort. Vi saknar en trafiksäkerhetsutredning.

*Kommentar: I förstudien framgår att Saltsjöbadsvägen kommer att byggas ut med gångväg. Vägen kommer att få avsmalningar som bidrar till att sänka hastigheten för bilar.*

### **Tränger ut marin verksamhet**

Förslaget tycks oundvikligen innebära att betydande delar av den nu levande marina miljön försvinner när verksamheten undanträngs från området. Platsen används idag för vinterförvaring av ett större antal båtar, möjligheten att ta upp, sjösätta och vinterförvara båtar på platsen torde helt försvinna. Man föreslår färre båtplatser och möjligheten att t.ex. reparera båtar inom området torde starkt begränsas. Detta kan förväntas leda till krav på att flytta delar av den marina verksamheten till andra platser. Att ianspråkta andra platser i Nacka för verksamhet som flyttar ifrån detta område verkar inte vara en rimlig lösning. Bostäder här slår hårt mot pågående småskalig näringsverksamhet.

*Kommentar: Se vanligt förekommande synpunkter*

### **Bostadsmiljö**

Platsen erbjuder en dålig bostadsmiljö. Det saknas plats för barns utomhuslekar. Platsen ligger på en nordsluttning inklämd mellan kajer, väg och järnväg. Det är långt till all service som förskolor, skolor,

affärer, kollektivtrafik etc.

*Planenhetens kommentar: Se vanligt förekommande synpunkter om platsen placering.*

### **Risk för sättningar**

Marken är en delvis utfylld strand. Det kan föreligga betydande risk för skred och sättningar på platsen, vilket kan bli dyrt för kommunen.

*Planenhetens kommentar: Efter granskning har plankartan kompletterats med information om grundläggningsförutsättningar.*

### **Risk för översvämningar**

Bebyggelsen ligger inte tillräckligt högt över havets nivå för att man ska undvika risk för översvämningar, platsen är således även av detta skäl olämplig.

*Planenhetens kommentar: På plankartan regleras att grundläggning och konstruktion ska vara vattensäker upp till länsstyrelsens rekommenderade +2,7 m.*

### **Promenadpassagen längs vattnet problematisk**

Promenadpassagen längs vattnet kan förmodas blir dyr att underhålla för kommunen. Den har ingen anslutning till stränderna i öster och väster. Strandpromenaden skulle få visst värde om den fortsatte förbi båtklubben och anslöt till naturstranden i öster.

Den nås bara av från Saltsjöbadsvägen i väster och i öster. I öster finns ingen gångväg längs Saltsjöbadsvägen. Den har inga tydliga målpunkter inom planområdet. Om Kallbadhuset skulle komma till stånd så är det bostadsrättsföreningens, bryggorna är marinans /båtagarnas. Kajpassagen är omgärdad av privata områden och den som rör sig där kommer känna att man gör intrång i dessa privata sfärer. Troligtvis kommer Gunnebostängsel med grindar krönta av taggtråd skydda bårbryggorna, en miljö som blir båtskydd och inte strandskydd för allmänhetens fria tillgång.

*Planenhetens kommentar: Strandpromenaden ska vara tillgänglig för allmänheten.*

### **Uteblivet samrådsmöte**

Nacka kommun brukar under samrådstiden för en detaljplan ordna minst ett samrådsmöte. Vi finner det synnerligen anmärkningsvärt att man i detta fall med ett mycket kontroversiellt detaljplaneförslag inte ordnat någon form av samrådsmöte

*Planenhetens kommentar: Det ställs inte krav på samrådsmöte i Plan- och bygglagen. Yttranden har kunnat lämnas till kommunen under samråd och granskning.*

## **7. Nacka Energi**

Nacka Energi vill ha tillgång till mark (10x10 m) centralt placerat. Schakt för elkablar inom området bekostas av exploatören, Nacka Energi bekostar kabeldragning och montering av eldistributionsanläggningar. Normalt tecknas avtal om anslutningsavgifter med exploatören innan byggsatrt sker.

*Planenhetens kommentar E-område har lagts ut i planen.*

## **8. Statens fastighetsverk**

SFV avstår från att lämna synpunkter då SFV inte förvaltar några fastigheter som blir berörda av planförslaget.

