

Till: Nacka kommun

## Kummelnäs Vägfarenings förslag till konkreta lösningar i Område F i Västra Kummelnäs

**Den grundläggande frågan är att åtgärder som görs för att skydda VA-anläggningens beständighet måste betalas av kommunen och finansieras via VA-avgifter.**

**Om inte den gällande ordinarie VA-taxan är anpassad för detta är det nu hög tid att Nacka kommun prövar särtaxa enligt 31§ Lagen om Allmänna Vattentjänster.**

I övrigt vill vi härmed presentera följande konkreta förslag till lösningar på de problem som Nacka kommun (företrädare av planenheten) ser med genomförandet av ny detaljplan för planområde F i Västra Kummelnäs.

Problemställningarna är hämtade ur mötesanteckningarna från "Möte mellan vägförening och tjänstemän 28 september 2008" upprättade av Angela Jonasson (AJ) på planenheten. Citat från mötesanteckningarna är angivna i kursiv stil.

*AJ: "Kommunen kan inte höja VA-taxan för åtgärder som behövs på vägarna för att skydda VA-ledningarna. Det skulle innebära att VA-kollektivet skulle belastas med en högre kostnad än i andra områden, vilket kan uppfattas som orättvist."*

Som angivits i inledningen delar inte vägföreningen (och våra juridiska ombud på Riksförbundet Enskild Vaghållning) denna uppfattning. I grunden ska VA-anslutningsavgifterna vara anpassade för den typ av utbyggnad som kommunen står inför. Om så inte är fallet så är VA-taxan felaktig. Lagen om Allmänna Vattentjänster ger också möjlighet att tillämpa särtaxa. Att kommunen i andra områden blandat ihop VA- och väggkostnader berättigar inte att man fortsätter med detta, snarare bör man undvika att göra om samma tveksamheter. Lagen om Allmänna Vattentjänster styr hur VA-utbyggnad ska finansieras, gällande lagstiftning ska följas.

## Sprängning

*AJ: ”Enligt kommunens synpunkt är det framför allt en fördel för fastighetsägarna om de kritiska platserna kan samordnas. Framför allt är det viktigt på sådana platser där det handlar om mer omfattade och komplicerade ingrepp som sprängning av berg eller grundförstärkning.”*

Störningar på grund av sprängning kan elimineras utan en gemensam samordnad entreprenad.

På de platser där vägen ska sänkas och sprängning måste genomföras utför vägföreningen detta i egen regi innan VA-utbyggnaden görs. De ytterligare sprängningar som kan behövas på samma platser för VA-nedläggningen kan utföras samtidigt av vägföreningen enligt kommunens önskemål om önskat djup för VA. Sådan sprängning debiteras kommunen med ett fast pris på 275 kr inklusive moms per kubikmeter fast berg (bortfraktning ombesörjs av kommunen då VA senare läggs).

Detta gäller fyra av de identifierade s.k. ”kritiska sträckorna”:

- Djupadalsvägen direkt söder om Solviksvägen
- Hattstugevägen strax norr om Backamovägen
- Backamovägens angöring mot Solviksvägen
- Början av Norrbys väg i backen (0/0 – ca 0/40)

Övriga ”kritiska sträckorna” omfattar bara mindre sänkningar där man gräver i befintlig grusväg utan sprängning, respektive mindre höjningar av befintlig väg.

## VA-läggning vid sidan av Norrbys väg över sankmarken

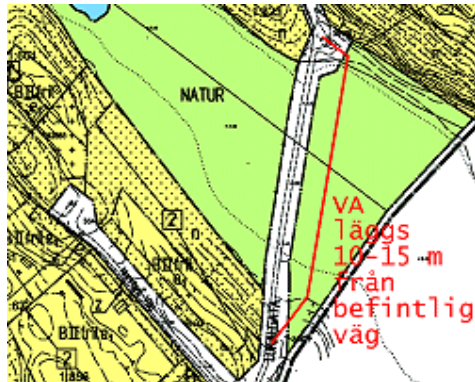
*AJ: ”Grundläggningsförhållandena vid kärret på Norrbys väg är så pass komplicerade att de bör lösas i ett sammanhang. Norrbys väg är dessutom en återvändsgata vilket medför olägenheter för fastighetsägarna ute på udden under tiden arbeten pågår, därför bör arbetena koncentreras.”*

Vägföreningens förslag innebär att inga arbetsfordon behöver använda själva vägen under arbetet med VA längs sträckan över sankmarken. Det finns heller inget som måste ”lösas i ett sammanhang” eftersom vägföreningen föreslår att vägen ska lämnas orörd, se avsnittet ”Den befintliga vägen över sankmarken” senare i detta dokument.

