

2009-10-26

Dnr 2007/12 214

Projekt 9214

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

### **Samrådsredogörelse för detaljplan samt miljökonsekvensbeskrivning**

#### **Bakgrund**

Syftet med projektet är att 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 medför att det skapas en bättre trafikinfrastruktur för nordvästra Nacka och förbindelsen är ett nödvändigt komplement till Henriksdals trafikplats 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.

Inkomna synpunkter under samrådet 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 samt att barnen på sin skolväg i och med förslaget måste korsa förbindelsen. Flera synpunkter har också gällt bulleraspekten både i Vikdalen, vid Birkavägen och på Ryssbergen. Miljöorganisationer och boende i närområdet ifrågasätter även intrånget i naturvärdena på Ryssbergen. Vägverket accepterar inte att en ny anslutning till Värmdöleden planläggs innan Vägverkets förstudie och arbetsplan för projektet är framtagna.

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

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.

#### **Sammanfattning av inkomna synpunkter**

Under samrådet inkom totalt 45 yttranden från remissinstanser och boende i närområdet. Samtliga inkomna yttranden bilägges samrådsredogörelsen. Nedan sammanfattas först de vanligaste synpunkterna ämnesvis. Längre ned i dokumentet sammanfattas och kommenteras samtliga inkomna yttranden.

**Postadress**  
Nacka kommun  
131 81 Nacka

**Besöksadress**  
Granitvägen 15  
131 81 Nacka

**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

**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, 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.*

*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 – Hästholmssundet – 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.*

*Ökade bränslekostnader innebär naturligtvis ett minskat bilresande. I vilken utsträckning en ökad bränslekostnad påverkar är svårt att ha någon riktig uppfattning om. Även aktuellt konjunkurläge kan påverka bilresandet.*

**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.*

**Framtida tunnelbanelösning och övrig kollektivtrafik**

Synpunkter har kommit in på kollektivtrafiken och att man önskar bl.a. spårbanden kollektivtrafik.

**Planenhetens kommentar:**

*Förbindelsen kommer att trafikeras av kollektivtrafik i form av buss. I projektet Danvikslösen planeras ingen utbyggnad av spårtrafik till Kvarnholmen. Saltsjöbanan och Tvärbanan har inte kapacitet att ta emot mer trafik om inte ett extra spår mot Slussen byggs. Det finns i dagsläget inga planer på att bygga fler spår.*

*Nacka kommun arbetar med en övergripande kollektivtrafikplanering i samarbete med Stockholms lokaltrafik (SL), Stockholms stad och Värmdö kommun i projektet "kapacitetsstark kollektivtrafik". Förbindelsen bedöms inte vara i konflikt med en framtida tunnelbana.*

### **Gång- och cykelväg genom Vikdaslvägen**

Många Vikdalsbor är oroliga för hur Vikdaslvägen, som idag är förhållandevis smal, kommer att påverkas när gång- och cykeltrafiken och viss mopedtrafik från förbindelsen leds via Vikdalsvägen. Framförallt har trafiksäkerhet och buller lyfts fram som möjliga problemområden.

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 cyklisterna få och cykelrörelserna genereras från bostäderna längs med Vikdalsvägen.*

*Alternativa gång- och cykelvägar över Ryssbergen har studerats. 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. Alternativet 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.*

### **Buller**

Ett flertal frågor har kommit in angående buller och eventuella åtgärder. Bland annat eftersöker man kompletterande bullerutredningar för mopedtrafik på Vikdaslvägen och buller från bron mot Ryssbergen. Man är även orolig för att brons stålkonstruktion ska förvärra bullerproblematiken.

#### **Planenhetens kommentar:**

*Kompletterande bullerutredningar har genomförts för att undersöka om brons konstruktion förvärrar bullersituationen, mopeders bullerpåverkan i Vikdalen och åtgärder för att begränsa bullrets påverkan på närmiljön. Bullerutredningen har lett till att bron kompletteras med 1,4 meter höga bullerskärmar som integreras i bronsräckena samt att den norra tunnelmynningen kompletteras med bullerabsorberande material. Brons stålkonstruktion påverkar enligt utredningen inte bullersituationen. Av*

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

### **Övergångsställe vid Vikdalsvägen**

Många i Vikdalen har även påpekat att barnen som bor i Vikdalen och går i skola på Järlahöjden idag har en skolväg där de inte behöver passera större bilvägar. Detta kommer att förändras med planförslaget som innebär att de måste passera vägförbindelsen vid Vikdalsstigen som inte planeras med trafikljus.

