

2011-01-28

Dnr KFKS 2007/12 214

Projekt 9214

U T L Å T A N D E

Detaljplan för del av Sicklaön 13:3 m.fl., Ny förbindelse mellan Kvarnholmen och Nacka centrum, Nacka kommun

Upprättad på planenheten i oktober 2009, reviderad i september och december 2010.

Utlåtande för detaljplan samt miljökonsekvensbeskrivning (MKB)

Sammanfattning

Syftet med projektet är att förbinda nordvästra Sicklaön med övriga Nacka och därmed skapa en koppling mellan nordvästra Sicklaön och skol- och idrottsområdet samt övrig kommunal och kommersiell service som finns i centrala Nacka.

Förbindelsen medför att det skapas en bättre trafikinfrastruktur för nordvästra Nacka och innebär att situationen vid Henriksdals trafikplats kan förbättras. Vidare är det en förutsättning för att hela den planerade bebyggelsen på nordvästra Sicklaön ska kunna uppföras. Förbindelsen ska vara tillgänglig för bil- och busstrafik samt gång- och cykeltrafik och gå från Kvarnholmen via en högbro över Svindersviken till det allmänna vägnätet på centrala Sicklaön.

Planens genomförande har av kommunen bedömts innebära en betydande miljöpåverkan. En miljökonsekvensbeskrivning (MKB) har därför tagits fram och ingått i utställningen. Synpunkter på miljökonsekvensbeskrivningen redovisas och bemöts i detta utlåtande.

Inkomna synpunkter under utställning 2 berör främst frågeställningar kring trafikprognosens riktighet och om det verkligen finns ett behov av en ny förbindelse. Boende i Vikdalen är starkt kritiska till planerna på att leda gång- och cykeltrafik genom Vikdalen. Flera synpunkter har också gällt bulleraspekten både i Vikdalen, och på Ryssbergen. Miljöorganisationer och boende i närområdet ifrågasätter även intrånget i naturvärdena på Ryssbergen.

Efter utställning 2 ändrades dragningen av gångstigen. En underrättelse till berörda pågick under tiden 2010-12-21 – 2011-01-14. Under underrättelsetiden inkom synpunkter från två fastighetsägare utanför planområdet.

Bakgrund

Till grund för detaljplanearbetet finns ett program som godkändes av kommunstyrelsen den 9 februari 2009, § 18. Planchefen beslutade 2009-04-14, med stöd av punkt S30 i miljö- och stadsbyggnadsnämndens delegationsordning, att sända förslag till detaljplan på samråd. Samrådet för detaljplanen pågick under tiden 2009-04-16 – 2009-06-22. En samrådsredogörelse, daterad 2009-10-26, har upprättats. Miljö- och stadsbyggnadsnämnden beslutade den

Planenheten

Postadress
Nacka kommun
131 81 Nacka

Besöksadress
Granitvägen 15

Telefon
Växel 08-718 80 00
Direkt 08-718 93 62
Fax 08-718 94 54

E-post
therese.sjoberg@nacka.se
www.nacka.se
Organisationsnummer
212000-0167

11 november 2009, § 322 att ställa ut planförslaget. I samband med utställningsbeslutet fattade nämnden beslut om att utformningen av området närmast Värmdöleden skulle utredas under utställningstiden för att åstadkomma en lösning som är mer trafiksäker för oskyddade trafikanter samt tar en mindre del av idrottsplatsområdet i anspråk. Planförslaget var utställt under perioden 2009-11-24 – 2009-12-22. En sammanställning av synpunkter inkomna under utställning 1, daterad 2010-09-27, har upprättats. Omarbetningar av planförslaget medförde att en ny utställning krävdes. Miljö- och stadsbyggnadsnämnden beslutade den 13 oktober 2010, § 292 att ställa ut planförslaget en andra gång. Utställning pågick under tiden 2010-10-26 – 2010-11-29.

Sammanfattning av inkomna synpunkter

Under utställning 2 inkom yttranden från 18 remissinstanser och från 18 boende i närområdet. Under underrättelsetiden inkom yttranden från två boende i närområdet. Inkomna yttranden bilägges utlåtandet. Nedan sammanfattas först de vanligaste synpunkterna ämnesvis. Längre ned i dokumentet sammanfattas och kommenteras samtliga inkomna yttranden.

Övergripande sammanfattning av inkomna synpunkter

Behov av förbindelse

Miljöorganisationer och många närboende som yttrat sig ställer sig frågande till om en ny bro och väg är nödvändiga. De anser att förslaget innebär onödiga kostnader för kommunens invånare och ett onödigt intrång i Ryssbergen när behovet av anläggningarna är tveksamt. De anser att kommunen istället bör satsa på andra lösningar än biltrafik, t.ex. utökad kollektivtrafik.

Planenhetens kommentar:

Projektet ska framförallt förbinda nordvästra Sicklaön med resten av Nacka och därmed skapa en koppling mellan nordvästra Sicklaön och skol- och idrottsområdet samt övrig kommunal och kommersiell service som finns i centrala Nacka. Ett viktigt syfte med förbindelsen är att skapa möjligheter för en tät kollektivtrafik mellan centrala Nacka och nordvästra Sicklaön.

Förbindelsen innebär också att det skapas ytterligare en väg till/från nordvästra Sicklaön, vilket bl.a. är viktigt för räddningstjänsten.

I planprogram för detaljplanen Kvarnholmen – Hästhalmssundet – östra Gäddviken (2005) konstaterades att det behövs en ny broförbindelse österut mot Nacka Centrum för att delar av bebyggelsen enligt planprogrammet ska kunna uppföras. I planprogrammet konstateras att kapaciteten på det övergripande vägnätet måste ökas innan ny bebyggelse i större omfattning kan genomföras på Kvarnholmen. Förutom utökad kapacitet vid Henriksdals trafikplats behövs även en ny broförbindelse österut mot Nacka Centrum och Värmdöleden (väg 222). Om en förbindelse inte kommer till stånd kommer inte utbyggnaden av nordvästra Sicklaön att kunna ske i den omfattning som föreslås idag.

Enligt den uppdaterade grundkalkylen beräknas kostnaden för projektet inklusive anslutningen till Värmdöleden uppgå till cirka 353 miljoner kronor. Kalkylen är framtagen inom ramen för en riskanalys som togs fram i anslutning till den pågående detaljprojekteringen. Fastighetsägaren på Kvarnholmen har via avtal förbundit sig att stå för delar av kostnaden i relation till mängden byggrätter fastighetsägaren får i planläggningen av Kvarnholmen.

Gång- och cykelväg via Vikdalen

Många Vikdalsbor bestrider att gång- och cykeltrafikanter leds genom Vikdalen. Framförallt har trafiksäkerhet och buller lyfts fram som problemområden. Även säkerheten för skolbarn som går mellan Vikdalen och skolområdet söder om Värmdöleden ifrågasätts. Flera förslag har framförts på att leda gång- och cykeltrafiken och mopedtrafiken på andra sätt. Bland annat har man föreslagit att leda gång- och cykeltrafiken genom tunneln.

Planenhetens kommentar:

En utredning angående gång- och cykelvägar som berörs av planförslaget har genomförts. Den kom sammanfattningsvis fram till följande:

Utifrån uppskattningar och antagande av cykeltrafiken antas Vikdalsvägen få ungefär 17 cykelrörelser under maxtimmen år 2030. Av antalet cykelrörelser antas 10 % utgöra mopeder, vilket under maxtimmen 2030 innebär 2 st. Risken för någon omfattande genomfartstrafik på Vikdalsvägen anses därmed vara liten. Idag är cyklisterna få och cykelrörelserna genereras från bostäderna längs med Vikdalsvägen.

Alternativa gång- och cykelvägar över Ryssbergen har studerats under planarbetet. Samtliga alternativ är olämpliga på grund av att den orörda naturen omfattas av riksintresse för kust och skärgård och att en gång- och cykelväg över Ryssbergen innebär stora ingrepp i den värdefulla miljön om lutningarna ska bli acceptabla. Även landskapsbilden påverkas negativt med stora visuella ingrepp. Alternativerna är på grund av sin längd även otillgängliga, men också olämpliga ur en trygghetsaspekt. De slingrar sig genom skogen utan någon direkt närhet till bebyggelse eller trafikerad väg, vilket kan upplevas otryggt. Alternativet med gång- och cykelväg i tunneln är ytterst olämpligt och avfärdas. De främsta anledningarna är trygghetsaspekten, buller-, emissions- samt säkerhetsrisken. Utredningen framhåller att den lämpligaste gång- och cykelvägen är den som föreslås i planförslaget.