## **9. Nacka vatten och avfall**

Lämnar kommentarer till ändrad text i planbeskrivningen

### **Avfall**

Av planbeskrivningen framgår att avfall kommer att sorteras i restavfall och matavfall vilket är bra. Även källsortering nämns, gissningsvis innebär det möjlighet till utsortering av förpackningar och tidningar, bra det också. Lösningar för den planerade avfallshämtningen behöver beskrivas tydligare, gärna med bild eller ritning. Av den citerade texten nedan framgår inte vilken typ av behållare som planeras och inte heller var sopbilen ska angöra och eventuellt vända.

Att marinans gäster ska använda samma avfallsbehållare som de boende är inte helt lämpligt, det riskerar att bli en del nedskräpning som stör de boende. Vi rekommenderar att marinan har en separat avfallshämtning, detta gör även betalningsansvaret tydligare.

”Vid kajens boendeparkering bereds plats för hushållssopor och källsortering.

Avfallsutrymmena är dimensionerade för att klara sortering av matavfall. Kärlden ställs i muromgärdade nischer intill Saltsjöbadsvägen. Nivåskillnaden mellan kaj och gata gör att kärlden är dolda bakom muren sett från gatan. Hämtning av avfall sker från gatans nivå. Sopsorteringen är dimensionerad för att kunna nyttjas även av Marinans gäster. Områdets avfallshantering ska utformas enligt Handbok för avfallsutrymmen, rapport 2009. Även under byggtiden ska källsortering ske av bygg- och rivningsmaterial.”

*Planenhetens kommentar: Avfallshantering utformas enligt Handbok för avfallsutrymmen, rapport 2009.*

## **Inkomna synpunkter från föreningar**

**10. Saltsjöbadens hembygdsförening** anser att projektet är oacceptabelt om det finns risk för att tågen tvingas sakta in längs bebyggelsen på grund av bullerproblem så det blir svårt att upprätthålla den planerade 12-minuterstrafiken. Hembygdsföreningen anser också att säkerheten för cyklister till och från Saltsjöbaden/Fisksätra inte är tillfredställande tillgodosedd. Det finns stor risk att den ökade biltrafiken på Saltsjöbadsvägen mellan Marinan och Storängen kan leda till olyckor för cyklister om dessa inte får en separerad cykelväg hela denna sträcka.

*Planenhetens kommentar: Se vanligt förekommande synpunkter*

## 11. Saltsjö-Duvnäs Fastighetsägareförening

### Formaliafel

Saltsjö-Duvnäs Fastighetsägareförening anser att ett formaliafel begåtts då exploateringsavtalet inte finns med i planbeskrivningen, i strid med Plan- och bygglagen, 4 kap, 31,33 §§ och kräver att processen görs om. Det som finns med i planbeskrivningen är i så allmänna ordalag att det inte ger någon inblick alls. Där står i princip att ett avtal skall ingås under det att det i 4 kap, 31 § står: *En beskrivning av hur detaljplanen ska förstås och genomföras (planbeskrivning) ska finnas tillsammans med planen.*

I 4 kap, 33 § står det att: *Vidare ska det framgå om kommunen avser att ingå exploateringsavtal eller genomföra markanvisningar, dessa avtals huvudsakliga innehåll och konsekvenserna av att planen helt eller delvis genomförs med stöd av ett eller flera sådana avtal.* Det enda som framgår är att kommunen avser att ingå exploateringsavtal men inte konsekvenserna av avtalet.

Att i efterhand få ta del av hur parterna reglerat ansvar för genomförandet av detaljplanen och kostnadsansvaret är orimligt och i strid med lagstiftarens intentioner. Hur detta regleras är centralt för att kunna bedöma vilka risker exploateringen utgör för de närboende.

*Planenhetens kommentar: Se vanligt förekommande synpunkter angående exploateringsavtal.*

### Plankarta, planbeskrivning och gestaltningsprogram

Plankartan är det huvudsakliga dokumentet när bygglovsansökan skall hanteras av kommunens bygglovshandläggare. Planbeskrivningen hjälper till att förtydliga och utveckla plankartan. Om gestaltningsprogrammet är ett separat dokument, vilket det nu är, är det inte osannolikt att bygglovshandläggarna inte uppmärksammas på villkoren i gestaltningsprogrammet.

- Därför är det ett oavvisligt krav från vår sida att gestaltningsprogrammet är sammankopplat med planbeskrivning och plankarta och inte ett separat dokument.

*Kommentar: Se vanligt förekommande synpunkter*

### Villkor som måste skrivas in

Vi har tidigare yrkat på att det inte bör byggas mer än totalt tre våningar och inte fyra, som i nuvarande plan. Vi vidhåller att tre våningar bör vara maximum, vilket då också skapar en helhet till de detaljplanekrav som gäller för Saltsjö-Duvnäs, förutom att bebyggelsen då smälter in i bakomliggande natur.