#### **Planenhetens kommentar:**

*Övergångsstället vid Vikdalsstigen utformas med refug. Möjligheten finns att förhöja övergångsstället eller att förse det med trafikljus. Ett förhöjt övergångsställe är en trafiksäkrare lösning än trafikljus. Detta är dock inte en fråga som avgörs i detaljplanen.*

*Vid vidare projektering av förbindelsen kommer frågan om hur sikten vid övergångsstället kan förbättras att utredas vidare.*

*Att bygga en tunnelpassage under förbindelsen för gång- och cykeltrafikanter är komplicerat höjdmässigt och bedöms inte som ekonomiskt rimligt.*

### **Anslutning till Värmdöleden (väg 222)**

Ett flertal frågor har kommit in angående den föreslagna anslutningen till Värmdöleden vid Birkavägen. Vägverket har påpekat att innan arbetet med anslutningen fortsätter ska deras arbete med förstudie och arbetsplan för anslutningen inväntas.

#### **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 vägverkets 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 Vikdalsvägen ska användas som byggväg och önskat besked om vilka vägar som byggtrafiken kommer att använda.

#### **Planenhetens kommentar:**

*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 lyftkranar 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. Upphandlingen beräknas ske tidigast under våren/sommaren 2010. Om detaljplanen överklagas kan beslutet bli senarelagt.*

*Den föreslagna gång- och cykelvägen mellan Vikdalsvägen och bron föreslås först anläggas som byggväg med temporär förstärkning med extra stöd. Byggvägen kommer att hålla samma bredd som gång- och cykelvägen, vilket innebär att det fysiska ingreppet blir detsamma.*

*Alla alternativen medför byggtrafik på Vikdalsvägen i olika grad, bl.a. vid utbyggnaden av gång- och cykelvägen. 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 och därefter längs en provisorisk byggväg genom den befintliga gångtunneln vid Nacka gymnasium. Byggtrafiken föreslås lämna arbetsområdet via en temporär byggramp direkt mot Värmdöleden i västlig riktning. Detta för att minimera byggtrafiken på Griffelvägen. Om transporter från arbetsområdet inte kan gå via en byggramp till Värmdöleden kommer Griffelvägen att behöva användas för transporter i båda riktningarna. Under byggtiden kommer gc-vägar mellan Vikdalen och Järlahöjden tillfälligt att behöva dras om för att trafiksäkerheten ska kunna tillgodoses.*

### **Inkomna synpunkter**

Följande har inga synpunkter på förslaget till detaljplan:

- Miljödomstolen vid Nacka Tingsrätt (Bilaga 10)
- Vattenfall Eldistribution AB (Bilaga 13)
- TeliaSonera Skanova Access AB, (Bilaga 14)
- Polismyndigheten i Stockholms län, Närpolisen Nacka, (Bilaga 17)

Följande har synpunkter på förslaget till detaljplan:

- Länsstyrelsen i Stockholms län (Bilaga 1)
- Kommunstyrelsens arbetsutskott (Bilaga 2)
- Fritidsnämnden, Nacka kommun (Bilaga 3)
- Tekniska nämnden, Nacka kommun (Bilaga 4)
- Vägverket, Region Stockholm (Bilaga 5)
- Regionplane- och trafiknämnden, Stockholms läns landsting (Bilaga 6)
- Storstockholms Lokaltrafik (SL), Trafikplanering (Bilaga 7)
- Sjöfartsverket (Bilaga 8)
- Handikapprådet (Bilaga 9)
- Nacka miljövårdsråd (Bilaga 11)
- AB Fortum Värme (Bilaga 12)
- Stokab Ab (Bilaga 15)
- Nacka Energi (Bilaga 16)
- Stockholms handelskammare, Lokalavdelningen Nacka/Värmdö (Bilaga 18)
- HSB Stockholm, Distrikt Nacka-Värmdö (Bilaga 19)
- Hyresgästföreningen i Nacka-Värmdö (Bilaga 20)
- Nacka Hembygdsförening (Bilaga 21)
- Naturskyddsföreningen i Stockholms län och Naturskyddsföreningen i Nacka (Bilaga 22)
- Saltsjö-Järla Villaägareförening (Bilaga 23)
- Nyholmenkvarnen 2 AB, ägare till Sicklaön 13:2 (Bilaga 24)
- Fastighetsägare till Sicklaön 13:5 (Bilaga 25)
- Fastighetsägare till Sicklaön 13:8 (Bilaga 26)
- Fastighetsägare till Sicklaön 13:63 (Bilaga 27)
- Holmenkvarnen 5 AB, ägare till Sicklaön 38:1 (Bilaga 28)
- Fastighetsägare till Sicklaön 129:1 (Bilaga 29)
- Fastighetsägare till Sicklaön 380:5 (Bilaga 30)
- Fastighetsägare till Sicklaön 391:4 (Bilaga 31)

