

PLANBESKRIVNING

Detaljplan för Nacka Marinstad, Sicklaön 13:1 m.fl. fastigheter i Svindersviken, Nacka kommun

Upprättad på Planenheten i oktober 2004

HANDLINGAR

Detaljplaneförslaget omfattar:

1. Detaljplanekarta med bestämmelser
2. Denna beskrivning
3. Genomförandebeskrivning
4. Miljökonsekvensbeskrivning
5. Situationsplan med illustration [ersplan](#)
6. Fastighetsförteckning
7. Gestaltningsprogram
8. Utredning brandskyddsåtgärder

PLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG

Planarbetet syftar till att med hänsyn till områdets ~~mycket~~ speciella förutsättningar och riksintresset för kulturmiljövården ~~främst~~ skapa ett attraktivt bostadsområde ~~avsett~~ för permanent boende på vatten ~~neten i kombination med viss marin verksamhet. Bostäderna avses kombineras med dessa förenliga marina verksamheter såsom veteranbåtmuseum med varv, charterbåtsverksamhet och en sjörestaurang.~~ Avsikten är också att det gamla hamnområdet ska saneras och rustas upp och ingå som del i planerad strandpromenad utmed Svindersvikens södra strand. De riktlinjer och rekommendationer som redovisas i Kvalitetsprogram för ~~Nackas norra kust~~ ~~en skakommer att~~ beaktas.

Detaljplanen avser att reglera användningen av mark och vatten, ~~miljö- och genomförandefrågor~~ samt gestaltningen av den nya bebyggelsen. Allmänhetens tillträde till området tryggas dels genom en ny och säkrare tillfartsväg ~~med gångbana~~, dels genom en bilfri gång- och cykelväg genom hela området längs nyanlagd kaj och hamnplan. I planförslaget regleras angöring landvägen via Finntorp, men också båtledes via Svindersvikens yttre del nära den allmänna farleden in till Stockholm. Bilar för såväl boende som besökare ryms i parkeringsgarage i direkt anslutning till hamnplanen. I parkeringsgaraget ~~integreras inryms en båthall samt andra lokaler verksamhetslokaler med med anknytning till marin anknytningverksamhet.~~

PLANDATA

Läge, areal

Planområdet är beläget vid Ryssbergens fot längs Svindersvikens södra strand på Västra Sicklaön. Planområdet omfattar hela fastigheten Sicklaön 13:1, som har en area om ca 4,3 hektar. Den största delen av fastigheten, ca 3,4 hektar, utgörs av vattenområde.

Till planområdet hör även delar av fastigheterna Sicklaön 39:1, Sicklaön 39:8 och Sicklaön 39:9, vilka alla berörs av befintlig tillfartsväg. Sicklaön 39:1 belastas av servitutsrätt för denna väg.

Markägförhållanden

Fastigheten Sicklaön 13:1 ägs av Marinstaden AB. Fastigheten gränsar till Sicklaön 39:1, ägd av Ryssbacken Förvaltning HB (AB Nacka Exploatering, Skanska), Sicklaön 38:1 och Sicklaön 13:2, ägda av Stockholms Dykeri AB (KF Fastigheter AB) samt Sicklaön 13:3, ägd av Nacka mark och exploatering K/B (Skanska och HSB). Fastigheterna Sicklaön 39:9 och 39:8 ägs av Vägverket (vägområde för motorvägen).

GÄLLANDE PLANER OCH TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

Översiktliga planer

Enligt Översiktsplan 2002 för Nacka kommun [hänvisas tillgäller](#) Fördjupad översiktsplan för Sickla (2000) ~~eförändrad~~. ~~Sistnämnda plan~~ Den fördjupade [översiktsplanen](#) anger för Ryssbergen att området ska bevaras som natur-, rekreations- och kulturmiljöområde, men att hamnområdet inom fastigheten Sicklaön 13:1 ska utgöra område för fritidsbåtar. Svindersviken rekommenderas som ett centralt rekreativområde med stränder tillgängliga för allmänheten. Strandpromenaden ska samordnas med planerade bryggor och broar och anpassas till riksintresset för kulturmiljövården.

~~Av beskrivningen till Översiktsplan 2002 (sid 32) framgår att en eventuellt öppningsbar bro ska anläggas över Svindersvikens utlopp till Kvarnholmen. På sid 33 anges att ett promenadstråk ska anläggas på sträckan Danvikstull-Kvarnholmen-Nacka Strand. På sid 38 anges att Enligt översiktsplanen finns ett reservat för Österleden i vikens inre del. Dessutom finns en broförbindelse för kollektivtrafik och gång- och cykelstråk reserverad ska anläggas mellan Kvarnholmen och Centrala Nacka.~~

Biltrafiken till planområdet går ~~föreslås ske~~ via Finntorps centrum. För Finntorp finns ett samrådsunderlag framtaget i september 2002 angående fördjupad översiktsplan-/program för Finntorps framtid. [Efter en revidering av samrådsunderlaget ska ärendet hanteras som ett program för pågående och kommande detaljplaner och inte som översiktsplan.](#) Syftet med programmet är att redovisa möjliga bebyggelsekompletteringar mot bakgrund av vilken trafikökning Finntorp tål. Programmet behandlar även hur kostnader för upprustning av allmänna anläggningar ska fördelas mellan olika exploateringsprojekt. ~~Det~~

fortsatta arbetet efter utställningen har inriktats på ett program för detaljplanläggning i form av mindre grupper av kompletteringsbebyggelse, kombinerade med upprustning av gatunätet. Samrådsunderlaget behandlade även trafikkonsekvenserna av en utbyggnad av Nacka Marinstad, varvid konstaterades att möjligheten till trafikförsörjning via Ryssviksvägen och Nacka båtklubb borde studeras, för att inte belasta de inre delarna av Finntorp med ytterligare trafik. Samtidigt önskades stärkta samband med angränsande grönområden och vatten, såsom Svindersviken, och att gångvägar längs sjöstränderna bör anordnas. Eftersom Marinstaden ~~trots uttalandet i samrådsunderlaget~~ kommer att trafikförsörjas via Finntorps centrum ~~bör~~ kommer en del av kostnaderna för gatuupprustningarna inom Finntorp bäras av Marinstaden. ~~Eftersom Marinstaden trots uttalandet i samrådsunderlaget kommer att trafikförsörjas via Finntorps centrum bör en del av kostnaderna för gatuupprustningarna inom Finntorp bäras av Marinstaden.~~

Riksentressen

Sicklaön 13:1 berörs av tre riksentressen: Riksentresset för *farleden*, riksentresset för *kulturmiljövården* samt riksentresset för *kustområdet och skärgården*.

När det gäller riksentresset för farleden, ingår Svindersviken i det område som markerats som farled längs hela inseglsleden till Stockholm. Dock påverkas inte Svindersviken av de större sjötransporterna. Sjöfartsverket meddelar att Svindersviken varken utgör allmän farled eller allmänt hamnområde.

