

2010-09-27

Dnr 2007/12 214

Projekt 9214

Miljö- och stadsbyggnadsnämnden

SAMMANSTÄLLNING AV SYNUNKTER INKOMNA UNDER UTSTÄLLNING 1

Detaljplan för ny förbindelse mellan Kvarnholmen och Nacka Centrum, Nacka kommun

Upprättad på planenheten i september 2010.

Sammanställning av synpunkter inkomna under utställning 1 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 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 denna sammanställning.

Inkomna synpunkter under utställning 1 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.

Postadress
Nacka kommun
131 81 Nacka

Besöksadress
Granitvägen 15

Telefon
Växel 08-718 80 00
Direkt 08-718 93 62
Mobil 070-431 93 62
Fax 08-718 94 54

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

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. Miljö- och stadsbyggnadsnämnden beslutade den 11 november 2009, § 322 att ställa ut planförslaget. I samband med utställningsbeslutet fattade nämnden även 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 24 november till 22 december 2009.

Ändringar efter utställningen

Efter utställningen har förbindelsens sträckning närmaste Värmdöleden ändrats för att dels åstadkomma en lösning som är mer trafiksäker för oskyddade trafikanter och dels för att minska påverkan på idrottsområdet, bl.a. genom att istället kan behållas. Tunnelns lutning har minskats och mindre justeringar har gjorts av planområdets gränser. De ändringar som gjorts efter utställningen är så pass omfattande att en ny utställning krävs enligt 5 kap 25§ PBL.

Sammanfattning av inkomna synpunkter

Under samrådet inkom totalt 32 yttranden från remissinstanser och boende i närområdet. Samtliga inkomna yttranden bilägges sammanställningen. 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 är frågande till om en ny bro och väg är nödvändiga. De anser att förslaget innebär onödiga kostnader för kommunens invånare och onödigt intrång i Ryssbergen när behovet av anläggningarna är tveksamt. De anser att kommunen istället bör satsa på andra lösningar än biltrafik, tex utökad kollektivtrafik.

Planens 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.

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.

Gång- och cykelväg via Vikdalen

Många Vikdalsbor bestrider GC-vägen 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 eller via en ny gång- och cykelväg väster om 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 cyklister 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. Alternativen 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 där inga åtgärder.

Efter utställningen har planförslaget reviderats så att gång- och cykelbanan går på östra sidan av bilvägen vid passagen under Värmdöleden. Gång- och cykelvägen korsar sedan Griffelvägen söder om Värmdöleden.

Buller

Ett flertal frågor har kommit in angående buller och eventuella åtgärder. Detta gäller främst Vikdalen och buller från brofästet mot Vikdalsområdet och Ryssbergen.

Planenhetens kommentar:

Bullerutredningar har gjorts under planarbetet för att beskriva bullersituationen och för att föreslå åtgärder för att begränsa bullrets påverkan på närmiljön. Efter utställningen har kompletterande utredningar gjorts. 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 tunnelmynningen. Framtida bullernivåer mot Vikdalen bedöms understiga gällande

riktlinjer. Av bullerutredningen framgår att även mopeders påverkan på bullersituationen för boende längs Vikdalsvägen bedöms som liten.

Trafikutredning

Frågor har inkommit från ett flertal remissinstanser angående trafikutredningen bl. a. angående trafikmängd och trafikallsträng som anses vara överdrivna.

Planenhetens kommentar:

Utgångspunkten för trafikallsträngen utgör kommunens utbyggnadsförslag i enlighet med den fördjupade översiktsplanen för Sickla, faktiska siffror för pågående projekt samt programmet för Kvarnholmen. Trafikallsträngssiffrorna bygger på att 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.

Anslutning till Värmdöleden

Ett flertal frågor har kommit in angående Trafikverkets planer för framtida anslutningar, ramper m.m. till Värmdöleden och problem att överblicka helheten i trafiklösningen.

Planenhetens kommentar:

Anslutningen till Värmdöleden vid Birkavägen ingår inte längre i denna detaljplan. Anslutning kommer istället att prövas i en separat detaljplan som samordnas med Trafikverkets förstudie och arbetsplan. I kommande detaljplan för anslutningsvägen kommer frågorna som tagits upp i de inkomna yttrandena att utredas vidare. Det gäller exempelvis utformning av trafikplatsen, buller, eventuellt bullerskydd och tillgängligheten till Ryssbergen.

Byggtrafik

Boende i Vikdalen har uttryckt oro för att alla alternativa vägar som beskrivs kommer påverka Vikdalsvägen och att det inte nämns hur man ska säkra vägen. De för även fram att byggtrafiken kommer påverka Griffelvägen med tillkommande trafiksäkerhetsproblem.

Planenhetens kommentar:

Ansvar för säkerhetsfrågor avseende byggtrafiken i genomförandeskedet åligger den entreprenör som upphandlas för projektet. I byggskedet upprättar vald entreprenör en TA-plan (Trafikanordningsplan) som reglerar åtgärder rörande byggtrafiken. TA-planen ska godkännas av ansvarig förvaltning på kommunen.