Utredningen föreslår även att en 2 meter bred gångbana anläggs på södra sidan av Vikdalsvägen, från vändplanen till Järlastigen. Detta för att på ett bra sätt ansluta till den befintliga gångbanan. På Järlastigen är det svårt att få in en gångbana samtidigt som det ska finnas mötesmöjligheter för bilarna. På grund av de små trafikmängderna och utrymmesbristen föreslås inga åtgärder där.

Genomförda utredningar har visat att cykel- och mopedtrafiken på Vikdalsvägen inte förväntas öka i någon större omfattning. Risken för genomfartstrafik är därmed liten, och säkerheten på Vikdalsvägen bedöms inte påverkas av genomförandet av planen.

En gångbana planeras även längs med Griffelvägen.

Trafikljus över Griffelvägen söder om porten under Värmdöleden

Flera fastighetsägare har efterlyst trafiksignal vid övergångsstället över Griffelvägen som används som skolväg.

Planenhetens kommentar:

I och med planförslagets genomförande kommer barnen på sin skolväg behöva korsa förbindelsen vid ett övergångsställe omedelbart söder om porten under Värmdöleden. Övergångsstället görs med refug. Möjligheten finns att förhöja övergångsstället eller att förse det med trafikljus. Denna fråga kan dock inte regleras genom bestämmelser i detaljplanen.

Buller

Ett flertal frågor har kommit in angående buller och eventuella åtgärder. Detta gäller främst Vikdalen och buller från brofästet mot Vikdalsområdet och Ryssbergen. Man har även ifrågasatt bullerutredningen och om den har uppdaterats efter det nya förslaget.

Planenhetens kommentar:

Bullerutredningar har gjorts under planarbetet för att beskriva bullersituationen och för att föreslå åtgärder för att begränsa bullrets påverkan på närmiljön. Den justerade dragningen av förbindelsen bedöms inte påverka bullervärdena för Vikdalen. Bullerutredningarna har bland annat lett till att bron kompletteras med 1,4 meter höga bullerskärmar som integreras i broräckena. Av bullerutredningarna framgår att bulleremissionerna koncentreras kring

tunnelmyningen. För en del fastigheter medför förbindelsen en viss ökning av bullernivåerna jämfört med nollalternativet. Förbindelsen medför dock inte att någon fastighet i Vikdalen får bullernivåer som överskrider gällande riktvärden. Den överskridning av riktvärden som sker för fastigheter i östra Vikdalen beror på den ökade trafikmängden på Värmdöleden. Av bullerutredningen framgår att även mopeders påverkan på bullersituationen för boende längs Vikdalsvägen bedöms som liten. Behovet av bullerskydd för den kommande bebyggelsen på Kvarnholmen regleras i detaljplanerna för Kvarnholmen.

Trafikutredning

Frågor har inkommit från ett flertal remissinstanser angående trafikutredningen bla angående trafikmängd och trafikallsträng som anses vara överdrivna. Men även farhågor att trafiksystemet vid Griffelvägen och Nacka Forum kommer att bli överbelastat utan en anslutning till Värmdöleden.

Planenhetens kommentar:

Utgångspunkten för trafikallsträngen utgörs av kommunens utbyggnadsförslag i enlighet med den fördjupade översiktsplanen för Sickla, faktiska siffror för pågående projekt samt programmet för Kvarnholmen. Trafikallsträngssiffrorna bygger på ett fullt utbyggt område. Trafikallsträngen är satt till 3 fordonsrörelser per lägenhet och dygn respektive 2 fordonsrörelser per dygn för arbetsplatser. Två rörelser innebär en resa till arbetsplatsen och en från arbetsplatsen. I dessa rörelser är även alla andra transporter till och från lägenheterna och arbetsplatserna, som besökare och övriga transporter, inberäknade. Trafikallsträngstalen är erfarenhetsvärden från liknande områden med ett förhållandevis centralt läge och hög exploateringsgrad som innebär färre bilresor. I detta ligger således att området har god kollektivtrafikförsörjning. Den planerade utformningen utgår från ett trafiksystem med en belastningsgrad som gör att det kommer att uppstå köbildningar under maxtimmen.

De känsligaste punkterna i trafiksystemen är korsningarna. Trafikutredningen visar att korsningen Vikdalsvägen – Griffelvägen klarar kapaciteten för år 2030 medan korsningen Vikdalsvägen – Skvaltans väg blir överbelastad år 2030 om inte förbindelsen kompletteras med en anslutning till Värmdöleden.

Anslutning till Värmdöleden

Ett flertal frågor har kommit in angående Trafikverkets planer för framtida anslutningar till Värmdöleden och problem att överblicka helheten i trafiklösningen när anslutningen inte tas med i denna detaljplan.

Planenhetens kommentar:

Anslutningen till Värmdöleden vid Birkavägen ingår inte längre i denna detaljplan. Helhetslösningen med påfarten till Värmdöleden har dock prövats i programmet till detaljplanen. Anslutning kommer att prövas vidare i en separat detaljplan som samordnas med Trafikverkets planeringsprocess. I kommande detaljplan för anslutningsvägen kommer frågorna som tagits upp i de inkomna yttrandena att utredas vidare.

Informationsmöten om förbindelsen

Flera fastighetsägare har eftersökt regelbundna informationsmöte om förbindelsen.

Planenhetens kommentar:

Samråd har hållits med berörda i enlighet med miljöbalken och plan – och bygglagen. Informationsmöten har hållits under samrådet av planprogrammet och under samrådet av detaljplanen. Möjligheter att komma in med synpunkter på detaljplanen har även funnits i de två utställningarna. Kontinuerlig information om projektet publiceras på projektets hemsida, www.nacka.se/kvarnholmsforbindelsen.

Inkomna synpunkter

Följande kommunala nämnder och remissinstanser har inga synpunkter på planförslaget

- Länsstyrelsen
- Kommunstyrelsens arbetsutskott
- Storstockholms Lokaltrafik AB
- Regionplanenämnden
- Stockholms handelskammare, lokalföreningen Nacka/Värmdö

Följande kommunala nämnder och remissinstanser har synpunkter på planförslaget

- Tekniska nämnden
- Fritidsnämnden
- Södertörns brandförsvärsförbund
- Trafikverket
- Sjöfartsverket
- AB Fortum Värme
- Nacka Energi
- Naturskyddsföreningen i Stockholms län och Naturskyddsföreningen i Nacka
- Nacka Miljövärdsråd
- Nacka hembygdsförening
- Svenska turistföreningen, Stockholmskretsen
- HSB, Stockholm Distrikt Nacka – Värmdö
- Hyresgästföreningen Nacka-Värmdö

Synpunkter har inkommit från 18 fastighetsägare i anslutning till planområdet.

- Sicklaön 13:5
- Sicklaön 13:8
- Sicklaön 13:13
- Sicklaön 13:63
- Sicklaön 111:1
- Sicklaön 391:1
- Sicklaön 391:2
- Sicklaön 391:9
- Sicklaön 393:10
- Sicklaön 394:6
- Sicklaön 394:12
- Sicklaön 394:13
- Sicklaön 396:4
- Sicklaön 396:16
- Sicklaön 396:17
- Sicklaön 396:18
- Sicklaön 380:5
- Sicklaön 393:12

Sammanfattning och bemötande av inkomna synpunkter

Inkomna synpunkter från kommunala nämnder och remissinstanser

1. **Länsstyrelsen** avför planen utan åtgärd.
2. **Kommunstyrelsens arbetsutskott** har beslutat att inte ha någon erinran mot förslaget till detaljplan utifrån de aspekter som kommunstyrelsen har att bevaka under remissen, nämligen bostäder, arbetsplatser, kommunens mark och ekonomi. (*Bilaga 1*)

- Tekniska nämnden** påpekar att en förutsättning för att infrastrukturen till Kvarnholmen ska fungera på ett bra sätt är att den fortsatta detaljplaneringen av parallellvägen kommer igång snabbt. Vidare anser nämnden att det minsta avståndet från den tänkta gång- och cykelvägen och väggen på isladan måste vara större än fem meter pga. risken för snöras från taket.

Nämnden anser att förändringen av tunnelns lutning, från 7 % till 5,5 %, medför att dagvattenledningen från området söder om tunneln försvåras. Förslaget med dykarledning som beskrivs i genomförandebeskrivningen är ingen bra teknisk lösning från drift- och underhållssynpunkt. Det blir också svårt att uppfylla kraven på dagvattenrening med detta förslag. Nämnden förordar istället en ny dagvattenledning genom tunneln. På så sätt fås en mer långsiktigt hållbar lösning som tillgodoser kraven på funktionell drift och underhåll. Samtidigt förbättras möjligheterna att rena dagvatten.