Riksentressena för kulturmiljön samt kusten och skärgården sammanfaller till stora delar geografiskt. De följer kusterna från Stockholm och vidare ut mot skärgården. Båda syftar till att värna om kultur- och landskapsbilden längs Stockholms inlopp. I bedömningen av riksentresset för kulturmiljövården har landskapsbilden spelat en mycket central roll. Den mäktiga förkastningsbranten har här skapat ett dramatiskt landskap och särskilt tydligt är detta kring Svindersvikens trånga vattenrum där skärgårdskaraktären med sin typiska vegetation och sina branta bergssidor ännu, trots industrietableringar, har kvar en jungfruelig karaktär. Vid Svindersviken ligger också Svindersviks kulturhistoriskt mycket värdefulla lilla gårdsanläggning med helt bevarad 1700-talsprägel i byggnader, anläggningar och park.

Strandskydd

Strandskydd råder 100 m från strandlinjen in på land och ut i vattnet. Kommunen har ansökt om upphävande av strandskyddet på kvartersmark och i delar av vattenområdet. Länsstyrelsen har beslutat att upphäva strandskyddet 2004-09-07. För att beslutet ska bli giltigt måste detaljplanen vinna laga kraft. De särskilda skälen som anfördes är att mark- och vattenområdet redan är ianspråktaget.

Kvalitetsprogram för Nackas norra kust

Kvalitetsprogram för Nackas norra kust utgör ett kommunalt dokument, antaget av fullmäktige 1999, i syfte att ange riktlinjer för hur riksentresset för kulturminnes-vården kan tillgodoses. Kvalitetsprogrammet ~~för Nackas norra kust~~ omfattar området från Saltsjöqvarn till Kvarnholmen mellan Saltsjön och

Svindersviken. I kvalitetsprogrammet behandlades Svindersvikens södra sida mer i stora drag eftersom området då inte ansågs aktuellt för planläggning. Kommunantikvarien bedömer att den södra sidan av Svindersviken dock är mer känslig för förändringar än den norra sidan med hänsyn till Svindersviks Gård. I kvalitetsprogram för Nackas norra kust uttrycks under rubriken "Värdering av befintliga kvaliteter", sid 37, följande om Svindersviken:

- *Svindersviken är smal och brant och utgör ett landskapsrum i sig. Vikens södra sida med Svindersvik, Ryssviken, Ryssbacken och Vikdalen ingår i denna helhet.*
- *Svindersviks kulturmiljö påverkas starkt av det som händer på andra sidan (läs södra sidan) av viken. De vegetationsklädda branter som finns kvar är av stor betydelse.*

Kvalitetsprogrammet ger i andra avseenden stöd för syftet med detaljplane-förslaget. På sid 15, under rubrik "Övergripande riktlinjer" anges bl a:

- *Bygg företrädesvis på redan ianspråktagen mark, dvs. där byggnader och anläggningar funnits tidigare eller där befintlig bebyggelse bedöms kunna rivas. Härigenom undviker man ingrepp i natur och landskap.*
- *Utveckla attraktiva gångstråk genom området.*
- *Ge den nya bebyggelsen och infrastrukturen en måttfull, mänsklig skala och omsorgsfull detaljutformning. Upprepning och monotoni skall inte tillåtas. Ny bebyggelse skall vara representativ och unik. Uppmärksamma rumsbildningar, utblickar, nivåskillnader och markbehandling. Studera särskilt utformningen av husens lägre våningsplan och fasader mot vattnet.*

Detaljplaner

Fastigheten Sicklaön 13:1 omfattas ej av någon detaljplan. Befintlig och framtida tillfartsväg utgår från Helgesons väg, med anslutning till denna gata söder om tunneln under motorvägen. Helgesons väg och bebyggelsen närmast söder om motorvägen omfattas av detaljplan från år 1949.

[Ett planarbete pågår för Kvarnholmen - Gäddviken med bl.a. förslag på bebyggelse längs den norra stranden av Svindersviken. Under sommaren 2003 har ett programförslag för detaljplaner för Kvarnholmen - Gäddviken varit ute på samråd.](#) Beslut om program beräknas fattas under hösten 2004.

Kommunala ställningstaganden

Start-PM och program för detaljplan

Startpromemoria för detaljplanearbete godkändes av kommunstyrelsen 7 maj 2001. Detaljplaneavtal mellan kommunen och Marinstaden AB godkändes av kommunstyrelsen 18 mars 2002. Förslag till program för detaljplan var utsänt för samråd under tiden 20 november 2002 till 16 januari 2003. Kommunstyrelsen antog 2 juni 2003 förslaget till program för detaljplan med tillägget att som tillfartsväg pröva en förlängning av Helgesons väg. Förslag till detaljplan var utsänt för samråd under tiden 23 januari till 5 mars 2004. Efter samrådet

justerades planförslaget och ställdes ut under tiden 10 augusti till 7 september 2004. Efter utställning skedde endast mindre justeringar inför antagandet.

PLANOMRÅDET

Historik och kulturmiljö

Sicklön 13:1 är belägen vid Ryssbacken i Svindersviken. Planområdet har ursprungligen använts för oljedepå och industriell hamnanläggning, men denna verksamhet upphörde under 1900-talets första hälft. Endast två delvis raserade husgrunder vid bergets fot och oljeförorenad mark intill dessa huslämningar minner om denna industriella epok. Denna tidigare industriella verksamhet och dess lämningar är ej heller upptagna i den kommunomfattande inventering som redovisats i *Kulturhistoriska miljöer* i Nacka kommun, utgiven år 1987. De befintliga husgrunderna har dock ett [visst](#) kulturhistoriskt värde för planområdet eftersom de utgör de enda spåren från den tidigare verksamheten. Halvvägs uppför berget, på nivån ca 22 m, finns rester av en husgrund. Denna byggnads tidigare användningssätt är okänt.

Landskap

Topografi

Fastigheten Sicklön 13:1 består till en mindre del av skogbeväxt naturmark i bergssluttningen ner mot stranden, vid bergets fot ett plant och smalt hamnområde längs stranden samt till största delen ett vattenområde i Svindersviken. Naturmarken ingår som en del i hela Ryssbacken, ett centralt natur- och rekreationsområde för hela västra Sicklön. Ryssbacken utgör en kraftigt markerad förkastning som i norr stupar ner mot Svindersviken.

Svinderviken utgör ett avgränsat landskapsrum. Från vikens inre delar kan det smala utloppet mot Saltsjön i öster ses i kontrast mot förkastningsbranten till höger och dominanta industriella hus och anläggningar längs Finnbergets och Kvarnholmens kajer till vänster. I Svindersvikens södra del mellan planområdet och Svindersviks gård finns utstickande småbåtsbryggor tillhörande Nacka båtklubb.

Vegetation

Naturmarken inom planområdet består av barrskogsdominerad blandskog. Ryssbergsskogen har ej varit utsatt för några nämnvärda avverkningar på flera hundra år. Här finns tallar med en ålder av 2-300 år. Hällmarken domineras av tall, med inslag av björk och rönn. I sprickdalarna ökar inslaget av lövträd, såsom ek och asp. Hamnplanet fram till strandkanten är hårdgjort med sten och grus och saknar vegetation av betydelse.

Lokalklimat

Läget norr om Ryssberget är mindre gynnsamt i avseende på lokalklimatet. En solstudie har därför genomförts för att utreda om Boverkets rekommendationer

uppfylls. Enligt Boverket rekommenderas att fönster ska vara solbelysta fyra timmar per dygn vid höst- och vårdagjämning medan lek- och uteplatser ska vara solbelysta fem timmar per dygn vid höst- och vårdagjämning.