För brons södra landfäste och den norra tunnelmynningen finns tre olika alternativ för byggtrafiken. De olika alternativen medför olika lång byggtid:

- *Alternativ 1: När brons södra landfäste utförs kommer viss byggtrafik att gå på den förstärkta GC-vägen. Denna lösning kommer inte att medföra ökat buller från byggtrafiken för boende i Vikdalen annat än under en kortare tid.*
- *Alternativ 2: Brons södra landfäste och norra tunnelmynningen byggs med hjälp av den förstärkta GC-vägen. Denna lösning innebär ökat buller från byggtrafiken under viss tid för boende längs Vikdalsvägen.*

- *Alternativ 3: Det södra landfästet för bron och den norra tunnelmynningen byggs med hjälp av pråmar och lyfikranar från Svindersviken. GC-vägen från Vikdalsvägen nyttjas i detta fall ytterst lite som byggtrafik och enbart med lätta fordon och bullerpåverkan för de boende blir minimal.*

Beslut om vilket av alternativen som kommer att bli aktuellt fattas i samband med upphandling av entreprenör.

Den föreslagna gång- och cykeltvägen mellan Vikdalsvägen och bron föreslås först anläggas som byggväg med temporär förstärkning med extra stöd.

Alla alternativen medför byggtrafik på Vikdalsvägen i olika grad, bl.a. vid utbyggnaden av gång- och cykeltvägen. Målet är dock att minimera antalet transporter längs Vikdalsvägen. I samtliga alternativ sker huvuddelen av arbetet med att bygga bergtunneln från söder. Byggtrafik kommer till området via Griffelvägen.

Inkomna synpunkter

Följande har inga synpunkter på planförslaget:

- Länsstyrelsen (Bilaga 1)
- Kommunstyrelsens arbetsutskott (Bilaga 2)
- AB Storstockholmslokaltrafik, SL (Bilaga 14)

Följande har synpunkter på planförslaget:

- Tekniska nämnden, Nacka kommun (Bilaga 3)
- Fritidsnämnden, Nacka kommun (Bilaga 4)
- Trafikverket (f.d. Vägverket) (Bilaga 5)
- Sjöfartsverket (Bilaga 6)
- Södertörns Brandförsvarsförbund (Bilaga 7)
- HSB Stockholm Distrikt Nacka-Värmdö (Bilaga 8)
- Stockholms Handelskammare (Bilaga 9)
- Nacka Energi (Bilaga 10)
- Nacka Hembygdsförening (Bilaga 11)
- Naturskyddsföreningarna Stockholmslän och Nacka (Bilaga 12)
- Nacka Miljövårdsråd (Bilaga 13)
- Holmenkvarnen 5 AB, fastighetsägare till Sicklaön 38:1 (Bilaga 15)
- Vikdalens villaförening (Bilaga 16)
- Fastighetsägare till Sicklaön 396:17 (Bilaga 17)
- Fastighetsägare till Sicklaön 380:5 (Bilaga 18)
- Fastighetsägare till Sicklaön 391:8 (Bilaga 19)
- Fastighetsägare till Sicklaön 13:8 (Bilaga 20)
- Fastighetsägare till Sicklaön 13:13 (Bilaga 21)
- Fastighetsägare till Sicklaön 13:63 (Bilaga 22)
- Fastighetsägare till Sicklaön 393:8 (Bilaga 23)
- Fastighetsägare till Sicklaön 391:3 (Bilaga 24)
- Fastighetsägare till Sicklaön 390:4 (Bilaga 25)
- Fastighetsägare till Sicklaön 396:6 (Bilaga 26)
- Fastighetsägare till Sicklaön 391:2 (Bilaga 27)
- Fastighetsägare till Sicklaön 396:16, nuvarande ägare (Bilaga 28)
- Fastighetsägare till Sicklaön 396:16, blivande ägare (Bilaga 29)
- Fastighetsägare till Sicklaön 393:11 (Bilaga 30)

- Fastighetsägare till Sicklaön 151:19 (Bilaga 31)
- Boende på Sicklaön 111:1 (Bilaga 32)

Sammanfattning och bemötande av inkomna synpunkter

Inkomna synpunkter från kommunala nämnder och remissinstanser
Länsstyrelsen har inga synpunkter på planförslaget. (Bilaga 1)

Kommunstyrelsens arbetsutskott har inga synpunkter på planförslaget. (Bilaga 2)

Tekniska nämnden, Nacka kommun (Bilaga 3)

I planhandlingarna beskrivs behovet av strategi för räddningsinsatser vid påsegling av broförbindelse. Tekniska nämnden undrar vem som i första hand ansvarar för att ett sådant underlag tas fram? Vidare undrar Tekniska nämnden när arbetet återupptas angående det omnämnda utredningsarbetet där ”räddningstjänstens insatsmöjligheter fortsättningsvis pågår”.

***Planenhetens kommentar:** Arbetet med säkerhetsfrågor pågår. Räddningstjänsten deltar i arbetet. Efter utställningen har tunneln kompletterats med ett rökgasschakt som förbättrar utrymningsmöjligheterna vid en eventuell brand.*

Fritidsnämnden, Nacka kommun (Bilaga 4)

Fritidsnämnden konstaterar att delar av byggnader tillhörande ishallen ligger inom allmän plats enligt förslaget. Fritidsnämnden föreslår att planförslaget justeras så att byggnaderna hamnar utanför detaljplanens gränser.