Nämnden har för övrigt inget att erinra mot planförslaget när det gäller nämndens ansvar för Park & Natur. (Bilaga 2)

Planenhetens kommentarer: Planeringen för anslutningen till Värmdöleden sker i samordning med Trafikverkets planeringsprocess för en ny trafikplats. Säkerhetsåtgärder gällande snöras kommer att vidtas i samband med projektering och utbyggnad. Dagvattenledningen kommer att dras igenom tunneln. Genomförandebeskrivningen har justerats utifrån detta.

- Fritidsnämnden** ställer sig positiva till det nya förslaget, som gör att idrottsområdet ligger utanför planområdets gränser. Fritidsnämnden påtalar att säkerhetsåtgärder för snöras blir en nödvändig åtgärd på det befintliga istället för att säkra gående eller cyklister på den närliggande gång- och cykelvägen, denna åtgärd får ses över i ett genomförandeskede. (Bilaga 3)

Planenhetens kommentarer: Säkerhetsåtgärder gällande snöras kommer att vidtas i samband med projektering och utbyggnad. Övriga synpunkter noteras.

- Södertörns brandförsvärförbund, räddningstjänsten**, är nöjd med innehållet i planbeskrivningen. Räddningstjänsten önskar fortsatt nära kontakt med kommunens ansvariga förvaltning i den fortsatta processen fram till färdigställande. (Bilaga 4)

Planenhetens kommentar: Kommunen kommer att ha fortsatt kontakt med räddningstjänsten under processens gång.

- Trafikverket** meddelar att de har medel avsatta för att år 2011 göra kollektivtrafikkörfält på denna del av Värmdöleden i dess sträckning österut. Kollektivkörfältet kommer att göras inom befintlig vägbana. Trafikverket har även tagit del av SL:s underlag för BRT (bus rapid transport) som kollektivtrafikalternativ mellan Gustavsberg i Värmdö via Slussen och Solna till Arninge i Täby. I underlaget diskuteras flera olika sträckningar genom Nacka varav Värmdöleden är en. Trafikverket har i dagsläget inte tillräckligt beslutsunderlag för att ta ställning till huruvida en eventuell dragning av BRT på Värmdöleden kräver helt egna körfält eller om de kan samutnyttja de kollektivtrafikkörfält som finns för busstrafiken. Trafikverket har i övrigt inga synpunkter utöver de som tidigare framförts. (Bilaga 5)

Planenhetens kommentar: Synpunkterna noteras.

- Sjöfartverket** påpekar att farled 5415 i Svindersviken inte längre är klassificerad som riksintresse för sjöfart eller allmän farled. Svindersviken, som inte är riksintresse för hamn, utgör inte heller någon del av allmän hamn enligt Sjöfartsverkets författningssamling (SJÖFS

1985:5). Felaktig redovisning av riksintresse för sjöfart bör därför korrigeras i planen enligt Sjöfartverket.

Vidare påpekar Sjöfartverket att det är viktigt att åtgärder ej inkräktar på sjöfart eller försämrar sjöfartens framkomlighet, tillgänglighet eller säkerhet.

Sjöfartverket vidhåller vad som förts fram i tidigare yttranden. Med anledning av nya förslag i detaljplanen framförs följande:

Samråd skall tas med verket i ett tidigt skede angående planer för anläggning av provisoriska brostöd eller andra vattenbelagda tillfälliga objekt i samband med utbygganden av bron samt byggtransporter via vattnet. Åtgärder bör vidtas för att minimera negativ påverkan på sjöfartens framkomlighet under anläggningsfasen. Sjöfartsverket har utöver tidigare samt ovan anförda synpunkter inget att erinra mot den aktuella detaljplanen. (*Bilaga 6*)

Planenhetens kommentar: Planhandlingarna har korrigerats angående riksintresse för sjöfarten. Kommunen kommer att samråda och samarbeta med Sjöfartsverket i det fortsatta arbetet. Övriga synpunkter noteras.

8. **AB Storstockholms Lokaltrafik** har inget att erinra mot planförslaget.
 9. **Regionplanenämnden** påpekar att planområdet enligt RUFSS 2010, antagen 2010-08-30, ingår i den centrala regionkärnan, dvs. Stockholms inre tätare delar inklusive dess utvidgning utanför stadsgränsen där utveckling är av stor betydelse för regionens samlade konkurrensförmåga. Inom området bör utveckling som innebär satsning på innovativa och täta miljöer främjas. Regionplanenämnden ser därför positivt på att Nacka verkar för hoplänkning av centrala funktioner och kommande stadsutvecklingsområden. Nämnden har inget att invända mot förslaget (*Bilaga 7*)
 10. **Stockholms Handelskammare lokalavdelningen Nacka/Värmdö** är positiv till en förbindelse som möjliggör en fortsatt stadsbyggnadsutveckling med bostäder på Kvarnholmen och hänvisar i sak till sina tidigare svar i detta ärende daterat den 22 juni 2009 samt den 21 december 2009. (*Bilaga 8*)
 11. **AB Fortum Värme**, samägt med Stockholms stad, påpekar att det inom området finns befintliga fjärrvärmeledningar och fjärrkylledningar som kan komma att beröras om planförslaget genomförs. Det är av stor vikt att Fortum Värme får ta del av samtliga handlingar för att kunna bedöma hur förslaget kommer att påverka deras anläggning/ledningar. De påpekar vidare att åtgärder i Fortum Värmes distributions anläggningar utförs av Fortum Värme efter beställning och bekostas enligt gällande avtal. Följande områden har befintliga eller planerade fjärrvärmeledningar: Kvarnholmen, där Fortum Värme vill att projektet samordnas med JM/KF avseende detaljplanerna för området. Inom området Vikdalsvägen/Skvaltans väg har Fortum Värme större stamledningar. Det är av stor vikt att kommunen hör av sig i tid för samordning i området. När det gäller gas tycker Fortum Värme att det vore intressant med ett skydds rör/tomrör för eventuell framtida biogas till Nacka från Henriksdal (åtminstone i bron). (*Bilaga 9*)
- Planenhetens kommentar: Projektet samordnas med JM/KF avseende åtgärder på Kvarnholmen. Samordning kommer att ske med Fortum Värme. Övriga synpunkter noteras.*
12. **Nacka Energi** påpekar att för att kunna försörja den övre delen av Sillkajenområdet måste Nacka Energi få ett E-område på Kvarnholmen. Nacka Energi föreslår ett nytt alternativt E-område utmed förlängningen av Tre Kronors väg. (*Bilaga 10*)

Planenhetens kommentar: Planeringen av Sillkajen kommer att ske i en kommande detaljplaneprocess och ett lämpligt E-området för försörjning av Sillkajen kommer att ingå i den detaljplanen.

13. **Naturskyddsföreningen i Stockholms län och Naturskyddsföreningen i Nacka** säger nej till en högbro för biltrafik över Svindersviken och att en bilväg byggs genom Ryssbergens unika och känsliga naturområde. De anser även att den utställda planen innebär ett ännu större ingrepp i den känsliga naturmiljön än tidigare.

Föreningarna ifrågasätter behovet av en förbindelse och trafikutredningen som ligger till grund för projektet. Vidare anser föreningarna att fyrstegsprincipen inte har följts och att några alternativ till den nu föreslagna bilbron inte har utretts. De tre beskrivna vägalternativen som gjordes i programsamrådet anser föreningarna inte torde uppfylla kraven som ställs på redovisning av alternativ enligt Miljöbalken. Föreningarna anser även att det är olyckligt att av- och påfarten västerut mot Värmdöleden har lagts in i en senare detaljplan då man inte får helheten i projektet. Föreningarna anser att det för de boende på Kvarnholmen och i nordvästra Sicklaön borde vara mest naturligt att söka sig till Stockholm och Sickla snarare än till Nacka centrum. De påpekar även att det finns många Nackabor som inte har den tillgängligheten till Nacka centrum som Kvarnholmsborna enligt utredningen behöver. De påpekar vidare att bron leder till genomfartstrafik på Kvarnholmen, vilket leder till bullerproblem.

Naturskyddsföreningarna anser att förbindelsen innebär ett stort ingrepp i naturområdet på Kvarnholmen, vilket allvarligt försämrar tillgången till närnatur för Kvarnholmsborna och förstör det enda grönområdet på Kvarnholmen. De anser att Kvarnholmen har mycket värdefulla tall- och ekmiljöer och menar att Kvarnholmens ekar bör ses som en viktig länk i ett regionalt spridningssamband för eklevande arter. De anser att det är märkligt att inget nämns om den intressanta och värdefulla floran på södra och sydöstra delen av Kvarnholmen och eventuell påverkan på den av vägbygget.