Denna studie visar att vid vår- och höstdagjämning når solen i stort sett hela vattenytan under minst sex timmar. Strandpartiet belyses något kortare tid men minst 4 timmar och ytan som har tänkt användas för lek och rekreation är solbelyst ca 7 timmar vid höst- och vårdagjämning. Perioden december till januari får endast området på vattnet längst ut från stranden direkt solbestrålning under någon del av dagen. Området uppfyller således Boverkets riktlinjer om antal soltimmar. För kraven på komfort och trivsel är dock en medveten planering utifrån platsens förutsättningar nödvändig. Solljusstudien redovisas i miljökonsekvensbeskrivningen.

Någon vindstudie har ej utförts. De yttre husbåtarna kommer främst att exponeras för ostnordostliga och västsydvästliga vindar längs Svindersviken, för alla övriga vindriktningar har hela området ett skyddat läge.

Markanvändning och verksamheter

Planområdet används i dag kommersiellt för upplag på land, men det är huvudsakligen vattenområdet som nyttjas till förvaringsplats för förtöjda pråmar, pontoner och båtar, varav många är i behov av reparationer. Hyresgästerna disponerar sina utrymmen på land och vatten genom kortfristiga hyresavtal. Hyresgästerna har möjlighet att själva utföra reparationer på plats eller utnyttja det befintliga ~~lilla~~ flytande båtvarvet. Området ger delvis ett skräpigt intryck och är inte tillgängligt för allmänheten. I avseende på miljö och personsäkerhet är nuvarande situation inte tillfredsställande.

Anläggningar och miljö

Den enda tillfartsvägen, med anslutning till Helgesons väg söder om vägtunneln under motorvägen, är ej farbar vid halt väglag, då den på två partier nedför berget har en lutning om ca 16 %. Vägen saknar belysning, vilket även gäller vägtunneln. Bilparkering sker på hamnplanet, som är hårdgjort med grus och sten. Elförsörjning sker genom Nacka Energi. ~~Området saknar i dag sanitära anläggningar i form av vatten- och avloppsledningar. En omstrukturering av nuvarande verksamhet pågår, innebärande omflyttning av båtar och pontoner. Pågående verksamhet saknar strandskyddsdispens och nödvändiga bygglov, vilket kommunens bygglovenhet begärt av fastighetsägaren. Likaså har kommunens miljö- och hälsoskyddsmyndighet begärt en redovisning av områdets VA-försörjning och hantering av miljöfarligt avfall.~~

Föroreningar i mark

~~, i syfte att underlätta en samlad vatten- och avloppsförsörjning, mm, till underlag för ansökan om ett tillfälligt bygglov och anordnandet av en tillfällig VA-försörjning i avvaktan på detaljplanläggning och till denna hörande teknisk försörjning.~~

Provtagningar av jordlagren inom den del av hamnområdet, som var central under tidigare oljehantering, har genomförts åren 1999 och 2003. En närmare beskriv-

ning av dessa undersökningar och de slutsatser som kan dras av dessa redovisas i detaljplanens miljökonsekvensbeskrivning, MKB. Följande har hämtats ur denna MKB:

Provtagningar inom hamnplanet visar att markens ytskikt är förorenat av metaller från bl a tidigare båtskrotningsverksamhet. Halterna är genomgående högre än riktvärdet för mindre känslig markanvändning, i några prover är halterna mycket höga. Denna mark måste således saneras innan den nya bebyggelsen uppförs. Denna sanering bedöms kunna ske genom att den förorenade jorden grävs ur och transporteras till en behandlingsanläggning och ersättas med rena fyllnadsmassor.

I en av de tre provgropar som upptagits har jorden varit förorenad av olja. Därtill har grundvattnet i de tre upptagna provgroparna varit förorenat av olja. Oljeföroreningarna förekommer på ett djup om ca 1,6-2,3 m under markytan. Någon risk för att människor och djur kommer i kontakt med denna olja bedöms ej föreligga. Däremot kan befaras att oljeföroreningarna på sikt läcker ut i Svindersviken via det fortgående vattenflödet från stranden ner i sjön. Även oljeföroreningen i marken bör därför saneras. Sanering av mark kommer att utföras i samråd med tillståndsmyndighet. Områdesnämnden Sicklaön kommer att meddela råd.

Föroreningar i bottensediment

I februari 2002 och 2003 utfördes provtagning och analys av bottensedimenten inom planområdet. En närmare beskrivning av dessa undersökningar och de slutsatser som kan dras av dessa redovisas i detaljplanens miljökonsekvensbeskrivning, MKB. Följande har hämtats ur denna MKB:

Utredningen visar att inom hela vattenområdet finns sediment med höga metallhalter och att halterna är något högre i den inre delen av området. Även oljeföroreningar har noterats här. De uppmätta föroreningshalterna uppgår till den generella nivå som gäller för Stockholmsområdet, i några fall är de högre.

Vid anläggning av kaj och båthus, liksom vid muddring för att uppnå ett vattendjup om ca 3 m vid kaj, kommer bottensediment att röras om eller schaktas upp. Arbeten i vatten kräver tillstånd av miljödomstolen. Vid miljöprovningen avgörs vilka skyddsåtgärder som krävs.

Efter ovan vidtagna åtgärder bedöms inte kvarvarande föroreningar i bottensediment utgöra någon risk för människors hälsa eller övrig miljö. Plangenomförandet innebär en påtaglig förbättring av miljön i närområdet i och med att de ytliga föroreningarna tas om hand och att belastningen på Svindersviken minskar.

PLANFÖRSLAGET

Markanvändning

Planområdet kan indelas i tre olika delområden; område för [allmän platsmark](#), område för [kvartersmark samt vattenområde](#).

Allmän platsmark

Allmän platsmark innebär att allmänheten säkras tillträde till marken och att en viss standard kan garanteras. I planförslaget utgör tillfartsvägen, med tillhörande gångbana, strandpromenaden och naturområden allmän platsmark. Tillfartsvägen ska utgöra en lokalgata som avslutas med en vändplan, när man kommit ner på hamnplan. Lokalgatan har en anslutning till ett allmänt gång- och cykelstråk (strandpromenaden) som löper längs stranden. Naturmarken utgörs av mindre områden vilka är belägna längs bergets sluttningar i mycket brant terräng. Naturmarken ska bevaras. Huvudman för allmän platsmark ska kommunen vara.

Kvartersmark för enskilt ändamål

De delar av landområdet som inte är allmän platsmark ska vara kvartersmark för enskilt ändamål. Huvudanvändningen av kvartersmarken är bostadsändamål. Kvartersmarken innehåller förutom delar av båthus även hamnplan/kaj för kommunikation och parkering, central garage- och servicebyggnad, fritidsanläggningar och lekplats. På kvartersmark får även en trappa anordnas för att förbinda hamnplan med lokalgatan i områdets västra del. Trappan kommer att vara avstängd vintertid.

Garagebyggnaden med integrerade lokaler för båtförvaring, marinmuseum, hamnkontor, förvaltarbostäder, miljö- och nätstation, mm, blir en servicefastighet för hela marinstaden. Separata fastigheter kan bildas för båthusen och de ges tillgång till erforderliga bilplatser, soprum, m.m, i servicefastigheten genom inrättande av gemensamhetsanläggning och bildande av samfällighetsförening.