- Fastighetsägare till Sicklaön 390:8 med instämmande av fastighetsägarna till Sicklaön 390:9 och fastighetsägarna till Sicklaön 396:18 (Bilaga 32)
- Fastighetsägare till Sicklaön 391:2 (Bilaga 33)
- Fastighetsägare till Sicklaön 393:6 Vikdalen, (Bilaga 34)
- Fastighetsägare till Sicklaön 393:11 (Bilaga 35)
- Fastighetsägare till Sicklaön 394:1 (Bilaga 36)
- Fastighetsägare till Sicklaön 394:2 (Bilaga 37)
- Fastighetsägare till Sicklaön 394:13 (Bilaga 38)
- Fastighetsägare till Sicklaön 394:22 (Bilaga 39)
- Fastighetsägare till Sicklaön 396:6 (Bilaga 40)
- Fastighetsägare till Sicklaön 396:16 (Bilaga 41)
- Fastighetsägare till Sicklaön 396:17 (Bilaga 42)
- Boende på Blomstervägen 7E (Bilaga 43)
- Boende på G:a Värmdövägen 6 (Bilaga 44)
- Barn boende i Vikdalen (Bilaga 45)

### Synpunkter från remissinstanser

#### Länsstyrelsen i Stockholms län (Bilaga 1)

Länsstyrelsen har i tidigare programyttrande förespråkat alternativ C eftersom det från naturvårds- och friluftslivssynpunkt är att föredra, även om alternativ A skulle kunna accepteras.

Länsstyrelsen påpekar att området Svindersviken-Ryssbergen har stora värden framförallt för riksintressena kulturminnesvärden, kust och skärgård samt för det rörliga friluftslivet, vilket de tycker beskrivs bra i miljökonsekvensbeskrivningen. Eftersom alternativ C enligt länsstyrelsen vore att föredra från natursynpunkt vore det dock bra om skälen för valet av alternativ A framgick tydligare i avsnittet om alternativbeskrivning. En följd av detta ställningstagande anser länsstyrelsen borde medföra en bättre anpassning till Ryssbergens känsliga natur än vad förslaget anger. Till exempel förändras bullersituationen drastiskt över landskapsrummet där bron är dragen med nivåer som beräknas ligga högt över de 45 dB(A) som är riktvärden för rekreationsområden enligt bullerkartorna på sidorna 24 och 25 i miljökonsekvensbeskrivningen. Eventuellt skulle det kunna utredas om det är möjligt att minska denna påverkan genom en låg skärmning av bro och tunnelpåslag. Vidare anser länsstyrelsen att dagvattnet från bron borde renas innan det avleds till Saltsjöns vatten.

Byggskedet innebär ett stort ingrepp och skada på områdets höga naturvärden och länsstyrelsen anser därför att miljökonsekvensbeskrivningen bör innehålla krav på speciella skyddsåtgärder vid schaktningsarbeten och sprängning för att minimera skador på naturvärdena. Till detta bör krav på uppföljning och kontroll av hur arbetena genomförs finnas med i miljökonsekvensbeskrivning och föras över i genomförandebeskrivning och eventuella exploateringsavtal.