***Planenhetens kommentar:** Efter utställningen har planförslaget reviderats så att istället och samtliga byggnader som tillhör ishallen ligger utanför detaljplanen.*

Trafikverket (f.d. Vägverket) (Bilaga 5)

Trafikverket ser positivt på förbindelsen. Myndigheten framför att lokalvägsförbindelsen som ska korsas genom befintlig vägport under Värmdöleden vid Griffelvägen kräver en ändring av vägporten för att erhålla fri höjd. Innan åtgärder som berör den allmänna vägen påbörjas ska ritningar granskas och godkännas av Trafikverket samt avtal upprättas mellan Trafikverket och Nacka kommun.

***Planenhetens kommentar:** Nivåerna vid vägporten kommer att åtgärdas för att åstadkomma önskad fri höjd. Erforderlig samordning med Trafikverket kommer att ske i det fortsatta arbetet med förbindelsen.*

Sjöfartsverket (Bilaga 6)

Sjöfartsverket hänvisar till tidigare framförda synpunkter under samråd. Vidare anger Sjöfartsverket att vid planering av fasta belysningspunkter av och invid bron skall hänsyn tas så att den ger en tydlig markering för en säker manövrering men ej bländar sjöfarande eller påverkar funktionen på de ljuspunkter som är avsedda för navigation. Detta gäller även för arbetsbelysning och samråd ska i dessa fall ske med Sjöfartsverket.

Vid alla förändringar av befintlig utmärkning för sjöfarten skall tillstånd först sökas hos Transportstyrelsen.

Efter färdigställande skall koordinater för alla objekt geodetiskt bestämmas och rapporteras till Sjöfartsverket. Detta gäller även förändringar av strandlinje och bottenpografi eller andra förändringar som medför ändring av sjökortsinformationen.

Före arbeten påbörjas som kan påverka sjöfarten ska detta meddelas till Sjöfartsverket.

Planenhetens kommentar: *Fortsatt samråd angående nämnda åtgärder och förändringar kommer att ske med Sjöfartsverket.*

Södertörns Brandförsvarsförbund (Bilaga 7)

Södertörns brandförsvarsförbund undrar hur arbetet fortskrider med säkerhetsåtgärder som nämns under 3.9 risk och säkerhet i MKB:n. I planhandlingarna beskrivs behovet av strategi för räddningsinsatser vid påsegling av broförbindelse. Förbundet undrar vem som i första hand ansvarar för att ett sådant underlag tas fram? Vidare undrar förbundet när arbetet återupptas angående det omnämnda utredningsarbetet där "räddningstjänstens insatsmöjligheter fortsättningsvis pågår".

Planenhetens kommentar: *Arbetet med säkerhetsfrågor pågår. Räddningstjänsten deltar i arbetet. Efter utställningen har tunneln kompletterats med ett rökgasschakt som förbättrar utrymningsmöjligheterna vid en eventuell brand.*

HSB Stockholm Distrikt Nacka-Värmdö (Bilaga 8)

HSB framför som tidigare i samrådet att den föreslagna bron inte bör byggas. Ny bebyggelse på Kvarnholmen anses vara alltför omfattande med negativa konsekvenser på den nuvarande KF-bebyggelsen. En mer anpassad bebyggelse skulle kunna fungera med nuvarande vägförbindelser. HSB anser även att den kritik som framförts mot förslaget och den ekonomiska krisen gör att man bör avvakta med bron och se om bostadsbyggandet blir som planerat.

Planenhetens kommentar: *Angående behovet av ny broförbindelse se svar under "Övergripande sammanfattning av inkomna synpunkter, behov av förbindelse".*

Stockholms Handelskammare (Bilaga 9)

Handelskammaren Nacka/Värmdö som företräder det samlade näringslivet i kommunerna hänvisar till sitt svar under samrådet och är positiva till förslaget och betonar vikten av samordning i det fortsatta arbetet med en framtida östlig förbindelse.

Planenhetens kommentar: *I det fortsatta arbetet kommer vid behov nödvändig samordning att ske med aktörer och processer som ingår i en framtida östlig förbindelse.*

Nacka Energi (Bilaga 10)

Nacka Energi önskar ytterligare ett E-område norr om Tre Kronors väg för elförsörjningen till delar av området Sillkajen.

Planenhetens kommentar: *Planeringen av Sillkajen kommer att ske i en kommande detaljplanprocess och det önskade E-området ingår lämpligen i den detaljplan som kommer att omfatta Sillkajenområdet.*

Nacka Hembygdsförening (Bilaga 11)

Hembygdsföreningen anser att Ryssbergen måste få ett långsiktigt skydd, och att utbyggnaden ska ske med största försiktighet mot naturen. Den tänkta anslutningen mot Värmdöleden bör förläggas söder om denna för att inte inkräkta på Ryssbergen. Detta för att även minimera ljudstörningar i området. Vidare är Hembygdsföreningen bekymrade för de oskyddade trafikanternas säkerhet vid passage över Kvarnholmsvägen och framför att det bör anläggas ett signalreglerat övergångsställe söder om Värmdöleden.

Underfarten till Järlahöjden bör få en GC-bana på östra sidan och en smalare gångbana på den västra sidan för säkrare förbindelse till Ryssbergen.