Vattenområde

Vattenområdet föreslås i den yttre delen vara öppet mot farleden genom att det lämnas fritt från pontoner och husbåtar. Åtkomst av bottenförlagd huvudvattenledning har även ställt krav på öppenhet. Vattenområdet föreslås närmare stranden överbyggt med pontoner/bryggor, husbåtar för boende, restaurang och kontor, ett småbåtsvarv, bryggor med skärmtak för veteranbåtar samt delar av båthus. Inom vattenområdet finns även utrymme reserverat för en tilläggsplats för en kollektivtrafiklinje på vattnet (se nedan under avsnitt om "Angöringsbrygga"). I anslutning till husbåtarna finns båtplatser för boende och längs kajer båtplatser för gästande. Det är inte tänkt att den inre hamnbassängen ska fungera som allmän småbåtshamn utan endast anvisade båtplatser får användas.

Kulturmiljö

Genom den nya vägsträckningen kommer två gamla husgrunder, dels den uppe på berget på nivån + 22 m, dels den östra husruinen på hamnplanet, att rivas. Den västra husruinen kommer om möjligt att delvis bevaras som en inordnad del av museilokalen.

Av den gamla hamnanläggningen finns i övrigt inga andra spår än att strandpartiet avjämnats, att jorden närmast husruinerna är oljeförorenad samt den branta tillfartsvägen.

Landskaps- och stadsbild

Hela den föreslagna bebyggelsegruppen ska ses med den dramatiska och stor-skaliga topografin som bakgrund. Branta berg med högvuxen skog reser sig ovanför den föreslagna bebyggelsen, som placeras längs stranden och ute i vattnet. Marinstaden blir ett småskaligt bebyggt inslag i ett storslaget landskap.

Den föreslagna bebyggelsen är samlad i en bukt av Svindersviken. Utbredningen utåt i vattenrummet har minskats något i förhållande till planprogrammet (sid 10). Begränsningarna har skett med hänsyn till behov av utrymme för farled mot Svindersvikens inre och fri sikt av Svindersvikens mynning.

Bostädernas servicefunktioner, såsom garage och rekreationsanläggningar, är samlade till lokalgatans anslutning till hamnplanet. Avtrappningen av garage-byggnaden följer gatans lutning, vilket dämpar de synliga konsekvenserna av de ingrepp i bakomliggande bergsluttning som blir nödvändiga för att komma ner till en acceptabel väglutning. Den fortsatta gatusträckningen förbi "hårnålskurvan" är väl anpassad till befintlig marknivå, i den mån gatan kan skymtas genom befintlig skog från Svindersviken eller Kvarnholmen på andra sidan viken.

Gestaltning av ny bebyggelse

Ett gestaltungsprogram har utarbetats och ingår i planhandlingarna. Gestaltungsprogrammet ska vara till ledning för såväl områdets övergripande utformning som de enskilda husbåtarnas arkitektur och materialval. Enligt detta program är de övergripande gestaltungs målen för områdets olika delar att sinsemellan ge de olika elementen – byggnader, kajer, bryggor på land / byggnader, bryggor på vattnet – en samverkande karaktär. En karaktär där allt inte är lika men som ändå hör ihop.

Ett av målen är att göra området lättillgängligt och attraktivt för allmänhet och besökare. I detta ingår att skapa variation och ge liv åt såväl områdets innehåll som dess yttre karaktär, dess utseende, samt att skapa attraktiva publika rum. Eftersom de flesta hus som är tänkta för området byggs på pontoner som är stationära, så är det inte fråga om båtar, utan just bostäder på vatten. Samtidigt är hus på vatten inte att likställa med hus på land. Det är därför främmande med ett traditionellt husutseende, transplanterat till denna miljö.

Gestaltungsprogrammet anger med hänsyn till riksintresset för kulturmiljövården och landskapsbilden utformningsregler för alla anläggningar och byggnader på land och vatten. Endast de former, färger och material som anges i gestaltungs-programmet får användas.

Anläggningar på land

Hamnplan/kaj

En kaj/brygga anläggs längs hela stranden. Kajkanten utförs med stålspons ned till fast berg. Spontens nedre del förankras med dubbar i berget, dess övre del med berg- eller jordförankrade snedstag. Spontens krön och front mot vattnet gjuts in i betong. Vid bryggpontonernas anslutningar ersätts sponten med en massiv betongfundament, förankrad i och gjuten mot berg, och lika bred som anslutande

brygga. Kajen/bryggan utgör inte enbart kommunikationsyta utan ska även utformas för angenäm vistelse. Bänkar och sittgrupper anläggs i bra lägen. Kajkanten varierar med tanke på dels detta, dels att båtar av olika slag och storlek ska kunna lägga till. Kajens utformning ska även ge anvisning om var tillfällig biluppställning får ske. Kajens bredd varierar. I anslutning till båthallarna bildas ett större hamnplan, där båtar transporteras från upptagningsramp till båthall med gaffeltruck. Dessa transporter sker främst under sjösättning i april-maj och vid båtupptagning september-oktober för vinterförvaring.

Kajens ytbeläggning varierar – grus, sten, stål och trä. Pollare utförs i sten, trä eller stål. Belysningen dimensioneras med förutsättningen att alla hus/husbåtar förses med en enhetlig form av väggbelysning.

Garage/båthall/museum/café/hamnkontor/förvaltarbostäder

På samma sätt som den forna oljehanteringens krävde depåbyggnader på land kräver den nya användningen av området hus på land – i detta fall för att tillgodose behovet av bilparkerings-, båtuppläggningsplatser och tekniska serviceanläggningar. Den föreslagna byggnaden för detta ändamål byggs i flera plan och anpassas stegvis till den nya vägens stigning uppför berget, varvid infart från vägen till parkeringsdäck kan ske på flera plan.

På kajplanet inryms förutom båthallar även ett veteranbåtsmuseum/café med glasfront mot kaj och besökare. Våningsplanen högre upp rymmer garageplatser. På takplanen anordnas bilplatser avsedda för besökare till området.

Fronten mot vattnet ges en mindre skala genom att vertikala huskroppar med lokaler delar upp fasadlängan. Högst upp, i servicebyggnadens båda yttersta delar, inreds 3 lägenheter på plan 4 och 5. I den östra delen tillåts en stor lägenhet med största bruttoarea 180 kvm. I den västra delen tillåts två lägenheter med sammanlagda största bruttoarea 180 kvm. De två lägenheterna i den västra delen har entré till bottenvåningen från det översta öppna parkeringsplanet. Dessa 3 lägenheter ska kunna bebos av personer som har arbetsuppgifter inom området, därav har dessa kallats förvaltarbostäder.

Fasaden mot vattnet kläs med träpanel och med inslag av omålad förzinkad plåt. Även garageplanen förses med fönster. Där takbeläggning förekommer utförs den i omålad matt förzinkad plåt.

Caféet förutsätts i första hand samordnad med museiverksamheten men kan alternativt placeras i lokalen närmast anslutningsvägens vändplan. Muséet avses få en lokalarea om ca 520 m², varav den större delen, som ligger under garaget, får två våningars höjd.