Erfarenheterna från t.ex. Tollare måste ha medvetandegjort kommunen om vikten av att inte lämna något åt slumpen eller att ge exploatören fria händer. Därav följer i sin tur vårt oavvisliga krav på att det både i planbeskrivningen och gestaltningsprogrammet explicit skrivs in:



- att det maximalt får byggas fem hus med angiven byggnadsaria enligt nuvarande ritningar.
- att det maximalt får byggas en suterrängvåning plus två våningar.
- att den högsta nockhöjden är angiven. Vi vill uppmärksamma kommunen på att det står i samrådsredogörelsen att nockhöjden regleras i gestaltungsprogrammet, vilket inte skett.
- att dagens omfattning av båtplatser vid bryggorna inte får minska.

*Planenhetens kommentar: Total bruttoarea anges nu i planen för att säkerställa att det endast blir tre våningar med bostäder mot Saltsjöbadsvägen och lokaler i suterrängplan. Plankartan anger en högsta totalhöjd. Det är ett önskemål att båtplatserna ska finnas kvar och detta möjliggörs också i planen. Området är dock privatägt nu och kommer i framtiden att tillhöra bostadsrättsföreningen och det är upp till ägaren hur området används.*

### **Kallbadhuset, den marina verksamheten och framtida havsnivå**

Vi anser att kallbadhuset skall tas bort helt och hållet då det är missvisande att ta med ett kallbadhus i gestaltungsprogrammet då det *de facto* inte ingår. Det bereds bara plats. Det är otillbörligt att förleda dem som granskar dokumentationen att rita in något som exploatören inte är förpliktigad att uppfylla.

Det är också ytterst missvisande att omtala eventuella framtida verksamheter i suterrängplanen som ”marin verksamhet”. Det kommer inte att vara möjligt att bedriva sjöfartsverksamhet i dessa lokaler. Dessutom ligger dessa lokaler under den av Länsstyrelsen utpekade nivån på 2,95 meter (höjdsystem RH 2000). Vem försäkrar och står för framtida kostnader för verksamheter som byggts i strid med nuvarande regelverk? Genom att vi inte delges innehållet i exploateringsavtalet får vi inte svar på dessa centrala frågor och kan därmed inte ta ställning och påverka utfallet. Ansvarsfrågan måste utredas och anges i klartext.

*Kommentar: Detaljplanen medger att ett kallbadhus kan uppföras på utpekad plats. Vidare se kommentarer kring exploateringsavtal.*

### **Gator och trafik**

Enligt planbeskrivningen är vägen 5,5 – 7,5 meter bred och förslaget är att det skall bli en gångbana på sjösidan och en körbana på 6,5 meter. Enligt Natur- och trafiknämnden behöver gångbanan ”vara 2,20 meter för att säkerställa för driftfordon att kunna snöröja”. Körbanan föreslås inkludera cyklister. Denna vägsträckning utnyttjas oerhört frekvent av cykelklubbar där stora skaror tävlingscyklister tränar i mycket hög hastighet, över 30 km/timme. Hur skall de kunna samsas med biltrafikanterna? Avsmalningarna med en körbana på 3,5 meter har endast hastighetsdämpande effekt på biltrafik, inte cykling. Vi förstår inte heller hur kalkylen ser ut om gångbanan skall vara 2,20 meter och körbanan 3,5 respektive 6,5 meter. Då krävs ett utrymme på 5,7 – 8,7 meter. Detta måste förtydligas.

Vi saknar en analys av effekterna av att ytterligare ca 80 bilar kommer att trafikera Saltsjö-Duvnäs dagligen. Tillskottet av ytterligare bilar kommer påverka Saltsjöbadsvägen väster ut, Strandpromenaden samt Stationsbacken/Duvnäsvägen. Bristen på infartsparkering för



Saltsjö-Duvnäsborna är redan idag total. Vi kräver en redovisning av påverkan av denna ytterligare trafik.

*Planenhetens kommentar: Av förstudien framgår att Saltsjöbadsvägen kommer att byggas ut med gångbana och att avsmalningar kommer att innebära att hastigheten på vägen sänks.*

## **12. Nacka Naturskyddsföreningens yttranden kan sammanfattas i dessa punkter:**

- Planarbetet bör avbrytas då platsen på flera sätt är mycket olämplig för bostadsbebyggelse.