Planenhetens kommentar: *Detaljplanen förhindrar inte ett eventuellt framtida beslut om skyddsstatus av Ryssbergen. Avvägningar mot naturvärden har gjorts i MKB:n som följer planarbetet. Anslutningar mot Värmdöleden ingår i Trafikverkets arbete för en framtida utbyggnad av Värmdöleden. Om övergångsställen ska vara signalreglerade regleras inte genom bestämmelser i detaljplan utan det hanteras i en separat process. Gång- och cykelbanan har flyttats till den östra sidan av bilvägen vid passagen under Värmdöleden.*

Naturskyddsföreningarna i Stockholms län och Nacka (Bilaga 12)

Naturskyddsföreningarna avvisar förslaget till detaljplan och ifrågasätter behovet av en vägförbindelse. De anser att Kvarnholmen kan utvecklas utan denna vägförbindelse. Ryssbergen bör bevaras genom att avsättas som naturreservat. Föreningarna anser vidare att trafikprognoserna är orealistiska och att kommunen bör utreda möjligheterna att bygga en GC-bro och utveckla Kvarnholmen till en Eko-stadsdel.

Naturskyddsföreningarna anser att planförslaget strider mot Nacka kommuns egna mål om långsiktig hållbar utveckling och mot nationella och regionala miljömål. De anser även att när av- och påfarterna till Värmdöleden utgått ur denna plan försämras möjligheterna att få ett helhetsgrepp kring området. Föreningarna redogör för de naturvärden som finns inom Kvarnholmen och Ryssbergen. De framför även att klimatfrågan inte är tillräckligt belyst och att alternativa lösningar ej är utredda.

Vad gäller finansieringen framför föreningarna att det i avtalet mellan KF-fastigheter och Nacka kommun saknas 225 miljoner för finansieringen av projektet. Det är uppenbart att en exploatering av Ryssbergen ska finansiera Kvarnholmsbron.

Planenhetens kommentar: *Angående behovet av ny broförbindelse m,m se svar under "Övergripande sammanfattning av inkomna synpunkter, "behov av förbindelse" ".
Detaljplanen förhindrar inte ett eventuellt framtida beslut om skyddsstatus av Ryssbergen.*

Den totala kostnaden för projektet inklusive anslutning till Värmdöleden beräknas uppgå till cirka 300 miljoner kronor. Inför antagande av detaljplanen kommer en uppdaterad kalkyl baserad på en ny riskanalys att tas fram.

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. Förutsatt att utbyggnaden på Kvarnholmen sker enligt programmet för Kvarnholmen kommer ca 165 miljoner kronor att tillfalla förbindelsen mellan Kvarnholmen och centrala Nacka.

Nacka Miljövårdsråd (Bilaga 13)

Nacka Miljövårdsråd avvisar planerna på en bro och tunnel från Kvarnholmen till Nacka Centrum. Huvudargumentet mot förslaget är att de vill värna om Ryssberget, ett nästan orört naturområde endast någon kilometer från Stockholms centrum. Planen strider mot Nacka kommuns mål om långsiktig hållbar utveckling genom att uppmuntra till bilåkande. Rådet anser att trafikprognoserna är uppblåsta för att motivera bygget. Vidare framför Miljövårdsrådet att några alternativ inte heller redovisats. Kostnaderna anses orimliga för projektet.

Planenhetens kommentar: *Angående behovet av ny broförbindelse m,m se svar under "Övergripande sammanfattning av inkomna synpunkter"*

Den totala kostnaden för projektet inklusive anslutning till Värmdöleden beräknas uppgå till cirka 300 miljoner kronor. Inför antagande av detaljplanen kommer en uppdaterad kalkyl baserad på en ny riskanalys att tas fram.

Fastighetsägaren på Kvarnholmen har via avtal förbundit sig att stå för delar av kostnaden i relation till mängden bygggrätter fastighetsägaren får i planläggningen av Kvarnholmen. Förutsatt att utbyggnaden på Kvarnholmen sker enligt programmet för Kvarnholmen kommer ca 165 miljoner kronor att tillfalla förbindelsen mellan Kvarnholmen och centrala Nacka.

SL har inga ytterligare synpunkter på planförslaget. (Bilaga 14)

Inkomna synpunkter från fastighetsägare inom och utom planområdet

Holmenkvarnen 5 AB (Bilaga 15)

Bolaget anser att planförslaget är väl genomtänkt, men anser att planarbetet för de av- och påfarter till Värmdöleden som utgått ur detaljplanen behöver återupptas så snart som möjligt.

Planenhetens kommentar: *Anslutningar mot Värmdöleden ingår i Trafikverkets arbete för en framtida utbyggnad av Värmdöleden. Anslutningarna kommer att planläggas i en separat detaljplan som samordnas med Trafikverkets arbete.*

Vikdalens Villaförening (Bilaga 16)

Föreningen avvisar förslaget avseende planerad GC-väg genom Vikdalen. Föreningen förespråkar i första hand en cykelväg i tunneln genom Ryssbergen och i andra hand en separat cykel- och gångväg över Ryssbergen. Villaföreningen hänvisar till tidigare skrivelser angående Vikdalen och konstaterar att detaljplanen medför stora negativa konsekvenser för de boende i Vikdalen. Föreningen anser att det fortfarande saknas fakta och underlag kopplat till Vikdalens framtid. Genom förslaget öppnas Vikdalen för genomfartstrafik vilket för all framtid kommer att förändra områdets karaktär. Detta är olämpligt ur trafiksäkerhetssynpunkt särskilt för barn och ungdomar. Föreningen anser också att konsekvenser för boendemiljö och kulturmiljö borde utredas vidare.