Mitt för muséet föreslås en fast båtplatsanläggning för ett 10-tal veteranbåtar. Dessa båtar skyddas här mot sol och regn av ett skärmtak, som står ute i vattnet. Konstruktionen kan liknas med ett öppet båthus.

Veteranbåtarna förutsätts förvarade i båthallarna under vintern. Där finns plats för ytterligare drygt ett 20-tal båtar, vilka i första hand kommer erbjudas båthus-boende inom området.

Den östra båthallen innehåller en tvättavdelning, där båtarna spolas av efter upp-
tagning inför vinterförvaring. Här sker också vårustning inför sjösättning, vilket
ibland innefattar avslipning av bottenfärg och påstrykning av ny färg, samt
enklare reparationer. Verksamheten får dock inte utföras om den är störande för
omgivningen. Båthallarna uppförs i två våningars höjd, vilket medger att båtar kan
vinterförvaras i två plan. Lokalarean är ca 1 000 m².

Lek/ rekreation/sport

En hylla byggs upp av stödmurar med granit på den plats som har det bästa
solläget. Här anläggs lekplats, sittplatser och eventuell mindre
rekreationsanläggning.

Byggda anläggningar på vattnet

Pontonerna

Husbåtarna fästs med kraftiga gångjärn vid flytande bryggpontonerna, som också
utgör entrégator. Dess gator kommer att vara öppna för allmänheten. Pontonerna
bildar två pirsystem, som skjuter ut i vattnet, ett T-format och ett L-format.
Genom sitt läge bildar de vågbrytare för de inre hamnbassängerna. För att gående
ska kunna gå runt förbinds T- och L-pirarna med en öppningsbar broförbindelse
över inloppet till innanförliggande hamnbassäng. Bron ska enkelt kunna
manövreras av såväl gående som båtförare.

Bryggpontonerna utformas som gånggator men ska vid behov kunna trafikerats med
bil (exempelvis för transporter av tungt gods, sjuka, fysiskt handikappade,
räddningsfordon). Pontonerna beläggs med varierande material, i huvudsak
betong och ofärgat eller tjärat trä, beroende på användningen. I bryggpontonernas
skarvar läggs bryggor av körplåtar i stål. Pontonerna förses med utvändigt
belysning.

De yttre bryggpontonerna har en total bygghöjd om 2,8 m, med ett djupgående om
1,4 m i obelastat skick. För att komma ner i samma nivå som husbåtpontonerna
kommer bryggpontonerna att lastas ned till ca 1,8 m djupgående. Pontonerna fästs
vid kajen till bergförankrade fundament. Pontonernas fria ändar ute i
hamnbassängen förankras med kraftig kätting till tunga betongkassuner, nedsänkta
till vikens botten.

Uthus/förråd

Bryggorna har plats för uthus på sidorna om gånggatan. Gestaltningen av uthusen
ska vara enhetlig, dvs. de ska utformas på ett likartat sätt och placeras regelbundet
på bryggan. Det är därför lämpligt med en samordnad utbyggnad. Utformnings-
reglerna i gestaltungsprogram avseende form, färg och material ska följas.

Antalet uthus begränsas till högst ett uthus per husbåt med största storlek 3x3 m
och högsta byggnadshöjd 2,5 m. Uthusen får, förutom förråd, inrymma trapphus
ner till pontonernas inre. Dessa utrymmen under däck kan användas för förvaring
och förses med kajutfönster, på de sträckor som är fria från husbåtar. Alternativ
utformas uthusen som skylights/ljusinsläpp för arbetsplatser i pontonerna. Innan
arbetsplatser kan anordnas måste godtagbara lösningar avseende brandsäkerhet,

ljud- och ljusinsläpp m.m. vara redovisade i samband med bygglovet. Den lokalarea som kan nyttiggöras under däck är ca 700 m².

Båtplatser

Till varje husbåt hör en båtplats. Försänkta anöringsbryggor till dessa utförs i ofärgat eller tjärat trä med grova dimensioner. Båtar kan ligga kvar i sjön vintertid, men får ej förvaringstäckas med presenningar och liknande.

Angöringsbrygga

I anslutning till restaurangen, på dess östra sida, finns möjlighet att inom ett område förlägga en större brygga med tilläggsplats för båttrafiklinje. Bryggan ska vara tillgänglig för allmänheten och i första hand kunna användas för anöring av kollektiv båttrafiklinje. Genom exploateringsavtal säkras att fastighetsägaren upplåter bryggan för detta ändamål när det blir aktuellt. Ett x-område förbinder strandpromenaden och bryggan vilket innebär att allmänheten har rätt att passera över kvartersmark för att komma till bryggan. I det fall bryggan inte behöver användas för anöring kan brygga för fasta båtplatser eller gästbåtplatser anordnas inom samma yta.

Ytan för angöringsbryggan är beräknad så att det ska vara möjligt för "Sjöbussen" att lägga till här. Projekt Sjöbussen är ett samarbetsprojekt mellan fler företag och kommuner. Tillsammans planerar de för en biogasdriven båtförbindelse mellan Lidingö, Nacka, Hammarby Sjöstad och centrala Stockholm. Målet är att skapa en reguljär kollektivtrafiklinje till sjöss. Sjöbussen har ett mått om ca 8 x 26 m.

Bostäder på vatten och vid stranden

Husbåtar för enskilt boende

Merparten av husbåtarna utgörs av nybyggda hus på betongplattformar. De förekommer i två grundstorlekar. ~~och maxi-~~

Den mindre modellen är i två plan på en minimal ponton, ca 7 x 9 m och placeras i huvudsak i de inre och mer skyddade hamnbassängerna. 15 bostäder byggs i denna storlekskategori.

Den större modellen byggs på pontoner med måtten 9 x 18 m. De placeras i den yttre raden med utsikt ut mot viken och ges en varierad detaljutformning men enhetlighet i stort. Antalet bostäder i denna kategori är 9-10.

Husbåtarnas fasadbeklädnader kan variera, företrädesvis är de av trä (naturell, vitt, svart) eller plåt (metallfärgad) samt välvda eller svagt lutande pulpettak (plåt) och eller med inslag av takterrasser och plana sedumtak. Sadel- och mansardtak får inte förekomma. Takterrasser får utgöra högst hälften av takets area avseende den mindre modellen. Takterrasser får utgöra högst en tredjedel av takets area avseende den större modellen. I gestaltungsprogrammet anges vilka former, färger och material som tillåts.

Flerbostadshus

I hamnbassängens östra del, parallellt med branta bergsryggen mot öster, placeras den största flytande enheten, bebyggd med ett tvåvånings bostadshus med ca tolv lägenheter. Pontonen till detta hus har full rumshöjd med kajutefönster och kan användas till förråd eller andra bostadskomplement, alternativt provas för verksamheter som ej är störande för omgivningen. Det påbyggda huset får välvt tak i matt plåt med infällda takterrasser. Takterrasser får utgöra högst en fjärdedel av takets area. Balkonger får fronter av träribbor i lärkträ och glas. Lägenheterna i övre planet nås via trapphus som förbereds för hissinstallation (ej ett krav).