*AJ: ”Den lösning vägföreningen förespråkar ställer tekniska frågor om åtkomsten till VA-ledningen.”*

Enligt vägföreningens förslag nedan finns inga speciellt känsliga punkter på sträckan. Endast VA-ledningar utan skarvar, ventiler eller avsättningar. Åtkomstbehovet bör vara minimalt men tillgodoses förslagsvis längs samma sträckning som arbetet föreslås göras, enligt nedan.

Vägföreningens förslag går ut på att VA läggs ca 10-15 meter från befintlig väg, på östra sidan. VA's eventuella påverkan på vägen såväl som vägens eventuella påverkan på VA blir i princip obefintligt.



Arbetet görs på följande sätt från en punkt längst sydost ut på vändplanen vid ca 0/120:

1. Träd/sly fälls längs erforderligt arbetsområde.
2. Stockmattor läggs som underlag för arbetsfordon (mindre grävare och lastfordon, se bilder nedan).
3. VA-schakten görs i en svag S-form för att ledningarna bättre ska kunna ta upp eventuella rörelser i marken.
4. Schaktning görs med start vid bergkanten längst söderut, schaktat material som behövs för återfyllning läggs längs sidan, övrigt transporteras bort.
5. VA-ledningar med tillbehör läggs med start från vändplanen. Förslagsvis kan Elvestadsrör (dubbelmantlade rör med inbyggd värmekabel) användas, dessa är mycket robusta och behöver inte förläggas i isolerlåda med sand.
6. Schakten återfylls med befintligt material succesivt som VA läggs och stockmattor läggs ovanpå den återfyllda schakten för att skydda ledningarna när arbetet fortskrider.
7. Stockmattorna tas bort.



## Alternativ 2: Schaktfri förläggning

Som alternativ till ovanstående förläggningssätt kan man använda sig av en teknik som kallas ”schaktfri förläggning med riktad borrhning”. Man ställer då ett borrh-aggregat på ena sidan och borrar sig genom sankmarken någon eller några meter under ytan, varefter VA-ledningar trycks i. Borrsträckan bör vara ungefär densamma som enligt förslaget ovan (10-15 meter från befintlig väg, på östra sidan).

## Alternativ 3: Istället för VA över sankmarken

Om kommunen helt vill slippa problematiken med VA över sankmarken kan ett alternativ övervägas där sjöledning läggs från slutet på Sågsjövägen över viken (ca 100 m) och upp längs gränsen mellan faststighet 1:601 & 1:34. Detta alternativ innebär en mindre ändring av utställningsförslaget men eftersom mark endast behövs från 1:34 bör det kunna lösas. Kommunen måste ju ändå upprätta ett avtal med 1:34 om villkoren att utan ersättning släppa naturmarken i utbyte mot två nya styckningar med byggrätt. Denna dragningsväg blir marginellt längre än den ursprungliga (ca 20 m).

## Den befintliga vägen över sankmarken

Den befintliga vägen byggdes 1985 och har en uppbyggnad enligt nedan (uppifrån och ner). Sedan vägen byggdes har den sjunkit ca 50 cm och bedöms nu vara stabil. Eventuella kommande åtgärder (utöver vad detaljplanen anger) bör göras symmetriskt så att inte den befintliga vägkroppen snedbelastas. Körbanebredden är 2,8-3,0 meter.

- ca 5 cm slitlager (0-16)
- ca 10 cm bärlager (0-30)
- ca 10 cm bärlager (0-63)
- ca 80 cm lätt fyllning (begagnat murtegel)

Eftersom vägkroppen är uppbyggd av stabilt material (ej lerhaltigt) finns ingen risk för fastkörning av enstaka tyngre fordon. Dock uppfyller vägen inte detaljplanens generella bärighetskrav som medger daglig tung trafik ett flertal gånger. Den befintliga vägen bedöms däremot (av erfarenhet) klara:

- Daglig personbilstrafik
- Sophämtning
- Utryckningsfordon
- Byggtransporter

Som försiktighetsåtgärd vid byggtransporter kan vägen tillfälligt beläggas med stockmattor.