Naturskyddsföreningarna anser att det står klart att Ryssbergens naturvärden är av regionalt intresse och att ett vägbygge inte är förenligt med områdets unika natur- och upplevelsevärden. Föreningarnas uppfattning är att hela området, mellan Ryssvikens båtklubb och Vikdalen, har mycket höga naturvärden och hoppas att hela detta område kommer ingå i det blivande naturreservatet i Ryssbergen. De påpekar att MKB:n tydligt visar att vägbygget innebär mycket negativa konsekvenser för Ryssbergen. Föreningarna menar också att påståendet i MKB att naturmiljön återställs är omöjligt, en sådan miljö med flerhundraåriga träd kan inte återställas. Föreningarna påpekar att även med bullerskärm på bron kommer bullernivåerna att öka i Ryssbergen och området kommer inte längre att upplevs som ett tyst och orört skogsområde om bron byggs.

Vidare anser föreningarna att det är en oacceptabel risk att det, som det sägs i MKB:n, inte kan uteslutas att lokala svackor i naturen dräneras, vilket kan påverka växtligheten. Naturskyddsföreningarna tycker inte att det finns skäl att upphäva strandskyddet inom området. De glädjer sig åt beskedet i majoritetsprogrammet att Ryssbergen ska avsättas som naturreservat. De menar dock att den föreslagna bron allvarligt kommer att försämra natur- och rekreationsvärdena i det kommande reservatet.

Föreningarna tycker inte att påverkan på miljön under byggskedet är tillräckligt utrett och att det finns en stor risk finns för skador på den känsliga naturmiljön. Föreningarna menar vidare att klimatpåverkan inte är tillräckligt utredd i MKB:n och ifrågasätter att växthusgaserna minskar jämfört med nollalternativet. De menar att ett hållbart transportsystem innebär en kraftig minskning av biltrafiken till förmån för gång/cykel och kollektivtrafik samt ökad

närhet till service. Naturskyddsföreningarna vill att man utreder möjligheterna att bygga en gång- och cykelbro som inte skadar den känsliga miljön i Ryssbergen och utvecklar Kvarnholmen som en eko-stadsdel med modern kollektivtrafik och låg biltäthet. T.ex. kan båttrafik mellan Kvarnholmen och Stockholm införas.

De anser även att den nu utställda planen innebär ett ännu större ingrepp i den känsliga naturmiljön än tidigare. Det föreslagna rök-gasschaktet blir ett ingrepp i miljön som kan påverka en lokal för en rödlistad skalbaggsart negativt. Naturskyddsföreningarna anser också att planen strider mot Nacka kommuns egna mål angående långsiktigt hållbar utveckling, Nackas karaktär som grön kommun, minskningen av tillförseln av koldioxid, kvävedioxid och andra skadliga ämnen med stöd av fysisk planering (Översiktsplanen 2002). Vidare anser de att planen strider mot de nationella och regionala miljömålen Levande skogar, Ett rikt djur- och växtliv, Begränsad klimatpåverkan samt mot riksintressena för kust och skärgård och kulturminnesvården Nacka – Norra Boo – Vaxholm - Oxdjupet - Lindalssundet. De påpekar även att Ryssbergen är angett som grönområde i översiktsplanen och föreslås där få utökat strandskydd till 300m. I fördjupad översiktsplan Sickla (1999) rekommenderas att Ryssbergen (tillsammans med Svindersvik) utvecklas till ett centralt rekreationsområde för Västra Sicklaön. (Bilaga 11)

***Planenhetens kommentar:** Angående behovet av ny broförbindelse, anslutning till Värmdöleden, m.m., se svar under "Övergripande sammanfattning av inkomna synpunkter". Bildandet av naturreservat avgörs inte i denna detaljplan. Planenheten anser att alternativbeskrivningen i MKB:n och planprogrammet är tillräckliga. MKB:n bedöms inte behöva innehålla ytterligare material angående naturmiljön på Kvarnholmen eller förbindelsens klimatpåverkan. Övriga synpunkter noteras.*

14. Nacka Miljövårdsråd ställer sig helt avvisande till planerna för förbindelsen.

Huvudargumentet är att de vill värna Ryssbergen. De påpekar att Ryssbergen är en s.k. nyckelbiotop och en stor resurs som de menar bör avsättas som naturreservat. Miljövårdsrådet menar vidare att det nu föreslagna avgastornet och behovet av byggtrafik över Ryssbergen till tunnelpåslaget närmast Svindersviken ytterligare skadar Ryssbergens natur.

Miljövårdsråd menar att planerna strider mot Nacka kommuns mål om långsiktigt hållbar utveckling genom att uppmuntra till bilåkande. Föreningen tror att trafikprognoserna är uppblåsta för att motivera bygget. De menar även att några alternativ till föreslagen förbindelse inte har redovisats.

Kostnaderna för förbindelsen menar Miljövårdsrådet är orimliga för kommunens skattebetalare. Om det handlar om att skolbarnen skall komma till skolan räcker en cykelväg. De menar även att förslaget skulle leda till en mycket farlig trafikmiljö då främst ungdomar kan lockas att gå och cykla genom tunneln för att undvika en lång omväg genom Vikdalen eller den besvärliga trappleden över Ryssbergen. Föreningen tycker dock att broförslaget rent estetiskt är snyggt, men att bron går mellan fel platser. (Bilaga 12)

***Planenhetens kommentar:** Angående behovet av ny broförbindelse, trafikutredningen, gång- och cykelväg, mm se svar under "Övergripande sammanfattning av inkomna synpunkter". Ett viktigt syfte med förbindelsen är att skapa möjligheter för en tät kollektivtrafik mellan centrala Nacka och nordvästra Sicklaön. Övriga synpunkter noteras.*

15. **Nacka hembygdsförening** anser att inga beslut om Kvarnholmsbron eller om detaljplanen ska tas förrän alla närliggande problem utretts:
- Hur Danvikslösen/Henriksdals trafikplats ska utformas och vilken trafikkapacitet den kan få.
 - Hur Saltsjöbanans sträckning ska dras och dess anslutningar till Tvärbanan, Henriksdal och Slussen
 - Vilka anslutningsmöjligheter en framtida tunnelbana kan få för resenärerna från nordvästra Sicklaön
 - Konsekvenserna för Kvarnholmens exploatering om ingen bro skulle byggas.
- Föreningen menar även att bron stora kostnader bara motiveras om man kan köra via Kvarnholmsbron till Värmdöleden, men att sådan anslutning genom Ryssbergen är otänkbar med hänsyn till miljökonsekvenserna. Vidare anser föreningen att Ryssbergen snarast ska göras till naturreservat. (Bilaga 13)

Planenhetens kommentar: Angående behovet av bron samt anslutningen till Värmdöleden se svar under "Övergripande sammanfattning av inkomna synpunkter". Bildande av naturreservat på Ryssbergen avgörs inte i denna detaljplan. Övriga synpunkter noteras.

16. **Svenska turistföreningen, Stockholmskretsen**, menar att ett påslag för tunnel och väg i Ryssbergen mycket allvarligt skulle störa landskapsbilden och naturen i område. De bedömer att förslaget går emot riksintresset, översiktsplanen, kommunens målsättning att bevara grönområden och målet att behålla Nackas karaktär av grön kommun. De menar vidare att stora landskaps- natur- och rekreationsvärden går förlorande med förslaget.

Turistföreningen anser att en ny förbindelse inte ska beröra Ryssbergens natur och bergssidor. De förordar en bro för kollektivtrafik och gång- och cykeltrafik som ansluter sig till Vikdalsvägen. En planering för främst biltrafik bedömer de tillhöra gårdagens planering och motverkar strävan i Stockholmsregionen, bl.a. med RUFSS, att främja kollektivtrafik och mer klimatsmarta lösningar. Om kommunen vidhåller förslaget i detaljplanen om bilbro så önskar föreningen att de väljer en anslutning till Nacka Strand, planalternativ C. De förutsätter vidare att kommunen som en följdåtgärd till detaljplanen bildar ett kommunalt naturreservat av återstående delar av Ryssbergen och Svindervikens grönområden. Avslutningsvis anser föreningen att en ny påfart mot Värmdöleden inte är acceptabel och dessutom är onödig. (Bilaga 14)

Planenhetens kommentar: Angående behovet av bron samt anslutningen till Värmdöleden se svar under "Övergripande sammanfattning av inkomna synpunkter". Val av alternativ avgjordes i samband med planprogrammet. Då gjordes bedömningen att alternativ C innebär det minsta intrånget i Ryssbergen men att det är det dyraste alternativet som inte ger samma avlastning av Vikdalsvägen och Henriksdals trafikplats som alternativ A och B, därför valdes alternativ A. Ett viktigt syfte med förbindelsen är att skapa möjligheter för en tät kollektivtrafik mellan centrala Nacka och nordvästra Sicklaön. Övriga synpunkter noteras.