Båthus

Sex bostäder utgörs av tvåvånings båthus, parvis uppställda vid strandlinjen. Tomten till dessa hus kommer att sammanfalla med byggnadsarean. De får således ingen egen uteplats på mark, utevistelse sker på altan. De får sin båtplats under sitt hus. Fasaderna utförs i rött eller brunt trä, taken blir svagt välvda alternativt med sadeltak och täckta med omålad förzinkad plåt. Inredningsbar vind får inte anordnas utöver de två våningarna.

Fyrskipp eller annat specialfartyg

Plats för ett stationärt fartyg finns längst ut på den östra piren. Fartyget ska ha sådana kvaliteter att det blir en tillgång för området samt passar ihop med övrig bebyggelse. Fartyget får användas för bostadsändamål. För fartyget krävs precis som för alla husbåtar fast anslutning till vatten- och avloppsnätet inom området. På denna plats kan som ett alternativ istället en husbåt för boende, förläggas. Bestämmelser om utformning för husbåten är samma som för övriga husbåtar i den yttre raden.

Arbetsplatser på vattnet

Flytande restaurang

I områdets västra del föreslås en flytande restaurang. Restaurangen får utföras i högst två våningar. Terrasser och trädäck ger möjlighet till uteservering. De utformas så att besökare med båt kan lägga till för ett restaurangbesök eller bara för att hämta mat. Planet under däck kan provas för verksamheter.

Restaurangens yttre, fasader och verandor, utförs i trä och med inslag av omålad matt förzinkad plåt. Även det svagt sluttande taket kläs med plåt. Restaurangens bruttoarea blir ca 400 m².

Varv/charterbåtsdepå/kontor

Ett före detta magasin i trä med synliga bärverk sammanbyggs med ett kontor/konferenslokal i ett övre plan, stöttat med stålpelare och utkragande över vattnet. Även skärmtaket skjuter ut över vattnet för att ge skydd för vinterförtöjda båtar. Byggnaden har även ett tornrum. Anläggningen är avsedd för varvs- och charterbåtsverksamhet. Varvet kommer att ingå museiverksamheten och främst inriktas på arbeten med äldre träbåtar. Det huvudsakliga arbetet avser således behandling av båtträ, i form av tvätt, sågning, basning, hyvling, slipning och lackning. Även tillhörande motorservice, såsom enklare svetsningsarbeten kan

komma i fråga. Däremot tillåts inte blästring, ej heller högtryckstvätt på bottenfärg. Verksamheten i båtvarvet ska anpassas till att det är beläget i ett bostadsområde varför denna inte får vara störande för omgivningen.

Bruttoarean för varvet med kontor blir ca 240 m².

Kontor i husbåt

En husbåt avsedd för kontor placeras mellan L-piren och restaurangen i syfte att skapa distans till närliggande husbåtar för boende och fungera som skärm för bostäderna mot eventuella störningar från restaurangen och tilläggsplatsen för större båtar. Bruttoarean för kontor blir ca 320 m².

Handikappanpassning

Garaget förses med hiss från besöksparkeringen på taket ner till hamnplanet. Framkomlighet med bil finns fram till entrén till alla bostadshus, även till restaurangen. Bostäderna i andra våningen i flerbostadshuset görs tillgängliga för alla genom en hiss (obs! ej ett krav, möjlighet till anpassning ska finnas).

Säkerhet mot olyckor

Brand, påsegling, sjunkande husbåt, orkan, kraftig sjöhävning

Särskild utredning om brandskyddsåtgärder ingår i planhandlingarna. Där behandlas också säkerhet vid påsegling från sådan stor båt att en husbåt skulle kunna sjunka, samt säkerhet mot orkan och kraftig sjöhävning.

Av utredningen framgår att området är nära beläget räddningstjänstens anläggning i Järla. Räddningstjänstens insattid till längst bort belägna byggnad kommer att understiga 10 minuter.

Husbåtarna kommer att förses med bostadssprinklers invändigt, varför behovet av släckvatten blir mindre än normalt, samtidigt som risken för brandspridning minskar. Eftersom vanliga båtar tillåts mellan husbåtarna bör motstående grannhusfasader utföras i brandhårdigt material och fönster enligt brandklass E30, alternativt förses med fasadsprinklers. Genom planbestämmelse styrs vilken fasad som ska vara extra brandtålig.

Vid hastig utrymning av båthus i händelse av brand i huset eller i båt ska det finnas alternativ till att hoppa i vattnet. Brinner det i båt ska man kunna nå bryggpontonen genom att gå på andra sidan huset. Från de mindre husbåtarna kan man hoppa ned på egen kaj eller bryggponton. Vid utrymning av de större husbåtarna finns tillgång till 0,9 m bred kaj runt om det egna huset. Vid hopp ner i vattnet finns mellan varje husbåt en räddningsstege fäst i bryggpontonen.

Området ligger långt från den allmänna farleden och avgränsat från denna med ett smalt sund, varför risken för påkörning av större fartyg är försumbar. Husbåtarna i den yttre raden byggs på pontoner som är dimensionerade för att ingå i pontonbroar för stridsvagnar. Pontonerna är utförda av betong av mycket hög hållfasthet och sektionerade så att huset förblir flytande även om en eller två sektioner i husbåtpontonen skulle skadas och vattenfyllas vid exempelvis en påkörning av en stor båt. De stora bryggpontoner, som de yttre husbåtarna är fäst vid, skyddas

mot påkörning genom husbåtarna, som här fungerar som buffert. Sannolikheten för att en bryggponton skulle kunna sjunka är därför mycket liten. Om en husbåt i den yttre raden trots allt skulle sjunka torde förloppet dels bli långdraget, dels kommer huvuddelen av det sjunkna huset (vid två våningars höjd) att befinna sig ovanför vattenlinjen, förutsatt att säkerhetskättingarna till bryggpontonen håller husbåten uppe i den änden.

Pontonernas ändar mot kaj är infästa i massiva bergförankrade betongfundament. Infästningarna medger vertikal rörlighet. Den varierande nivåskillnaden mellan bryggpontoner och kaj tas upp med landgångar av tjock körplåt. Pontonernas fria ändar förankras genom Nordsjökätting till kraftiga betongkassuner, vilande på Svindersvikens botten. Denna förankring innebär att husbåtarna tål orkan, kraftig sjöhävning och extremt högvatten. Alla pontoner som ska användas för bebyggelse ska vara sektionerade, dubbelbottnade alternativt på annat sätt konstruerade för att vid skada undvika snabbt intag av vatten med risk för sjunkning.

Vattenståndsvariationer, landhöjning, förändrad global havsnivå

Vid muddringar, byggande av kajer, förankring av pontoner skapas marginaler för extrema vattenståndsvariationer. Högsta högvattenstånd i Saltsjön är 1,2 m över medelvattenstånd och lägsta lågvattenstånd är 0,8 m under medelvattenstånd. Vidare bör beaktas den pågående landhöjningen efter den senaste istiden, vilken på denna breddgrad uppgår till knappt 0,5 m per 100 år. Åt motsatt håll verkar emellertid den höjning av globala havsnivån som befaras genom växthuseffektens temperaturökning och därav följande polarissmältning och termisk expansion i världshaven.

Fall och drunkning

Personbilar och andra fordon förhindras att komma fram till kajkanterna genom pollare eller räcken. På de tre större pontonerna förhindras avkörning på vardera sidan genom längsgående ca 60 cm höga kantbalkar i betong, belägna 1 m från pontonernas ytterkanter. Längs övriga pontoner och vid pontonernas ändar mot öppet vatten avgränsas körvägen med pollare.