Villaföreningen hänvisar även till skrivelsen från fastighetsägaren till Sicklaön 396:17. Föreningen välkomnar en gångbana längs med hela Vikdalsvägen.

Planenhetens kommentar: *Planförslaget medför att gång- och cykeltrafikanter samt mopeder klass II leds genom Vikdalen. Genomfartstrafik från dessa trafikanter bedöms inte påverka Vikdalens karaktär. Yttrande är i stort i överrensstämmelse med den skrivelse som fastighetsägare till Sicklaön 396:17 inkommit med. Se även planenhetens svar till yttrandet från fastighetsägare till Sicklaön 396:17.*

Fastighetsägare till Sicklaön 396:17 (Bilaga 17)

Fastighetsägarna avvisar förslaget i sin helhet och förespråkar ett nollalternativ där ingen bro byggs. Miljövården kommer för alltid att gå förlorade i och med byggandet.

Ryssbergen är en speciellt bevarandevärd miljö och dess skog och mark kommer för alltid att förändras. Naturområdet har förblivit obebyggt på grund av sin besvärliga geologi. Alternativa förslag till en bro är fortfarande inte tillräckligt analyserade vilket fastighetsägarna tycker är sorgligt. De hänvisar till att flera tunga instanser ifrågasätter delar av planen där det finns brister, enligt samrådsredogörelsen. I egenskap av boende i

Vikdalen konstaterar de att det fortfarande saknas fakta i detaljplanen kopplat till Vikdalens framtid. Flera fakta gällande påverkan på Vikdalen saknas.

Fastighetsägarna bestrider en GC-väg genom Vikdalsvägen.

De tycker att det vore mycket mer lämpligt med en kompletterande väg i tunneln.

Lutningen på körbanan i tunneln är 7 % vilket i sig överskrider Trafikverkets standard.

De anser att det är inkonsekvent att anlägga moderna vägar enligt modern standard för att avsluta med verklighetens vägar som inte uppfyller dessa villkor. Lutningen på Vikdalsvägen och Järlastigen är ett problem om man avser göra området tillgängligt för funktionshindrade. Järlastigen har en lutning på över 10 % och alla andra anslutningar som leder till Järulahöjden, Forum Nacka eller Nacka stadshuset har starka lutningar.

Vidare framför de att beräkningarna som presenteras gör gällande att antalet cyklisterna på denna GC-väg kommer att vara 112 cyklar per dag, varav de flesta boende i Vikdalen.

Fastighetsägarna konstaterar att det blir en kostsam GC-väg.

De anser att Vikdalen behöver förbättringar och välkomnar förslaget om en gångbana längst med hela Vikdalsvägen, liksom andra förbättringar som kan göras i Vikdalen, tex parkeringsreglering, och gatubelysning. Dock påpekar de att detta inte ingår i planen vilket gör att det kanske drar ut på tiden att få till stånd en bra och heltäckande lösning för Vikdalsvägen. Då delar av området är Q-märkt borde förändringar som planeras som påverkar Vikdalens miljö utredas vidare.

Vad gäller buller saknar fastighetsägarna fortfarande uppgifter om hur bostäderna nära brofästet påverkas. Bullerutredningen visar värden väster om bron men inte öster om där Vikdalens mynning finns. Ändå nämns att bullernivåerna kommer att öka för bostäder nära brofästet.

Vad gäller byggtrafiken anser fastighetsägarna att alla tre nämnda alternativ kommer att påverka Vikdalsvägen. De påpekar att det inte nämns i underlagen hur man ska säkra vägen under byggtiden. De framför att påverkan på Griffelvägen också är noterbar och borde diskuteras utifrån ett säkerhetsperspektiv. Byggtrafik som belastar Griffelvägen är inte inräknat i trafikprognosen "PM trafik", vilket kan ge en felaktig bild av hur trafiken när bygget startar kommer att se ut. En överbelastning av korsningen vid Vikdalsvägen kan snabbt bli en realitet.

Som fastighetsägare av hus i Vikdalen är de oroliga för hur tunnelsprängningar, byggtrafik och övrig byggnation kommer att påverka hus. De vill att Vikdalens hus besiktigas i stor utsträckning och garantier ges för att skador ska ersättas.

I egenskap av tomtägare med mark en bit upp på Ryssbergen är de oroliga för hur detta bygge ska påverka möjligheterna att nyttja sin mark, och vilka skyldigheter de har gentemot allmänheten. Särskilt vilka skyldigheter de har när Ryssberget tillgängliggörs och som går utöver allemansrätten.