17. **HSB, Stockholm Distrikt Nacka – Värmdö**, påpekar att de redan tidigare motsatt sig förbindelsen. De konstaterar dock att ingreppet i Ryssbergen ökat i det senaste förslaget. De instämmer i de reservationer och protokollsanteckningar som finns i miljö- och stadsbyggnadsnämndens protokoll den 13 oktober 2010. Föreningen anser att ingreppet i och med förbindelsen kommer bli så stort att skälen för att skapa naturreservat på Ryssbergen närmast försvinner. (Bilaga 15)

Planenhetens kommentar: Angående behovet av bron samt anslutningen till Värmdöleden se svar under "Övergripande sammanfattning av inkomna synpunkter". Övriga synpunkter noteras.

18. **Hyresgästföreningen Nacka-Värmdö** vill i enlighet med tidigare inlämnat remissvar reservera sig mot broförslaget pga. dess övergripande miljömässiga konsekvenser. De menar att det är tveksamt om de omfattande ingrepp i de värdefulla naturmiljöerna, konsekvenserna i form av buller, luftföroreningar och förorenat dagvatten som blir följderna av brobygget och tillkommande trafik är försvarbara. Hyresgästföreningen vill tillfoga att principen om långsiktig hållbarhet inom infrastruktur och kommunikationer bör vara överordnad andra mål, samt att försiktighetsprincipen bör prioriteras. Hyresgästföreningen vill också peka på att projektet riskerar att snedvrider infrastrukturutvecklingen till förmån för privatbilism på bekostnad av allmänna kommunikationer, vilket de inte ser som önskvärt. De menar att allmänna kommunikationer bör prioriteras av både miljö- och rättviseorsaker.

Hyresgästföreningen menar vidare att den höga exploateringsgraden i byggplanerna på Kvarnholmen riskerar att skapa ytterligare miljöproblem samt förstärka den ekonomiska segregationen genom ensidiga upplåtelseformer, där hyresrätten missgynnas. Det menar att det är principiellt viktigt att gemensamt bekostade projekt är till gemensam nytta och att detta projekt gynnar en begränsad grupp. (Bilaga 16)

Planenhetens kommentar: Angående behovet av bron samt anslutningen till Värmdöleden se svar under "Övergripande sammanfattning av inkomna synpunkter". Ett viktigt syfte med förbindelsen är att skapa möjligheter för en tät kollektivtrafik mellan centrala Nacka och nordvästra Sicklaön. Övriga synpunkter noteras.

Inkomna synpunkter från fastighetsägare utom planområdet

19. **Ägaren till Sicklaön 13:5** förordar ett s.k. nollalternativ där ingen broförbindelse sker mellan Kvarnholmen och Ryssbergen. Fastighetsägaren motsätter sig även att gång-, cykel- och mopedtrafikanter leds genom Vikdalen. Miljökonsekvenserna med stora sår i terrängen på Ryssbergen och ett allt för otydligt flöde av trafikanter gör att broförbindelsen i dagsläget inte kan motiveras. Fastighetsägaren anser vidare att gång- och cykeltrafikanter samt även mopeder genom Vikdalen kommer att påverka trafikmiljön i Vikdalen på ett mycket negativt sätt. Han anser att den naturliga vägen att nå Nacka Centrum är genom tunneln. Fastighetsägaren anser vidare att den befintliga strandpromenaden gör att det redan finns en förbindelse. (Bilaga 17)

Planenhetens kommentar: Angående gc-vägen och trafiksäkerhet, se svar under "Övergripande sammanfattning av inkomna synpunkter". Övriga synpunkter noteras.

20. **Ägarna till Sicklaön 13:13 och Sicklaön 396:18** har lämnat in en gemensam skrivelse. De ser helst ett nollalternativ, där ingen förbindelse byggs. Fastighetsägarna menar att eftersom påfart till Södra länken/Värmdö inte ingår i detaljplanen och på grund av kostnadsökningarna bör ett nytt beslut tas. De menar att trafiksituationen vid Nacka Centrum förvärras och att det endast är få minuter som sparas för motorbunden trafik. De vill att planen bedöms i sin helhet med anslutningarna till Värmdöleden.

Fastighetsägaren är emot förslaget att gång- och cykeltrafikanter leds genom Vikdalen. De påpekar att en sträckning genom Vikdalen inte är handikappanpassad och inte heller är lämplig som genomfart för cyklar och mopeder. Gående kan istället gå ned till gångvägen nedanför brofästet och därefter välja att gå via Marinstaden eller Nacka Strand/Vikdalen.

Fastighetsägarna anser att en gång- och cykelväg bör dras i tunneln, då det är den väg som är kortast och har minst lutning. Om detta inte sker är tunneln en trafikfara i sig då ett antal cyklar/mopeder säkerligen kommer ta den vägen ändå.

Då tunnelmynningen i förslaget kommer långt in på Ryssbergen menar fastighetsägaren att den kan lämnas som öppet schakt vilket skulle korta tunneln samtidigt som schaktsidorna skulle dämpa buller.

Fastighetsägarna anser även att Vikdalen inte är lämplig som transportväg för schaktmassor och anläggningsfordon. Byggtransporter bör göras från sjön (för initialt arbete vid brofästet) och tunnelvägen. (Bilaga 18)

Planenhetens kommentar: Angående gång- och cykelvägen, anslutning till Värmdöleden mm, se svar under "Övergripande sammanfattning av inkomna synpunkter". Av estetiska och miljömässiga skäl vill kommunen minimera sträckan med öppet schakt. Tunneln kommer därför inte att kortas till förmån för att öka sträckan med öppet schakt. Övriga synpunkter noteras. Beslut om byggtrafiken fattas i samband med upphandling av entreprenören. Kommunens ambition är att störningar och miljöpåverkan under byggtiden ska minimeras.

21. **Ägarna till Sicklaön 13:13** har kommit in med ett andra yttrande där de undrar hur deras barn säkert ska ta sig till dagis och skola under/efter byggtiden. De undrar vidare var trottoaren ska byggas och om en besiktning kommer att utföras på fastigheter innan sprängning. (Bilaga 19)

Planenhetens kommentar: När förbindelsen är färdigbyggd finns en gång- och cykelbana under Värmdöleden med ett övergångsställe över Griffelvägen i anslutning till busshållplatsen. Övergångsstället kan vid behov förses med trafiksignaler. Nödvändiga åtgärder kommer att vidtas för att säkerställa trafiksäkerheten för gång- och cykeltrafikanter under byggtiden. En gångbana planeras från Vikdalsvägens korsning med Järlastigen och vidare ner till vändplanen. En gångbana planeras även längs med Griffelvägen. Ansvar, ersättning och garantier i samband med sprängningsarbeten ligger hos utvald entreprenör. Entreprenören utför sedvanlig inventering, bedömning och kontroll av berört område inför, under och efter sprängningsarbeten.

22. **Ägaren till Sicklaön 13:8** har kommit in med ett yttrande som i huvudsak överstämmer med yttrandet från ägarna till Sicklaön 13:13 och 396:18, dock med följande tillägg: Fastighetsägarna ifrågasätter den genomförda bullerutredningen eftersom förhållandena har ändrats efter att tunneln i planförslaget flyttats närmare Vikdalen. De önskar en mer detaljerad och genomarbetad analys. De ifrågasätter att dragningen inte kommer att påverka även de västligaste husen längs Vikdalsvägen. Avslutningsvis tycker de att kommunen borde arrangera regelbundna informationsmöte om förbindelsen. (Bilaga 20)

Planenhetens kommentar: Angående buller samt informationsmöten, se svar under "Övergripande sammanfattning av inkomna synpunkter". Se även svar till yttrande från fastighetsägare till Sicklaön 13:13 och 396:18.

23. **Ägarna till Sicklaön 13:63** avvisar förslaget i sin helhet och förespråkar ett nollalternativ där ingen bro byggs. De anser att Ryssbergen är en unik och bevarandevärd miljö som för alltid kommer att förändras efter en byggnation av bro och tunnel. De anser att föreslagen förbindelse står i stark kontrast till kommunens ambition att skapa ett naturreservat av området. Fastighetsägarna undrar vilken kommunens strategi och plan är för naturområdet kring Ryssbergen ur ett naturvårdande perspektiv.