*Planenhetens kommentar:: Planenheten noterar uppmaningen. Det är Kommunfullmäktige som beslutar om detaljplanen ska antas eller inte. Se vanligt förekommande synpunkter om bebyggelsens placering.*

- Den föreslagna bebyggelsen innebär en stor negativ påverkan på landskapsbilden inom riksintresse kust- och skärgård
- Bostäder i dåligt kollektivtrafikläge strider mot miljömålen
- Planförslaget riskerar att negativt påverka trafikeringen på Saltsjöbanan.

*Kommentar: Se vanligt förekommande synpunkter*

## **13. Duvnäs vikens Båtklubb**

Detaljplanen för Morningside Marina omfattar Erstavik 25:38 och en granne är Erstavik 25:15, kommunalägt. Duvnäs vikens Båtklubb DVBK har där i mer än 30 år arrenderat mark/vatten för brygga med plats för 33 båtplatser. Existensen av planförslaget har blivit känt för mig genom en "kungörelse om granskning" i en dagstidning. Har inte blivit delgiven någon information direkt.

Har i nuläget inga synpunkter på detaljinnehållet i planförslaget. En väsentlig orsak till detta är att innehållet inte uttrycker något med direkt konsekvens för DVBK. Såvitt känt efter granskning.

*Planenhetens kommentar: Duvnäs vikens båtklubb ska få information om vad som händer med planen.*

## **Inkomna synpunkter från fastighetsägare**

## **14. Ett antal fastighetsägares ombud har skrivit en omfattande skrivelse.**

De anser att förslaget i sin helhet ska förkastas eller att planen ska omarbetas så att den följer översiktsplanen med högst två våningar.

Detta med hänsyn till att:

- Marinan inte kommer kunna vara kvar
- Planen strider mot strat-PM och översiktsplan
- Marken är inte lämplig att bebygga
- Angränsande fastighetsägare mister sjöutsikt
- Planen följer inte bullerriktlinjer
- Angränsande fastigheter kommer få buller som studsar
- Saltsjöbadsvägen tål inte den ökade trafiken
- Otydligheter i planhandlingarna

Sammanfattningsvis kan konstateras att den föreslagna bebyggelsen strider mot den översiktsplan för området som föreskriver att bebyggelsen bör ha högst två våningar. Bebyggelseområdet strider mot i princip varje riktlinje som kommunen eller annan myndighet har utfärdat såsom borttagande av marinan, för höga bullernivåer, för höga hus, för tät exploatering, för låg grundläggningsnivå för lokaler i förhållande till översvämningsrisken samt dålig håll fasthet/hög sättningsrisk på marken där byggnaderna ska uppföras. Det är oförståeligt varför kommunen väljer att tillmötesgå en exploatör trots att detta står i strid mot alla de principer som kommunen anser ska gälla. Kostnaderna för den olämpliga bebyggelsen kan antas slutligen få bäras av kommunen eftersom kommunen är ansvarig för att bebyggelse placeras på mark som är olämplig för bebyggande.

Det får konstateras att angränsande fastighetsägare anser sig förda bakom ljuset av kommunens agerande. De angränsande fastighetsägarna var positivt inställda till den bebyggelse som inledningsvis framställdes till de boende genom ett start pm att inleda detaljplaneprocessen. Det som nu föreslås är dock dubbel så stor exploatering där den marina miljön försvinner för de kringboende till förmån för den kommande bebyggelsen. Den planerade bebyggelsen är stadsliknande och passar inte in i den befintliga miljön. De angränsande fastighetsägarna har haft rätt att förlita sig på att Översiktsplanen ska följas när detaljplaner utarbetas.

*Planenhetens kommentar: Se vanligt förekommande synpunkter*

#### **15. Boende Saltsjöbadsvägen Erstavik 25:11**

Berörd fastighetsägare vill kommentera föreslagen detaljplan.

Fastighetsägaren är positiv till byggande på marinan, och ser uppenbara mervärden för området, och hoppas att byggandet kommer igång så snart som möjligt.

Fastighetsägarens enda synpunkt är att färgen på de hus som ska byggas är väldigt mörk, om man betänker skärgårdskänslan i viken. Den kan ljusas upp.