Kajer, pontoner och, efter varje husbåtsägares val, husbåtar blir öppna mot vattnet. Ingenting förhindrar att gående därifrån faller i vattnet. Mellan varje husbåt och på andra lämpliga platser längs pontoner och kaj ska fasta räddningsstegar installeras var 15 meter. Boendet på husbåt är i avseende på risk för drunkning att i stort likna vid vistelse i fritidsbåt i säker hamn. Såväl boende som besökande måste dock vara medvetna om riskerna och iaktta samma försiktighet som då man i andra fall vistas vid bryggor och kajer.

Kontrollplan för husbåtar och flytbryggor

En kontrollplan ska upprättas som ger garantier för att pontoner som ska bebyggas har en konstruktion och hållfasthet som inte innebär risk för sjunkning, både på kort och lång sikt. Kontrollplanen ska redovisa, dels vilka krav på godkännande av pontoner som ställs, dels hur löpande kontroll och underhåll av dessa ska ske.

Kontrollplanen ska vara knuten till exploateringsavtal och kunna redovisas vid bygglovprövning.

Pontoners säkerhet ska kunna garanteras oavsett vem som kommer att äga och förvalta området. Nuvarande markägare har nedan sammanfattat upplägget men frågorna måste redovisas mer utförligt i samband med att exploateringsavtal tecknas:

Säkerhet mot brott

Området förändras från ett skräpigt båtindustriområde, till ett exklusivt bostadsområde med inslag av hantverk och kontor, samt en flytande restaurang. Området kommer därmed vara befolkat både dag- och nattetid.

Besöksparkering, hamnplan, strandpromenad och alla angöringsvägar på bryggpontonerna kommer att vara tillgängliga för allmänheten dygnet runt.

5. Med undantag för tillfartsvägen och parkeringshuset är alla kommunikationsstråk överskådliga. Stor omsorg kommer att läggas ner på en estetisk och funktionell belysning för tillfartsväg, gångstråk, kajplan, bryggpontonerna och alla hus.

Gränsen för det genomgående gångstråket längs kajen kommer att göras mycket tydlig, inte minst av trafiksäkerhetsskäl. Dessa gränsmarkeringar sker genom nivåskillnader, pollare, staket och belysningsarmatur. Det enskilt underhållna låghastighetsområdet (max 10 km/h) inom hamnplanet kommer att skyltas och markeras tydligt.

2. En hög arkitektonisk kvalitet avseende utemiljö, kontor, bostäder och tillhörande servicebyggnader har varit en bärande idé från start och kommer ej att försummas i genomförandet, då detta är en viktig del i affärsstrategin.

Det är främst garagebyggnaden som kan utsättas för olika brott. Kameraövervakning i kombination med kodlås och larm ska skydda de inbyggda delarna av parkeringsbyggnaden, medan de övre takdäcken och hissarna ner till hamnplanet inte är helt säkra för olika typer av brott, exempelvis bilstölder, klotter och annan vandalisering. Analogt med detta kan även enskilda personer känna sig otrygga kvälls- och nattetid vid vistelse inom dessa delar av området. Genom de 3 förvaltarbostäderna ovanpå parkeringshuset sker dock en viss social kontroll.

Trafik

Motorfordonstrafik

Trafiken från och till området kommer att passera genom Finntorp på Gamla Värmdövägen och Helgesons väg. Trafiken på Gamla Värmdövägen är enligt kommunens senaste mätningar ca 4000 fordon/dygn. För Helgesons väg utfördes trafikmätningar i maj 2004. På södra delen av Helgesons väg passerade 1150 fordon/dygn och vid nerfarten till planområdet passerade i genomsnitt knappt 50 fordon/dygn.

En översiktlig bedömning är att bostäder och verksamhet tillsammans kan alstra sammanlagt omkring 400 bilresor till och från området dagligen. Eftersom en del av den trafik som redan i dag kör ner till hamnplanen kommer att ersättas av

Formaterade: Punkter och numrering

Formaterade: Punkter och numrering

annan trafik uppskattas den faktiska trafikökningen till ca 350 fordon/dygn. Därmed ökar trafiken på Helgesons väg från 1150 till 1500 fordon per dygn och på Gamla Värmdövägen från 4000 till 4350 fordon per dygn.

Antalet fordonsrörelser kommer att öka något längs Helgesons vägvilket innebär en viss skillnad avseende luft- och bullernivåerna till följd av trafikökningen. Skillnaderna i bullernivåer anses försumbara mot bakgrund av de höga bullernivåer som redan idag är en följd av trafiken på Värmdöleden. Skillnaderna avseende luftkvaliteten är marginella. Miljö kvalitetsnormen för partiklar kommer inte att överskridas längs Helgesons väg.

Sett ur trafiksäkerhetssynpunkt kan de boende uppfatta trafikökningen som en försämring. Trafiksäkerhetshöjande åtgärd bör därmed genomföras längs Helgesons väg för att hålla nere hastigheten och ge ett bättre skydd för gångtrafikanter som ska korsa Helgesons väg, t.ex. genom en avsmalnad gata. Framkomligheten för SL-buss får dock inte försämrats. Åtgärden ska bekostas av exploatören men måste först prövas i Områdesnämnden.

Bilvägen till planområdet från Helgesons väg bibehålls i sin huvudsakliga sträckning, men byggs om radikalt för att den ska komma ner till maximalt 10 % lutning, vilket är ett krav från räddningstjänsten. För att tekniskt klara detta har vägen förlängts dels med en serpentin direkt efter passagen genom befintlig vägtunnel under motorvägen, dels med en extra kurva runt den östra husruinen vid hamnplanet. Tunneln under motorvägen har dagöppning 6 m, vilket ej medger mötande biltrafik vid denna passage, medan vägen i övrigt tillåter att personbilar utan svårighet kan mötas. På båda sidor om tunneln under motorvägen uppförs en fristående portal med överliggarens underkant 10 cm lägre än fri höjd i tunneln, dock minst 4,0 m över vägbanan.

Gångbanan blir asfaltbelagd till 1,5 m bredd, medan körbanan blir 5,5 m bred, utom i "hårnålskurvan" och kurvan närmast hamnplanet, där körbanan breddas något.

Vägens kurvor, kraftiga lutning och bredd är återhållande faktorer för bilarnas hastighet. Hela hamnplanet föreslås utgöra ett lågfartsområde (10 km/h), där bilar och andra fordon, exempelvis truckar, kommer att framföras på de gånandes villkor. Pollare och andra hinder används i utformningen för att visa var motorfordon får köras och för att dämpa hastigheten.

Gång- och cykeltrafik

Strandpromenaden genom planområdet anläggs för gång- och cykeltrafik med en minsta bredd av 2,5 meter. Strandpromenaden planeras för att kunna fortsätta mot såväl Nacka Båtklubb som mot Vikdalen, dit gångväg redan anlagts från Nacka strand. Dessa gångvägsförlängningar ingår ej i denna detaljplan, men bör på sikt utföras för att uppfylla den övergripande kommunala målsättningen om ett sammanhängande gångstråk längs Svindersvikens södra strand.