Vidare tycker de att det är anmärkningsvärt att planförslaget inte längre innehåller planer för anslutande vägar. De menar även att den trafikallsträng som denna plan skapar kommer att få stora negativa konsekvenser för all trafik i centrala Nacka utan anslutningen till Värmdöleden, som här saknas. Detaljplanen borde därför invänta Trafikverkets arbete.

Fastighetsägarna är oroad över förslaget att lägga en gc-väg i Vikdalen. Som område betraktat, riskerar Vikdalen att få en helt annan karaktär genom att bli genomfartsled för cyklar och mopeder. De menar att en gc-väg borde anläggas i tunneln. Vidare anser de att det finns brister i utredningen angående Vikdalens framtid och undrar över vilken kommunens strategi och plan är för Vikdalens framtid. De undrar också hur kommunen motiverar användandet av skattepengar till ovanstående projekt.

Fastighetsägarna anser att genomfarten för cyklar och mopeder genom Vikdalen bli ger höjda ljudnivåer. De ifrågasätter även bullerutredningen och vill se en mer detaljerad och genomarbetad analys. De påpekar också att bron kommer att ge bullerstörningar för de nya bostäderna på Kvarnholmen.

Fastighetsägarna är även oroliga att sanering på Kvarnholmen kommer att innebära stora transportbehov och menar att hanteringen av farligt gods bör utredas mer utförligt.

Slutligen påpekar de att det varje dag rör sig ett stort antal barn i Vikdalens närområde i anknytning till daghem, lekpark samt till och från skolor och idrottsanläggningar. De menar att den detaljplan som framlagts på ett påtagligt sätt kommer påverka alla barn och vuxna som rör sig i området. (Bilaga 21)

Planenhetens kommentar: Angående behovet av förbindelsen, gång- och cykelvägen, bullerutredning, anslutning till Värmdöleden m.m. se svar under "Övergripande sammanfattning av inkomna synpunkter". I projektet ingår utbyggnaden av en gångbana längs med Vikdalsvägen mellan vändplanen och Järlastigen samt en gångbana längs med Griffelvägen. Dessa gångbanor kan dock byggas inom ramen för de detaljplaner som idag gäller för områdena. Därför ingår inte dessa områden i denna detaljplan.

24. **Ägaren till Sicklaön 391:9** har kommit in med ett yttrande som överrensstämmer med yttrandet från ägare till Sicklaön 13:63. (Bilaga 22)

Planenhetens kommentar: Se svar till yttrande från ägare till Sicklaön 13:63

25. **Ägaren till Sicklaön 394:6** har kommit in med ett yttrande som i huvudsak överrensstämmer med yttrandet från ägare till Sicklaön 13:63. (Bilaga 23)

Planenhetens kommentar: Se svar till yttrande från fastighetsägare till Sicklaön 13:63. Övriga synpunkter noteras.

26. **Ägaren till Sicklaön 394:13** har kommit in med ett yttrande som överrensstämmer med yttrandet från ägare till Sicklaön 13:63 (Bilaga 24)

Planenhetens kommentar: Se svar till yttrande från fastighetsägare till Sicklaön 13:63.

27. **Ägarna till Sicklaön 380:5** anser inte att kommunen beaktat de synpunkter som de framfört tidigare, framförallt avseende den planerade moped-, cykel- och gångvägen genom Vikdalen. De påpekar att de synpunkter som de framförde på det första planförslaget kvarstår. (Bilaga 25)

Planenhetens kommentar: Angående gc-vägen se svar under "Övergripande sammanfattning av inkomna synpunkter". Övriga synpunkter noteras.

28. **Ägaren till Sicklaön 391:2** anser att hela detaljplanen bör avvakta en lösning av trafiksituationen runt Vikdalen och anslutningen till Värmdöleden. Fastighetsägaren anser inte heller att gc-vägen behandlas i sin helhet då den planerade sträckningen stannar vid anslutningen till den västra delen av Vikdalen. Nu när tunnellutningen reducerats från 7 % till 5,5 %, menar fastighetsägaren att ett betydligt bättre alternativ för en handikappanpassad gc-sträckning kan skapas genom tunneln.

Fastighetsägaren påpekar att Vikdalens miljö kommer att förändras med en byggtransportanpassad gc-bro runt delar av Ryssbergen och anser att miljöpåverkan av denna inte tas upp i detaljplanen. Den öppna dalen kommer att täppas till och befintlig trapp och natur kommer att påverkas negativt. Vikdalsvägen är också en mycket smal väg som inte är anpassad för tung trafik.

Fastighetsägaren konstaterar att Vikdalen är mycket känslig för buller västerifrån och vill att kommun tar buller från bron på stort allvar och vidtar alla möjliga åtgärder för att i minimera bullerpåverkan. Ett bullerplank på 1,4 meter på bron tycker fastighetsägaren inte är ett effektivt skydd. Fastighetsägaren vill att man lägger till i detaljplanen att tyst asfalt skall användas på hela bron och tunnelsträckningen.

Fastighetsägaren vill att övergångsställe vid Värmdöleden ska vara bevakat, då vägen leder till både skolan, sportområdet och till/från Ryssbergen. Fastighetsägaren påpekar att det redan idag råder brist på parkeringsplatser invid ishall, simhall, fotbollsplaner och sportcentra och att det i detaljplanen inte beskrivs hur man skall lösa parkeringsproblemet då parkeringsplatser försvinner i och med planförslaget.

Fastighetsägaren påpekar att Vikdalsvägen över Värmdöleden tidigare i år blev omnämnd som en av landets mest bensenförorenade vägsträckor. Förbindelsen kommer ytterligare att påverka föroreningarna i området negativt, speciellt då inte anslutningarna till Värmdöleden finns med.

Fastighetsägaren påpekar att det i detaljplanens utställningshandling 2 introduceras ett avgashål 135 meter från närmaste villatomt. Han undrar hur de avgaser som strömmar ut ur detta schakt skall renas. Vidare undrar fastighetsägaren vad som planeras syd om rökschaktet, ett område som inte omfattas av detaljplanen annat än under marknivå +54 m vilket är under marknivån.

Fastighetsägaren vill att miljöpåverkan från bortförande av grundvatten under byggskedet och driften av tunneln ska utredas innan ett tillstånd ges till detta. Vidare vill fastighetsägaren ha rening av dagvattenutsläpp. Avslutningsvis efterfrågar fastighetsägaren alternativen till en bro. Han menar att planeringen för boende sjunkit från 15000 till 4000 och att kommunen därför bör titta på alternativ till kommunikation till Kvarnholmen. Båt är ett förslag från fastighetsägaren. (Bilaga 26)

Planenhetens kommentar: Angående anslutningen till Värmdöleden, gc-väg, trafikljus, m.m. se svar under "Övergripande sammanfattning av inkomna synpunkter".

Förbättringar och förändringar i Vikdalen regleras inte av denna detaljplan. Det ingår dock i projektet att bygga en gångbana längs med nedre delen av Vikdalsvägen. Denna åtgärd kan utföras inom ramen för den befintliga detaljplanen för Vikdalen. En gångbana planeras även längs med Griffelvägen. I och med förbindelsen försvinner ca 35 parkeringsplatser. I det fortsatta arbetet kommer åtgärder vidtas för att om möjligt minska antalet parkeringsplatser som försvinner.

Rökgasschaktet är till för att leda bort rökgaser vid en brand i tunneln. Schaktet kommer normalt att vara stängt och endast öppnas vid en brand. Markytan ovanför det område som endast omfattas av detaljplanen under marknivå +54 m kommer även i fortsättningen att vara ett naturområde som saknar detaljplan. Om något ska ske på denna plats krävs att en detaljplan för markområdet tas fram.

Bortledande av grundvatten prövas i ett separat ärende om tillstånd till vattenverksamhet. Bortpumpning av grundvatten kan inte ske utan tillstånd. Kommunen har sökt och fått en miljödom för bortledande av grundvattnet. Domen innehåller föreskrifter för hur detta får ske. Enligt dagvattenstrategin ska reningskravet utgå ifrån vad recipienten tål. Saltsjön är bedömd som en mindre känslig recipient varvid vägdagvatten från bron och vägen inte behöver renas innan det når recipienten. Dagvatten från förlängningen av Tre Kronors väg och tunneln kommer att renas. År 2030 beräknas ca 10000 personer bo på nordvästra Sicklaön, av dessa kommer ca 4000 att bo på Kvarnholmen. Övriga synpunkter noteras.