Fastighetsägarna anser att finansieringen av bron är otydlig och undrar varför inte en broavgift diskuteras som en del av finansieringen. Den samfinansieringslösning mellan kommunen och exploateringsbolag som beskrivs i genomförandebeskrivningen visar en kalkyl som säger att 290 mkr är realistiskt varav 72 mkr kommer från byggherrarna på Kvarnholmen. Detta är 40 mkr mer än tidigare beräkningar. Då har inte alla arbeten som blir en konsekvens av bygget inräknats. De anser att det kommer att krävas en

ombyggnad av Vikdalsvägen som inte är inräknad. De vill veta slutsumman för denna bro inklusive alla kringarrangemang som krävs.

Fastighetsägarna påpekar vidare att Värmdöledens anslutningar blir försenade när nu denna del planläggs i en separat detaljplan och Trafikverkets förstudie ej samordnas med denna.

De framför även att hanteringen av farligt gods behandlas alltför kort i planbeskrivningen. Saneringsarbetet på Kvarnholmen kommer att genomföras under lång tid. Det bör förtydligas hur dessa transporter kommer att belasta centrala Nacka.

Fastighetsägarna önskar även att Nacka kommun i sin nya översiktsplan för Sicklaön inte avser bebygga Ryssberget och norra sidan av Värmdöleden utan se till att spara de naturvärden som finns där för framtida generationer.

Planenhetens kommentar: *Flera av synpunkterna angående bron, Ryssberget och GC-vägar besvaras under "Övergripande sammanfattning av inkomna synpunkter".*

Förbättringar och förändringar i Vikdalen regleras inte av denna detaljplan. Det ingår dock i projektet att bygga trottoar längs med nedre delen av Vikdalsvägen. Denna åtgärd kan utföras inom ramen för den befintliga detaljplanen för Vikdalen. Kommunen har som målsättning att minimera de negativa konsekvenserna för boende i Vikdalen.

Ansvar, ersättning och garantier i samband med sprängningsarbeten åvilar utvald entreprenör. Entreprenören utför sedvanlig inventering, bedömning och kontroll av berört område inför, under och efter sprängningsarbeten.

Fastighetsägares rättigheter och skyldigheter följer lagstiftning och praxis gällande allemansrätten. Bedömningar av vad som omfattas av allemansrätten sker vanligtvis efter platsens karaktär, tomtens avgränsning och exponering av bostadshus osv. Jämfört med idag medför detaljplanen inga förändringar av fastighetsägarnas rättigheter och skyldigheter mot allmänheten.

Den totala kostnaden för projektet inklusive anslutning till Värmdöleden beräknas till uppgå till cirka 300 miljoner kronor. Inför antagande av detaljplanen kommer en uppdaterad kalkyl baserad på en ny riskanalys att tas fram.

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. Förutsatt att utbyggnaden på Kvarnholmen sker enligt programmet för Kvarnholmen kommer ca 165 miljoner kronor tillfalla förbindelsen mellan Kvarnholmen och centrala Nacka.

Hanteringen av förorenade massor från saneringsarbetena på Kvarnholmen ska ske enligt miljö- och stadsbyggnadsnämndens direktiv.

Fastighetsägare till Sicklaön 380:5 (Bilaga 18)

Yttrandet överrensstämmer med Vikdalens villaägarförenings yttrande.

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

Fastighetsägare till Sicklaön 391:8 (Bilaga 19)

Fastighetsägaren avvisar förslaget och förespråkar ett nollalternativ. De anser att miljövärden i Ryssbergen skulle gå förlorade om förbindelsen byggdes. De anser att det saknas fakta kopplade till Vikdalens framtid. De anser att om förbindelsen byggs bör gång- och cykelväg byggas i tunneln. De står även bakom de synpunkter som inlämnats av fastighetsägare till Sicklaön 396:17.

Planenhetens kommentar: Se svar till Vikdalens villaförening samt svar till yttrande från fastighetsägare till Sicklaön 396:17

Fastighetsägare till Sicklaön 13:8 (Bilaga 20)

Yttrande i överrensstämmelse med fastighetsägare till Sicklaön 396:17

Planenhetens kommentar: Se svar till yttrande från fastighetsägare till Sicklaön 396:17

Fastighetsägare till Sicklaön 13:13 (Bilaga 21)

Yttrande i överrensstämmelse med fastighetsägare till Sicklaön 396:17 avseende rubrikerna "Vikdalen behöver förbättringar", "Byggtrafik", "Bygget skador på bebyggelse" och "Tomtägares skyldigheter"

Planenhetens kommentar: Se svar till yttrande från fastighetsägare till Sicklaön 396:17

Fastighetsägare till Sicklaön 13:63 (Bilaga 22)

Yttrande i överrensstämmelse med fastighetsägare till Sicklaön 396:17

Planenhetens kommentar: Se svar till yttrande från fastighetsägare till Sicklaön 396:17

Fastighetsägare till Sicklaön 393:8 (Bilaga 23)

Yttrande i överrensstämmelse med fastighetsägare till Sicklaön 396:17

Planenhetens kommentar: Se svar till yttrande från fastighetsägare till Sicklaön 396:17

Fastighetsägare till Sicklaön 391:3 (Bilaga 24)

Yttrande i överrensstämmelse med fastighetsägare till Sicklaön 396:17

Planenhetens kommentar: Se svar till yttrande från fastighetsägare till Sicklaön 396:17

Fastighetsägare till Sicklaön 390:4 (Bilaga 25)

Fastighetsägarna anser att den planerade anslutningscykelvägen är en faktor som kommer att påverka trafiksäkerheten i området avsevärt då många barn bor och leker i området.