*Planenhetens kommentar: Yttrandet noteras.*

#### **16. Boende Erstavik 25:17** skriver i ett omfattande yttrande.

Sammanfattningsvis vill fastighetsägaren att kommunen tar ett steg tillbaka och arbetar om förslaget innan det är för sent

- Den föreslagna bebyggelsen strider mot översiktsplanen och start-PM
- Den planerade bebyggelsen riskerar att bli mycket värre än vad som visas i gestaltningsprogrammet och strider därigenom mot lagen
- Gestaltningsprogrammet ska knytas till plankartan
- Platsen är inte lämplig utifrån översvämningsrisk och sättningsrisk.
- Bullsituationen kommer att förvärras för grannar.
- Den marina verksamheten kan försvinna

*Planenhetens kommentar: Se vanligt förekommande synpunkter*

## **17. Boende Ersatvik 25:38**

- Närhet till Skärgården, vackra omgivningar och goda kommunikationer till Stockholm är Nackas signum – mellan Storstad och Skärgård. Trycket på nya bostäder är stort, och många vill vara nära det som är vackert. Vacker natur och/eller kulturhistoriska värden skapar trivsel, stolthet, glädje och själsfrid. Ett komplement till stadens larm. De unika närmiljöerna behöver vårdas så att Nacka behåller sin attraktivitet och fina grundatmosfär även när tunnelbanan ger så många fler en möjlighet att komma hit. Den attityd som förefaller rådande i föreliggande plan ger intryck av okunnighet om riksregaliernas värde, vilket är ett resultat av mångas engagemang, kunskap och arbetsglädje.
- En unik tillgång som Nacka har är möjlighet att leva ett marint liv utan långpendling till båt. Många friluftsälskare och kapitalstarka personer lockas hit av det skälet. Viktigt att vårda och gärna utöka tillgängligheten för båtägare och segelklubbar. I förlängning påverkas även turismen av skönhet.
- Oaserna i Nacka ger harmoni och andhål, om de tas bort eller förstörs kommer det att visa sig i misstrivsel och ohälsa hos invånarna. Det kostar för alla parter. Anpassa volym efter platsens art. Blir det inte ekonomiskt hållbart så borde det leda till byggstopp på den platsen.
- Storleken på det föreslagna för Morningside Marina skulle berika några få personer på bekostnad av ett sammanhållande natur-, sport- och kulturområde helt nära där "Nacka bygger stad". Lägenheter inklämda mellan tåg, väg och vatten kommer att kosta mer än de flesta villor. Duvnäs attraktivitet kommer minska till följd av ökad trafik med krånglig logistik då infartsparkeringar knappast finns. Därtill oljud, stark belysning och missnöje med byggets okänslighet för platsen och miljön intill.
- Villkor för gestaltning framgår inte. Överlämnar Nacka Kommun åt framtida byggherre att avgöra gestaltningen? Om planerna mot alla odds går i verket så låt oss slippa en ny skandal likt den då Klarakvarteren revs eller då byggherrarna fick övertaget i Tollare. Det är lätt att förstöra ovärderliga värden på en plats. Det blir sår i

folksjälén. Läget vid Duvnäsvisken passar utmärkt för varsam exploatering parallellt med bibehållen marin service.

- ”Kommunens bedömning är att planförslaget inte innebär en betydande miljöpåverkan”. Hur definieras miljöpåverkan i detta sammanhang?
- Hur höga hus får byggas för att smälta in i den lantliga villamiljön i Sågtorp? Reglerna för Nacka är väl etablerade och har tydligt formulerats i flertalet Översiktsplaner. Om nytt regelverk finns, eller avsteg föreslås skall detta redovisas och förklaras.
- Den ökande biltrafiken är ett problem. Med byggnation av ett lägenhetsområde på Morningside Marina skulle bil- och cykeltrafiken komma att öka på alla anslutande vägar. Vägar som inte är tänkta som genomfartsleder kommer att bli det. Duvnäsvägen med skola är ett exempel.
- Saltsjö-Duvnäs är mycket barntätt. Uppmanar er nu att fundera över Churchills kloka tankar, sammanfattade i en utgåva av Time från 1960: "We shape our buildings; thereafter they shape us.... In the beginning, buildings reflect the qualities of the people who design and construct them. Once built, the people who live and work in them take on the qualities of the buildings they inhabit."

Hoppas att ni som bär ansvaret lyfter blicken och ser med en infallsvinkel som inkluderar såväl det historiska perspektivet som det framtidsvisionära när ni ser på Nackas utveckling i stort och smått. Låt närdemokratin få leva vidare, så att samhället utvecklas i dialog för bevarande av Nackas själ, med sina naturliga förutsättningar och medmänsklighet *parallellt* med att "Nacka bygger stad". Med lyhördhet, klokskap och professionalism kan det bli en framgångssaga

*Planenhetens kommentar: Se vanligt förekommande synpunkter*

## 18. Boende Kristinavägen

Skriver ett omfattande yttrande som sammanfattas i följande punkter.