Vägföreningen föreslår att vägen över sankmarken efter VA-utbyggnad skyltas enligt följande: "Max 3,5 ton, gäller EJ sophämtning, utryckningsfordon samt fordon med tillstånd från Kummelnäs Vägförening". Förberedande skylt kan också finnas i korsningen Sågsjövägen/Norrby's väg: "3,5 ton 100 m".

Att tillämpa detaljplanens generella bärighetskrav skulle troligtvis kräva åtgärder liknande de som nu pågår vid Rotkärret på Kummelnäsvägen (stabilisering med kalkpelare). Vägföreningen anser att samrådshandlingarnas (maj 2008) begränsade bärighetskrav på vägen över sankmarken ska gälla. Vägen försörjer trots allt bara högst åtta fastigheter, kostnader för åtgärder måste sättas i relation till det.

## Övrigt

*AJ: "... i enlighet med vägföreningens önskemål (meddelat vid möte 12 maj 2008) huvuddelen av vägarna ställas i ordning av vägföreningen innan kommunen bygger ut VA"*

Detta stämmer inte. Vägföreningen anser att det är bättre att VA läggs först och att vägarna därefter åtgärdas av vägföreningen, på samma sätt som just nu pågår i DP391 (Nordöstra Kummelnäs). VA läggs på större djup och det är ologiskt att först iordningställa en väg för att den sedan ska grävas upp igen för VA-läggning. Det är kommunens förslag att vägarna ska byggas om först.

För att vara tillmötesgående och få till stånd ett avtal har vägföreningen trots allt accepterat kommunens förslag, vilket vi meddelade på mötet 12 maj.

*AJ: "Enligt förslaget innebär det att minst 80 % av vägarna ställs i ordning av vägföreningen i förväg och högst 20 % av vägarna genomförs samordnat med VA"*

Det framstår som att det skulle vara en eftergift från kommunen att vägföreningen tillåts göra så mycket själva. Grundidén med enskilt huvudmannaskap är just att vägföreningen gör allt själva. Det är tvärt om kommunen som vill påtvinga vägföreningen en gemensam samordnad entreprenad i stora delar. Uppskattningsvis minst 75% av de åtgärder som vägföreningen ska göra ligger inom de sträckor där kommunen föreslår en gemensam samordnad entreprenad. (Presentation "80/20" är bara en procentangivelse baserad på en längdmätning av vägsträckan.)

*AJ: "Kommunen är dock beredd att diskutera platser som vägföreningen skulle kunna göra i förväg, t.ex. utfyllnaden i korsningen Djupadalsvägen-Backamovägen."*

Detta uttalande visar på en mycket konstig inställning med hänsyn tagen till kommunens avtalsförslag och vägföreningens synpunkter på detta, enligt nedan:

- I avtalsförslaget har kommunen angivit nio platser som ska utföras gemensamt.
- Vägföreningen accepterade två av dessa vid mötet, men anser att det för övriga sju saknas motiv för en gemensam samordnad entreprenad.
- En av de två var just korsningen Djupadalsvägen/Backamovägen, vägföreningen har därmed accepterat att denna plats ska göras gemensamt.
- Att i det läget få ”erbjudandet” av kommunen att vägföreningen kan göra den själv är knappast att leda förhandlingen framåt. Varför skulle vi uppfatta det som positivt att ”få” en punkt som vi själva bedömt vara bra att göra gemensamt? Just denna punkt är en av de mest omfattande ombyggnaderna.

*AJ: ”Kommunen behöver gå igenom flera detaljer i förslaget t.ex. hur trummor och dagvatten ska samordnas med VA-utbyggnaden.”*

Vägföreningen kan förse kommunen med normalsektioner för trumläggning som visar vilken hänsyn som ska tas för trummor som påverkar VA-anläggningens läge.

Frågor besvaras av Anders Lundell på tel 073-402 61 97 eller Victor Brott på tel 070-547 88 50.

/Styrelsen