29. **Ägaren till Sicklaön 393:12** anser att Nacka kommun bör avbryta planerna på förbindelse och istället använda dessa pengar till andra nödvändiga infrastrukturprojekt, t.ex. Danvikslösen eller tunnelbana till Nacka. Fastighetsägaren menar att nuvarande planförslag bidrar till att ytterligare förvärra trafiksäkerheten i centrala Nacka. Han anser att det idag är rörigt på Griffelvägen och dess omgivning och brist på parkeringsplatser i anslutning till idrotts- och skolområdet. Med planförslaget försvinner ytterligare parkeringsplatser och trafiken kommer att öka kraftigt på Griffelvägen. Utan anslutningen till Värmdöleden kommer trafiken inte bara öka kraftigt på Griffelvägen utan framförallt i Nacka Forum, bl.a. i rondellen på Vikdalsvägen där situationen redan idag är ohållbar samt på Vikdalsbron. Förbindelsen riskerar även att bli en smitväg förbi köer till och från Slussen, vilket ytterligare förvärrar trafikproblematiken. Detta under tider på dygnet då många barn är på väg till och från skola och andra aktiviteter. Fastighetsägaren saknar en konsekvensanalys för den framtida trafiksituationen i detta område i det tillgängliga materialet. Fastighetsägaren vill att kommunen redan från början planerar för en cykelväg i tunneln, då han ändå tror att den kommer att bli en smitväg för cyklister.

Fastighetsägaren anser att förbindelsen blir dyr. Han påpekar att byggherrarna på Kvarnholmen ska stå för vissa delar av kostnaderna och undrar om inte de pengarna egentligen tänkta för hela trafiklösningen till och från Nacka - Danvikstull. Om dessa pengar används för Kvarnholmsförbindelsen får kommunen självt stå för alla kostnader i samband med den nya lösningen för Danvikslösen.

Förbindelsen riskerar förstöra unika natur och kulturmiljöer på Ryssbergen. Värden som fastighetsägaren anser måste värnas. Vidare menar fastighetsägaren att inga övertygande bevis finns framtagna för att boende i Vikdalen inte i framtiden kommer att störas av buller. Fastighetsägaren motsätter sig kraftigt byggtransporter genom Vikdalen och förordar alternativet med att flytta massorna på vatten. Kommunens uppmanas att göra en förnyad, objektiv kalkyl som presenteras offentligt innan slutgiltigt beslut tas. (Bilaga 27)

Planenhetens kommentar: *Angående trafiksituationen, gc-vägen, buller, m.m. se svar under "Övergripande sammanfattning av inkomna synpunkter". I och med förbindelsen försvinner ca 35 parkeringsplatser. I det fortsatta arbetet kommer åtgärder vidtas för att om möjligt minska antalet parkeringsplatser som försvinner. Övriga synpunkter noteras.*

30. **Ägaren till Sicklaön 394:12** avstyrker förslaget då påverkan på närmiljön inte tydligt framgår av handlingarna. Fastighetsägaren saknar helt barnperspektivet. Vidare anser fastighetsägaren att ett helhetsgrepp på utvecklingen av området Nacka Strand – Vikdalen - Nacka Centrum – Nacka Sportcentrum med skolor saknas.

Fastighetsägaren anser att planförslaget inte ger någon garanti för att Ryssbergens natur- och rekreationsvärden säkras långsiktigt. Fastighetsägaren anser att planområdet ska utvidgas och genom planbestämmelser om naturmark säkra det område som sägs planeras som naturreservat. Vidare anser fastighetsägaren att planen även bör omfatta markytan ovanför huvudgatan och ange att den ska vara vegetationsklädd.

Fastighetsägaren avstyrker att mopedtrafik ska ledas genom Vikdalen, då dessa kan utgöra en trafikfara för lekande barn. Mopeder bör kunna hänvisas till tunneln. Griffelvägen som genomfartsgata är en av de frågor som saknar ett helhetsgrepp. Griffelvägen är idag hårt belastad och bl.a. parkeringsplatserna används till bristningsgräns. Fastighetsägaren vill att kommunen i utarbetandet av planen tittar utanför vägområdet och presentera hur kommunen tänker sig att området ska fungera i en framtid. Vidare saknar fastighetsägaren en redogörelse för beredskap att ta om hand trafiken från Griffelvägen samt korsningar och rondeller kring Nacka Forum som är svårframkomliga på helgerna då kön oftast är lång ned mot ICA Maxi. Fastighetsägaren påpekar att Griffelvägen är en väg som barn passerar på väg till skolan. Utan trafikljus kommer detta att bli en mycket farlig passage.

Fastighetsägaren menar att planförslaget borde lösa även en del av de problem som Vikdalsborna har idag. Kring Vikdalsbron finns flera punkter som bör åtgärdas, vilket fastighetsägaren beskriver. Fastighetsägaren avstyrker förslaget med byggtransporter genom Vikdalen och menar att vattnet bör vara en självklar transportväg. Avseende störningar m.m. är planhandlingarna vaga menar fastighetsägaren. Hon tycker inte att det räcker att kommunen har ambitionen att ”störningarna ska vara små med hänsyn till det arbete som ska utföras”, tid och omfattning bör framgå. (Bilaga 28)

***Planenhetens kommentar:** Angående gång- och cykelvägen och trafikljus mm se svar under ”Övergripande sammanfattning av inkomna synpunkter”. Denna detaljplan omfattar endast de ytor som behöver tas i anspråk för förbindelsen. Resterande delar av Ryssbergen samt markytan ovanför det område som endast omfattas av detaljplanen under marknivå +54 m kommer även i fortsättningen att vara ett naturområde som saknar detaljplan. För att något ska kunna göras på dessa platser krävs att en detaljplan för berörda områden tas fram. Frågan om naturreservat på Ryssbergen avgörs inte i denna detaljplan. Förbättringar och förändringar i Vikdalen regleras inte av denna detaljplan. Behovet av trafiksäkerhetshöjandeåtgärder på befintliga vägar, t.ex. kring Vikdalsbron, hanteras inte i denna detaljplan utan av Tekniska nämnden. Entreprenörens byggtransporter ska följa den lokala ordningsstadgan. I och med förbindelsen försvinner ca 35 parkeringsplatser. I det fortsatta arbetet kommer åtgärder vidtas för att om möjligt minska antalet parkeringsplatser som försvinner. Övriga synpunkter noteras.*

31. **Ägarna till Sicklaön 396:4** avvisar förslaget i sin helhet och förespråkar ett nollalternativ där ingen bro och tunnel byggs. Om detta inte kan ske anser de att detaljplanen måste innehålla ett färdigt förslag på hur trafiken från förbindelsen skall ledas ut på Värmdöleden och tycker att detaljplanen borde invänta Trafikverkets förslag på anslutning. De påpekar att Ryssbergens unika miljö kommer att förändras och menar att metoden att spränga ett länge schakt för att sedan försöka återskapa över 300 år gammal natur är en ekvation som är omöjlig. De menar att detta står i strid med bevarandet av de unika naturvärdena och den politiska majoritetens ambitioner att vara miljöledande bl.a. genom att skapa ett naturreservat av området.

De anser att trafiksäkerheten liksom hälsan och miljön i skol- och idrottsområdet på Järlahöjden kommer påverkas negativt av planförslaget. Vidare påpekar de att planförslaget innebär en kraftig reduktion av antalet p-platser vid Nacka Bollhall, vilket de menar redan idag är otillräckligt. De förordar alternativet att bortforsla sprängsten från bygget på båt, vilket de menar ger minimal påverkan på naturen och minst olägenhet för de boende. (Bilaga 29)

Planenhetens kommentar:

Angående anslutningen till Värmdöleden, trafiksituationen, mm se svar under "Övergripande sammanfattning av inkomna synpunkter". I och med förbindelsen försvinner ca 35 parkeringsplatser. I det fortsatta arbetet kommer åtgärder vidtas för att om möjligt minska antalet parkeringsplatser som försvinner. Övriga synpunkter noteras.

32. **Ägaren till Sicklaön 396:17** avvisar förslaget i sin helhet och förespråkar ett nollalternativ där ingen bro byggs. De anser att förslaget skadar Ryssbergen, vilket de menar är i kraftig kontrast mot kommunens ambition att skapa ett naturreservat av området. De anser att planförslaget medför stora ingrepp i landskapet. Vidare tycker de att det är anmärkningsvärt att planförslaget inte längre innehåller planer för anslutande vägar. De anser att detaljplanen borde invänta Trafikverkets arbete. Den trafikalstring som denna plan skapar kommer att få stora negativa konsekvenser för all trafik i centrala Nacka utan anslutningen till Värmdöleden, som här saknas.