- Markförhållanden innebär att det är en risk att bygga
- Det kommer att vara risk för översvämning
- Strider mot översiktsplanen
- Marinan säkras inte
- Antal parkeringsplatser är för få
- Höjdangivelserna medger fler våningar än redovisat
- Exploateringsavtalet redovisas inte i planhandlingar
- Kostnadsfördelning saknas
- Trafiksituationen försämras
- Det saknas en seriös trafikstudie
- Antal lägenheter är oklart

- Bullerfrågan är inte tillräckligt utredd
- Materialet är missvisande
- Planförslaget tar inte hänsyn till områdets karaktär

*Kommentar: Se vanligt förekommande synpunkter*

## 19. Boende Ersatvik 25:38 har följande synpunkter

Intrång på fastigheten avseende ledningsrätt

Enligt planförslaget planeras en ledningsrätt för VA över vår fastighet. Fastigheten besitter en stor area vatten vilket också var en av anledningarna till att fastigheten köptes.

Fastighetsägaren motsätter sig starkt att inskränkning av fastigheten i form av en ledningsrätt sker då det påverkar fastighetens värde samt vår möjlighet att nyttja och utveckla fastigheten i framtiden. Det påverkar också fastighetens värde vid en framtida försäljning då framtida köpare kan ha planer för att utveckla fastigheten som kan påverkas av en eventuell ledningsrätt.

Den planerade ledningsrätten kommer att beröra vår fastighet av en bedömd sträcka på ca 160 meter i längd och 15 meter i bredd, totalt ca 2 400 kvm. Det utgör en väsentlig del av vår totala tomt, närmare bestämt ca 11 % av fastighetens totala yta. Vårt förslag är att ledningen avseende VA förläggs utanför vår fastighet så att den inte berör fastigheten, vilket troligtvis också är mer fördelaktigt ur ett ekonomiskt perspektiv för kommunen och

Morningside Marina-projektet.

Ljudnivå under byggtiden

Enligt planförslaget och tillhörande dokument framkommer att miljöaspekten utifrån ett bullerperspektiv har utretts. Det framkommer i planförslaget att "En god bullermiljö" är viktig för att detaljplanen skall kunna genomföras. Det pratas här om att bullerdämpande åtgärder måste vidtas för att få ner bullret från Saltsjöbanan utifrån de framtida boendes aspekt i de aktuella husen. Dock tas inte hänsyn till det buller som kommer att uppstå i samband med byggnationen av Morningside Marina. För att kunna genomföra denna byggnation framkommer enligt planförslaget att exempelvispålning kommer att behöva ske. Detta tillsammans med de ljud som uppstår i samband med transporter och själva byggnationen kommer att bli väldigt störande för oss alla som bor runt Duvnäs-viken i allmänhet och för oss som bort rakt över vattnet i synnerhet. Ljud transporteras lätt över vattnet och vi kommer att störas mycket av detta. Detta innebär att boendemiljön i området kommer att försämrats avsevärt under de år som en eventuell byggnation sker och vår vackra lunga miljö kommer att förstöras under genomförandetiden. Förutom att detta medför obehag för oss boende i området kommer det också påverka fastigheternas värde om en eventuell försäljning skulle ske under genomförandefasen. De kräver att kommunen tar hänsyn till detta och säkerställer att ljudnivån håller sig inom gällande normer under byggtiden om en detaljplan antas.

Slutligen vill fastighetsägaren framföra att de motsätter sig planförslaget avseende Morningside Marina på ovanstående grunder samt på de grunder som vi framfört av oss



under granskningen samt på de grunder som vi framfört separat tillsammans med en grupp intressenter i området.

*Planenhetens kommentar: Ledningsrätten bedöms nödvändig och hanteras av Lantmäteriet i en förrättning. Ett av syftena med detaljplanen är att förbättra miljön genom att ordna anslutning till kommunalt vatten och avlopp till de fastigheter väster om planområdet, som idag har enskilda lösningar, genom en sjöledning över Duvnäsviken. I övrigt se vanligt förekommande synpunkter*

Planenheten

Nina Åman  
Planchef

Anine Rondén  
Planarkitekt