De motsätter sig därför att gång- och cykeltrafikanter leds genom området.

Fastighetsägarna undrar om kommunen gjort en riskanalys där konsekvenserna av att öka trafiken i Vikdalen har utvärderats och om det finns en miljökonsekvensbeskrivning.

Fastighetsägarna föreslår att en linbana byggs över viken till Forum. Alternativt att vägen genom Ryssbergen breddas så att alla trafikanter kan färdas genom tunneln eller göra en smalare förbindelse endast för bussar samt gång- och cykeltrafikanter.

Planenhetens kommentar: Se "Övergripande sammanfattning av inkomna synpunkter, "Gång- och cykelväg via Vikdalen" samt svar till yttrande från fastighetsägare till Sicklaön 396:17. En miljökonsekvensbeskrivning ingår i planhandlingarna där risker och bedömningar om konsekvenser av detaljplanen beskrivs. Övriga synpunkter noteras.

Fastighetsägare till Sicklaön 396:6 (Bilaga 26)

Fastighetsägarna avvisar förslaget och förespråkar ett nollalternativ. Yttrandet

överrensstämmer med fastighetsägare till Sicklaön 396:17 avseende rubrikerna "Bestrider en gång- och cykelväg genom Vikdalsvägen", "Ökade bullerstörningar" "Byggtrafik",

"Bygget skador på bebyggelse", "Tomtägares skyldigheter", "Värmdövägens

anslutningar blir försenade ” och ”Ytterligare exploatering av Ryssbergen måste förhindras”.

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

Fastighetsägare till Sicklaön 391:2 (Bilaga 27)

Yttrande i stort i överrensstämmelse med fastighetsägare till Sicklaön 396:17 med följande tillägg:

Fastighetsägarna avvisar förslaget i sin helhet och förespråkar ett nollalternativ där ingen bro byggs.

Fastighetsägarna anser att de bullernivåer som anges i planförslaget är i underkant till följd av Vikdalens topografi som medför att ljud studsar och koncentreras till nedre delen av Vikdalen. Bullerproblematiken bör behandlas mer utförligt i planhandlingarna.

De avvisar förslaget att gång- och cykeltrafiken ska ledas från södra brofästet till Vikdalsvägen. Detta då cykelleden inte minskar avståndet in till Stockholm nämnvärt men det finns risk för att cyklister väljer denna väg för att få nedförbacke och en mer naturskön väg in till Stockholm. Den föreslagna bommen kommer inte att minska hastigheterna på Vikdalsvägen annat än nere vid vändplanen. Fastighetsägaren framför även synpunkter på trafiksäkerhetsrisker när cyklar och bilar ska samsas på Vikdalsvägen där utfarter från fastigheter delvis döljs av grönska. De anser inte att en dragning av gång- och cykelvägen väster om tunneln bör avfärdas som för lång. De anser att gc-vägen mellan bron och Vikdalen kommer att förstöra den naturliga ravin som leder ner mot viken. De anser att en gc-väg genom tunneln är den bästa lösningen och att alternativet inte bör avfärdas som otrygt och alltför brant då även Järlastigens lutning överskrider standarden. Det är också troligt att ungdomar kommer att gena genom tunneln för att nå gymnasie- och idrottsområdet. Gc-vägen anses vara ett svepskäl för att kunna utnyttja gc-vägen för byggtrafik. Fastighetsägarna saknar också kostnader för de olika gc-alternativen.

Fastighetsägaren anser att förbindelsen med anslutningar till Griffelvägen kommer att påverka Nacka Sportcentra negativt. Ökade trafikytor och mer trafik kommer att ge ökad risk för olyckor, buller och trafikdamm. Ishall B, som måste flyttas om planen genomförs, måste få ett alternativt läge samt vara färdigbyggd innan befintlig anläggning rivs. Om inte detta uppfylls innebär det stora svårigheter för ishockeyns utövande i centrala Nacka.

Planenhetens kommentar: *Planförslaget har ändrats för att minska påverkan på idrottsområdet. Ändringen medför att istället inte behöver flyttas på grund av förbindelsen. Huvudsaklig bullerkälla i området är Värmdöleden. Tillkommande buller som tillförs av den nya förbindelsen bedöms påverka bullersituationen i mindre omfattning. I övrigt se ”Övergripande sammanfattning av inkomna synpunkter” samt svar till yttrande från fastighetsägare till Sicklaön 396:17.*

Fastighetsägare till Sicklaön 396:16, nuvarande ägare (Bilaga 28)

Fastighetsägarna anser inte att det är tillräckligt utrett hur en GC-väg kan tänkas påverka trafik och lekmiljön i Vikdalen. Den nedre delen av Vikdalsvägen är inte tillräckligt bred för att ge nog med plats för säker transport till och från skolor med trottoar. Även närmiljön kan påverkas negativt av ingrepp i den närliggande naturen som är Vikdalsbornas rekreationsområde. De anser att detaljplanen medför en försämrad

närmiljö och minskat värde på fastigheterna. De avser att yrka på ersättning pga. nedsättning av värde på fastigheten och försämrade boende miljö.