#### **Planenhetens kommentar:**

*En bullerutredning har utförts och förbindelsen kommer att kompletteras med bullerskydd för att minska påverkan på Ryssbergens tysta miljöer, se vidare under "Sammanfattning av inkomna synpunkter".*

*Miljökonsekvensbeskrivningen har kompletterats avseende alternativbeskrivning och krav på skyddsåtgärder och kontroll under byggtiden.*

*Kommunen delar inte länsstyrelsens bedömning att dagvatten från bron ska renas. Enligt kommunens dagvattenstrategi ställs krav på rening med denna recipient då fordonsmängden är större än 30 000 fordon/dygn. Övriga synpunkter noteras.*

**Kommunstyrelsens arbetsutskott** (Bilaga 2)

Kommunstyrelsens arbetsutskott anser att den nya gång- och cykelförbindelsen från bron fram till Vikdalsvägen ska anläggas på friliggande brygga utanför fastigheten Sicklaön 13:5.

**Planenhetens kommentar:**

*Gång- och cykelvägen har justerats så att den inte medför intrång på fastigheten Sicklaön 13:5.*

**Fritidsnämnden, Nacka kommun**, (Bilaga 3)

Fritidsnämnden meddelar att kommunens idrottsanläggningar utnyttjas till 100 procent idag och att det är givet att kommunen håller idrottsverksamheter i omedelbar anslutning till kommunens skolor. Det är därför fullständigt självklart att innan ishallar och sporthallar tas ur drift måste nya anläggningar stå färdiga.

Fritidsnämnden har tillstyrkt ett utredningsalternativ till planenheten beträffande Nacka sportcentrums framtid. I utredningsalternativet ingår att man ska visa på planernas konsekvenser för sport- och fritidsverksamheter och de anläggningar som kan knytas till dessa. Utredningen var menad att tas fram parallellt med planarbetet för den fördjupade översiktsplanen och bör innehålla en plan för verksamheternas framtid, där det tydligt framgår vilka anläggningar som behöver flyttas. I utredningsdirektiven bör även framtagande av nya detaljplaner där så krävs ingå. Fritidsnämnden saknar ovan nämnda utredning i detaljplanearbetet.

Nämnden påpekar att istället (B-hallen) på Nacka Sportcentrum måste flyttas omedelbart om förbindelsen ska vara i bruk i slutet av år 2011. B-hallen ska då ersättas. Problemet är att det inte finns tillräckligt med yta att ta i anspråk för en ny ishall i anslutning till den befintliga ishallen (A-hallen) på Nacka Sportcentrum, om inte någon annan idrottsverksamhet ska minskas. Det finns många fördelar att lokalisera ishallar i nära anslutning till varandra och fritidsnämnden föreslår därför den södra sidan av Ryssbergen, i anslutning till den tänkta vägförbindelsen, i slänten ner mot Värmdöleden, som ett intressant område att utveckla för ishallsverksamhet. De ser många fördelar med denna placering, bland annat att anläggningarna skulle fungera som bullerskydd för boende i Vikdalen. Det korta avståndet mellan Nacka sportcentrum och skolområdet bör inte vara något hinder och eleverna kan på så vis behålla möjligheter till idrottsverksamhet. Nuvarande markområde för Nacka ishall skulle kunna användas för en ny idrotts hall med multifunktioner och fritidsgård. Fritidsnämnden hänvisar till det separata ärendet "Förstudie av multiarena i Nacka".

**Planenhetens kommentar:**

*Istället kommer att flyttas när det inte är säsong. Under tiden för flytten kommer det bara att finnas en ishall i området. Istället föreslås bli placerat öster om Nacka ishall på den nuvarande 11-mannafotbollsplanen. 11-mannaplanen som idag är i grus kommer då att ersättas av en 7-mannaplan i konstgräs. Resterande del av den nuvarande planen kommer att användas för parkering. Placeringen medför ett mindre intrång i naturmarken norr om befintlig bollplan.*

*I förbindelseprojektet hanteras de frågor som berörs direkt av en byggnation av förbindelsen. För idrottsverksamheten påverkas den tillfälliga B-hallen, då denna måste flyttas. Den samlade idrottsverksamheten på Järlahöjden hanteras inom arbetet med den fördjupade översiktsplanen för centrala Nacka, där även en eventuell flytt av befintliga idrottsanläggningar till norra sidan av Värmdöleden utreds vidare. Inom hela kommunen hanteras lokalisering av idrottsverksamhet inom ramen för översiktsplanen. Övriga synpunkter noteras.*

**Tekniska nämnden, Nacka kommun (Bilaga 4)**

Tekniska nämnden påpekar att samtliga gång- och cykelöverfarter som föreslås i planförslaget ska utformas trafiksäkert.