Strandpromenaden längs kajen avgränsas från kommunikationsytor och andra ytor på hamnplan genom pollare, räcken, nivåskillnader samt kraftigt avvikande ytbeläggning på de avsnitt där motorfordon ibland behöver korsa gångbanan.

Sådana korsningar erfordras i anslutning till båtupptagningsrampen och vid landgångarna till bryggpontonerna.

Gångbanan från Helgesons väg ner till hamnplanet avgränsas från körbanan med kantsten, med avbrott för de tre infarterna till garageplanen. Efter "hårnålskurvan" på höjden +20 m kan sommartid en trappväg direkt ner till hamnplanet väljas.

Cyklande från Helgesons väg får samsas med bilarna på vägen ner till hamnen.

Kollektivtrafik

Vid Värmdövägen intill Finntorps centrum finns hållplatser för de lokala Värmdöbussarna, som här passerar ungefär var 5:e minut under högtrafiktid. Gångsträckan längs tillfartsvägen och med genväg på gångstråk genom Finntorp är ca 1100 m. Nivåskillnaden från hamnplanet upp till krönet i tunneln under motorvägen är 33 m. Genom Finntorp går även en servicebusslinje. Gångavstånd till busshållplatsen är ca 700 m. SL planerar att omvandla bussserviceelinjen till kvarterslinje under hösten 2004. Turtätheten kommer att vara densamma som tidigare, dvs. 60-minuterstrafik. Trafikeringstiden kommer dock utökas så att bussen trafikerar vardagar mellan 9-19.

Infartsparkering finns intill Värmdövägen i anslutning till både bussar och Saltsjöbanan med trafik till Slussen bl.a.

Området har låg tillgänglighet till kollektivtrafik i dagsläget vilket innebär speciella boendeförutsättningar. De som flyttar till området eller har sin arbetsplats där måste var medvetna om förutsättningarna. Nacka kommun verkar dock för fler infartsparkeringar på Sicklaön, en kollektivtrafiklinje på vattnet (sjöbussen) och för förbättrad kollektivtrafik i Finntorpsområdet.

Parkering

De 46 bostäderna har beräknats ha ett samlat behov av 63 bilplatser, varav 10 gemensamma besöksplatser. Kontorslokalerna mm, sammanlagt ca 1 600 m² bruttoarea, beräknas behöva 31 platser, varav 10 besöksplatser. För båtmuseum, båthall och restaurang beräknas behovet till 31 platser, varav 25 besöksplatser. Det sammanlagda behovet uppgår därmed till 125 p-platser, varav 45 besöksplatser. Samnyttjandeffekter uppstår dock mellan bostäder, kontor och övriga verksamheter. Dessa effekter avses tillvaratas inom såväl garaget som på parkeringsdäcken genom att antalet reserverade platser begränsas. Inom garaget finns 61 bilplatser och på däck 53 platser, sammanlagt 114 platser. Till detta kommer 6 platser på mark utanför garagebyggnaden samt sommartid, när båthallen inte används till förvaring av båtar, ca 30 platser i denna lokal. Beräkningsmässigt uppstår en brist på fem p-platser, men denna brist avses täckas genom dels samnyttjande av de fria p-platserna, dels tillkommande p-platser i båthallen, eftersom antalet externa besökare förväntas vara störst sommartid.

Teknisk försörjning

El, tele, bredband

I samband med byggandet av ny väg till området dras el- och telekablar och tomrör för annan ledningsbunden telekommunikation. På hamnplan väster om

servicebyggnaden finns utrymme för en nätstation. Placeringen har skett i samråd med Nacka Energi.

VA, dagvatten

VA- anslutning till det kommunala VA-nätet sker vid förbindelsepunkt på Helgesons väg.

Befintlig kommunägd huvudvattenledning har sidoförflyttas upp till 20 m utåt viken, så att ledningen kommer minst 10 m utanför de yttre husbåtarna och därmed även på betryggande avstånd från de betongkassuner, som ställs på botten som fästpunkter vid förankring av bryggpontonerna.

Skyltar om generellt ankringsförbud kommer att sättas upp, så att huvudledningen ej kan skadas av denna anledning. Ankring inom området skulle även grumla vattnet i hamnbassängen, vartill kommer att bottensedimenten skulle röras upp.

Regn- och smältvatten från tak, pontoner och husbåtar kommer att ledas direkt till Saltsjön. Spolvattnet från båthallens tvättavdelning renas före utsläpp till Svindersviken eller till spillvattennätet. Exploatören ska samråda med kommunen som huvudman för VA-nätet och ansvarig miljömyndighet vid utformningen av spillvattennätet.

Allt avloppsvatten inom husbåtarna leds till en lågtryckspump, installerad i respektive båtponon. Från pumpen går avloppsledningen ut under båten via ett vertikalt schakt, som har sin övre öppning inom båten ovan vattenlinjen. Sjöledningarna från husbåtarna leds individuellt till preliminärt fyra uppsamlingspunkter, belägna inom bryggpontoner. Inkommande och utgående ledningar leds i vattnet till respektive från denna varmhållna bryggsektion via ett vertikalt schakt. Från dessa samlingspunkter leds spillvattnet var för sig via en i vattnet lagd flexibel samlingsledning till en pumpstation på hamnplanet, belägen intill eller inom garagebyggnaden. Pumpning vidare upp till Helgesons väg är sedan nödvändig. Vattenledningarna samförläggs med avloppsledningarna.

Pumpstationen för avloppsvatten ska placeras centralt i servicebyggnaden, för att få godtagbart avstånd till bostäderna som ska förläggas i ytterkanterna av byggnaden. För att undvika risken för luktstörningar kommer avloppspumpstationen att avluftas via ett ventilationsrör som förses med filter och går upp över takhöjd på servicebyggnaden.

Avfallshantering

Miljöstation för uppsamling av sorterade sopor anläggs i lokal i anslutning till garaget och i nivå med hamnplanet.

Uppvärmning

Området kommer huvudsakligen att försörjas med el. Närheten till sjön ger dock utrymme för individuella sjövärmelösningar. För sjövärmelösningar råder anmälningsplikt.

Miljö

Miljökonsekvensbeskrivning har upprättats och ingår i planhandlingarna. Miljökonsekvensbeskrivningen innehåller inledningsvis en sammanfattning som beskriver planförslagets konsekvenser för miljön.

ADMINISTRATIVA FRÅGOR

Huvudmannaskap

Kommunen ska vara huvudman för allmän platsmark, dvs. lokalgatan, strandpromenaden och naturmark.

Genomförandefrågor

Genomförandetiden är 15 år från det datum detaljplanen vinner laga kraft. Genomförandebeskrivning har upprättats och ingår i planhandlingarna. I genomförandebeskrivningen redovisas ansvarsfördelningen mellan exploatör och kommunen avseende utbyggnad och drift av allmän platsmark, kvartersmark och vattenområde. Vidare redovisas fastighetsrättsliga, ekonomiska och tekniska frågor.

Upplåtelseformerna styrs inte i planförslaget men förutsätts bli blandade i området. För de olika bostäderna kan det bli aktuellt med såväl hyresrätt, bostadsrätt som äganderätt.

PLANENHETEN

Micaela Lavonius
Planchef

Angela Jonasson
Planarkitekt

Antagen av kommunfullmäktige
2005-05-30 § 151

Viveca Bremmer
Planassistent