Planenhetens kommentar: Se ”Övergripande sammanfattning av inkomna synpunkter” samt svar till yttrande från fastighetsägare till Sicklaön 396:17.

Fastighetsägare till Sicklaön 396:16, blivande ägare (Bilaga 29)

Yttrande i överrensstämmelse med yttrandet från nuvarande fastighetsägare till Sicklaön 396:16.

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

Fastighetsägare till Sicklaön 393:11 (Bilaga 30)

Fastighetsägaren ställer sig frågande till finansieringen och behovet av bron och vill särskilt framhäva att Ryssbergens unika natur aldrig kan fås tillbaka. Fastighetsägaren ställer sig även frågande till en gång- och cykelväg genom Vikdalen och undrar var den skulle få plats. Fastighetsägaren instämmer i yttrandet från fastighetsägare till Sicklaön 396:17.

Planenhetens kommentar: Genom Vikdalen kommer det inte att byggas en separat gång- och cykelväg utan trottoaren längs med Vikdalsvägen föreslås förlängas ner till vändplanen. Cyklisterna kommer att cykla på vägen. Från vändplanen till det södra brofästet kommer en gång- och cykelväg att byggas. Se även svar till yttrande från fastighetsägare till Sicklaön 396:17.

Fastighetsägare till Sicklaön 151:19 (Bilaga 31)

Fastighetsägaren anser att det råder oklarheter om påfarterna till Värmdöleden kommer att byggas eller inte. Ramperna kommer dock inte att avlasta det befintliga vägnätet österut. I praktiken innebär det ökad trafik på Värmdövägen som idag har bullervärden över riktvärden för bostäder. Varför tar miljökonsekvensbeskrivningen inte hänsyn till detta? Fastighetsägaren anser att MKB:n är för snäv och att man inte bör fatta beslut innan dessa allvarliga miljökonsekvenser är belysta. Fastighetsägaren bifogar bullerutredning för Sicklaön 151:19 samt informationsbladet ”Buller- riktvärden med mera”.

Planenhetens kommentar: Mängden trafik på Värmdövägen påverkas i mindre utsträckning av detaljplaneförslaget. Huvudproblematiken på Värmdövägen är kopplad till befintlig trafiksituation och generella trafikökningar.

Boende på Sicklaön 111:1 (Bilaga 32)

Den boende anser att förbindelsen inte ska byggas utan anser att enbart en gång- och cykelbro bör byggas och att Ryssbergen ska avsättas som naturreservat. Han skriver att detaljplaneförslaget strider mot kommunens mål att bevara grönområden och landskapsrummet. Det brutala ingreppet i Ryssbergen, som han anser att broförbindelsen medför, innebär bl.a. att nyckelbiotoper försvinner, karaktären av gammal naturskog påverkas och att tallar av högt naturvärde och rödlistade arter försvinner. Han anser även att planförslaget strider mot det regionala miljömålet för biologisk mångfald.

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 tycker han är förkastligt. Han anser att det är den borgerliga majoriteten som beslutat att bron ska byggas och att medborgarna enbart får medverka i valet av alternativ för vägen.

Han anser att detaljplaneförslaget stimulerar till ökad biltrafik samt leder till ett samhälle med ökat bilberoende, vilket successivt minskar underlaget för kollektivtrafiken.

Beslutsunderlaget anses bristfälligt och han anser att det saknas en plan- och trafikutredning lika detaljerat utrett som aktuellt beslutsunderlag. En sådan utredning skulle inriktas på att skissera olika handlingsalternativ; t.ex. endast gång- och cykelbro, förstärkt kapacitet vid Henriksdals trafikplats och utökad kollektivtrafik.

Han anser att Nacka kommun borde satsa på bilsnål stadsplanering genom att tillämpa den s.k. fyrstegsprincipen. Han säger nej till en högbro för biltrafik över Svindersviken och till att en bilväg byggs genom Ryssbergens unika och känsliga naturområde. Istället ges egna förslag på lösningar.

Slutligen vill han återremittera detaljplaneförslaget för omarbetning och framtagande av en plan- och trafikutredning som ska innehålla alternativen: endast en gång- och cykelbro över Svindersviken, förstärkt kapacitet vid Henriksdals trafikplats och utökad kollektivtrafik.

Planenhetens kommentar:

Angående trafikutredning se ”Övergripande sammanfattning av inkomna synpunkter”.

I planprogram för detaljplaner 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.

Förbindelsen kommer att ge en kortare väg mellan centrala Nacka och nordvästra Sicklaön, vilket ökar tillgängligheten till service, skolor och idrott. Den kommer även att förbättrad kollektivtrafik genom att bussarna kan gå på bron. Kortare resvägar bidrar även till minskad klimatpåverkan.

Frågan angående en högbro med bl a bilväg togs upp i programmet till Kvarnholmen innan avtal skrevs. Samma alternativ som föreslogs i programmet för Kvarnholmen samt ytterligare två alternativ fanns med i program till Förbindelsen Kvarnholmen – Nacka centrum.

Planenheten

Angela Jonasson
Tf. Planchef

Therese Sjöberg
Planarkitekt