Fastighetsägarna är bekymrade över det förslag som finns om att lägga en gc-väg i Vikdalen. Som område betraktat, riskerar Vikdalen att få en helt annan karaktär genom att bli genomfartsled för cyklar och mopeder. De anser att en gc-väg borde anläggas i tunneln. Vidare anser de att det finns brister i utredningen angående Vikdalens framtid, vilket de tidigare påpekat. De tycker också att det är oroande att byggtrafiken till och från bro- och tunnelbygget inte är utredd. De anser att de boende i Vikdalen ska få bestämma var byggtrafiken ska gå.

De ifrågasätter att de västligaste husen längst Vikdalsvägen inte skulle påverkas av buller. De menar att de boende med säkerhet kommer att störas av buller av bron och byggnationen. De påpekar också att Kvarnholmsbron kommer att ge bullerstörningar för de nya bostäderna på Kvarnholmen.

Vägporten under Värmdöleden tycker fastighetsägarna har förbättrats jämfört med föregående plan, men de saknar trafiksignal för en säker skolväg. De menar också att barnperspektivet helt saknas.

Fastighetsägarna är även oroliga att sanering på Kvarnholmen kommer att innebära stora transportbehov och menar att hanteringen av farligt gods bör utredas mer utförligt. Slutligen påpekar de att det varje dag rör sig ett stort antal barn i Vikdalens närområde i anknytning till daghem, lekpark samt till och från skolor och idrottsanläggningar. De menar att den detaljplan som framlagts på ett påtagligt sätt kommer påverka alla barn och vuxna som rör sig i området.

De boende tycker också att kommunen borde arrangera regelbundna informationsmöte om förbindelsen. (Bilaga 30)

Planenhetens kommentar: *Angående gång- och cykelvägen, anslutning till Värmdöleden, trafiksituationen, buller, trafikljus samt informationsmöten, mm se svar under "Övergripande sammanfattning av inkomna synpunkter". I projektet ingår en gångbana längs med Vikdalsvägen mellan vändplanen och Järlastigen samt en gångbana längs med Griffelvägen. Dessa gångbanor kan dock byggas inom ramen för de detaljplaner som idag*

gäller för områdena. Därför ingår inte dessa områden i denna detaljplan. Beslut om byggtrafiken fattas i samband med upphandling av entreprenören. Kommunens ambition är att störningar och miljöpåverkan under byggtiden ska minimeras. Övriga synpunkter noteras.

33. **Ägaren till Sicklaön 391:1** har kommit in med ett yttrande som överrensstämmer med yttrandet från ägarna till Sicklaön 396:17. (*Bilaga 31*)

Planenhetens kommentar: Se svar till yttrande från ägarna till Sicklaön 396:17.

34. **Ägarna till Sicklaön 393:10** har kommit in med ett yttrande som överrensstämmer med yttrandet från ägarna till Sicklaön 396:17. (*Bilaga 32*)

Planenhetens kommentar: Se svar till yttrande från ägarna till Sicklaön 396:17.

35. **Ägarna till Sicklaön 396:16** har kommit in med ett yttrande som överrensstämmer med yttrandet från ägarna till Sicklaön 396:17. (*Bilaga 33*)

Planenhetens kommentar: Se svar till yttrande från ägarna till Sicklaön 396:17.

36. **Boende på Sicklaön 111:1** säger nej till förbindelsen. Han anser att Ryssbergens ska skyddas och bevaras genom att området avsätts som naturreservat. Vidare anser han att enbart en gång- och cykelbro skall byggas och att Kvarnholmen därmed kan utvecklas som en ny miljövänlig stadsdel i Nacka.

Han vill att detaljplaneförslaget återremitteras för omarbetning med en plan- och trafikutredning enligt följande: Endast gång- och cykelbro över Svindersviken, förstärkt kapacitet vid Henriksdals trafikplats och utökad kollektivtrafik. Detta förslag skall utredas lika detaljerad som aktuellt planförslag. Han påminner även om att i antagen översiktsplan 2002 för Nacka anges enbart reservat för gång- och cykelbro med spårtrafik över Svindersviken.

Han vill att kommunen tillämpar fyrstegsprincipen vid planering av det aktuella vägprojektet. Den planerade broförbindelsen över Svindersviken, vägen mot Nacka C och rampanslutningen till Värmdöleden innebär ett brutalt ingrepp i Ryssbergens unika karaktär av gammal tallurskog och han beskriver vidare områdets skydd och att det enligt den fördjupade översiktsplanen för Sickla från 2000 ska användas som "bevarandeområde från natur- och kultursynpunkt samt rekreationsområde". Vidare påpekar han att detaljplaneförslaget strider mot kommunens mål att bevara grönområden och bevara landskapsrummet. Det brutala intrånget i Ryssbergen innebär bla att nyckelbiotoper försvinner, karaktären av gammal naturskog påverkas, tallar av högt naturvärde och rödlistade arter försvinner. Planförslaget strider också mot det regionala miljömålet för biologisk mångfald.

Han menar att en planeringsprocess där kommunen i ett tidigt skede, utan offentlig diskussion, skriver avtal med KF-Fastigheter och ansvarar för att högbron över Svindersviken byggs är förkastligt. Eftersom vägförbindelsen inte har stöd i gällande översiktsplan borde kommunen ha börjat med en bred diskussion om hur denna del av Sicklaön ska utformas. Efter förslaget till översiktsplan varit ute på remiss kan arbetet med detaljplanen inledas. Han menar att det är oacceptabelt att först utarbeta detaljplan och sedan redovisa detta i översiktsplanen.

Detaljplaneförslaget stimulerar till ökad biltrafik och ökat bilberoende, vilket successivt minskar underlaget för kollektivtrafiken. Han påpekar vidare att andelen kollektivresenärer minskat i Nacka. Denna utveckling menar han leder till en ohållbar lokal trafiksituation, ett landskap för bilar med nya stora trafikytor, förstörd närmiljö samt ökade utsläpp av växthusgaser.

Han undrar hur projektet går ihop med kommunens övergripande mål att skapa en ”god livsmiljö och en långsiktig hållbar utveckling”. (Bilaga 34)

***Planenhetens kommentar:** Angående behov av förbindelsen, trafiksituationen m.m. se svar under ”Övergripande sammanfattning av inkomna synpunkter”. Bildande av naturreservat på Ryssbergen avgörs inte i denna detaljplan. Övriga synpunkter noteras.*

Synpunkter inkomna under underrättelsetiden

37. **Ägarna till Sicklaön 396:17** har kommit in med ett yttrande där de är kritiska till att Ryssbergen bebyggs. Att bygga en tunnel och gångstig kommer att skada Ryssbergen för alltid och står i kontrast med kommunpolitikernas ambition att skapa ett naturreservat av området. Byggtrafiken till och från bro- och tunnelbygget är inte utredd. Fastighetsägarna är oroliga för att byggtreprenörerna får bestämma byggtrafiken utan miljöhänsyn.

Gångstigen går genom Ryssbergens östra del. Där finns idag en stig som används av barn och vuxna i Vikdalen. Att under byggtiden ha trafik som kör i detta område motsätter de sig starkt. I den dalgång där gångstigen numera föreslås gå finns flera torrakor och annan blandskog. Att anlägga en väg här skulle förändra villkoren för djur och medföra avverkning av ett stort antal hundraåriga träd. De anser att Ryssbergen ska lämnas orörd och att all gc- trafik ska ledas genom tunneln. (Bilaga 35)

***Planenhetens kommentar:** Angående gc-trafik i tunneln, se svar under ”Övergripande sammanfattning av inkomna synpunkter”. Syftet med gångstigen är bl.a. att tillgängliggöra Ryssbergen för fler människor. De byggvägar som entreprenören önskar utnyttja ska godkännas av kommunen. Vid val av byggvägar är påverkan på miljön och störningar för närboende viktiga aspekter att ta hänsyn till. Gångstigen ska slingra sig fram igenom skogen med minimalt intrång i naturmiljön. De transporter som måste ske till tunnelmynningen kommer inte att gå längs med hela gångstigen. Gångstigen och den tänkta transportstigen sammanfaller endast i norra delen av Ryssbergen. Det är alltså inte aktuellt med byggtrafik på den östra delen av gångstigen där stigen mellan Vikdalen och vägporten under Värmdöleden idag går.*

38. **Ägarna till fastigheten Sicklaön 13:63** har kommit in med ett yttrande som överensstämmer med yttrandet från ägarna till Sicklaön 396:17. (Bilaga 36)

***Planenhetens kommentar:** Se svar till yttrande från ägarna till Sicklaön 396:17.*

Planenheten

Angela Jonasson
Tf. Planchef

Therese Sjöberg
Planarkitekt