Nämnden framhåller även att de höga bergsskärningarna vid den södra tunnelmynningen innebär att de befintliga gångförbindelserna upp mot utsiktsbergen och västra delen av Ryssbergen kommer att skäras av och bli obrukbara. De vill därför att nya trappleder eller motsvarande mellan de befintliga stigarna och den planerade gångstigen byggs ut i samband med planens genomförande. Den nya huvudvägen, som går parallellt med Värmdöleden, bör förses med övergångar på lämpliga platser för att ge gångtrafikanter som kommer från Finntorpshållet möjlighet att nå naturmarken och stigsystemen på Ryssbergen.

Den norra tunnelmynningen, trappleden med gångstig samt gång- och cykelvägen planeras inom ett naturområde som är klassat som nyckelbiotop. Nämnden framhåller att minsta möjliga påverkan i denna miljö måste eftersträvas. Planförslagets bestående fysiska påverkan på naturmiljön samt eventuella effekter på naturvärdena till följd av utformningen måste redovisas liksom tänkta skyddsåtgärder. I byggskedet måste också höga krav ställas på byggmetod och skydd av värdefull vegetation och hällmark.

Ryssbergens norra sluttning är idag en relativt tyst och bullerfri miljö. Tekniska Nämnden påpekar att de i sammanträdesprotokoll från 23 september 2008 lämnade en synpunkt om att detta är ett rekreativvärde som måste beaktas samt att bullerskyddande åtgärder bör vidtas. De konstaterar att detta inte finns redovisat i liggande förslag till detaljplan.

Eftersom området ingår i riksintresse för kust och skärgård med värden för turism och friluftsliv påpekar nämnden att det innebär att extra hänsyn bör tas vid utformning av t.ex. belysning på gc-vägen mellan brofästet och Vikdalen för att minimera störningens omfattning.

Nämnden påpekar att brandpost kommer endast att finnas vid respektive tunnelmynning, dvs ingen brandpost kommer att anläggas i mitten av tunneln såsom beskrivet i planbeskrivning. Vattenledning som anläggs fram till dessa är endast avsedd för brandsläckningsändamål samt för spolning av tunneln. Detta innebär att vatten i denna ledningssträcka kan bli stillastående. I stillastående vatten gynnas tillväxten av bakterier som kan påverka dricksvattnets kvalitet negativt. För att eliminera risken att stillastående vatten strömmar tillbaka i distributionsledningen, och förorenar dricksvatten, ska brandpostledningens anslutning utformas på sådant sätt att bakåtströmning av brandpostvatten förhindras. Nämnden påpekar vidare att den ledning som kommer att ledas ut i vattenområdet är en dagvattenledning, som tar hand om dränerings-, dag-, spol- och släckvatten från tunnel, och inte en spillvattenledning som det står i planbeskrivning.

En reningsanläggning som behandlar dag-, spol- och släckvatten kommer att anläggas innan detta vatten leds ut i recipient. Det bör förtydligas att dräneringsvatten och dagvatten avleds i två separata ledningar och att dräneringsvatten/inläckande vatten behöver ej ledas till reningsanläggning.

Under byggandet av tunnel kommer inläckande vatten samt sköljvatten från vattenbegjutning, efter rening, att ledas till en dagvattenledning. Nämnden framhåller då att det är viktigt att det inte leds till spillvattennätet.

Slutligen påpekas att Södertörns brandförsvarsförbund PM 609 bör beaktas i projekteringsarbetet, i syfte att säkerställa räddningstjänstens framkomlighet. Brandförsvaret önskar delta i kommande arbete kring tunnelns utformning vad gäller säkerheten i tunneln. Framför allt är det intressant för Brandförsvaret att delta i diskussionerna kring utrymning och insatsmöjligheter. De påpekar även att detaljplanen



inte behandlar frågan kring brandgasventilering av tunneln och brandförsvaret anser att denna fråga bör beaktas.

**Planenhetens kommentar:**

*Förbindelsen kommer att kompletteras med bullerskydd för att skydda Ryssbergens tysta områden, se vidare under "Sammanfattning av inkomna synpunkter".*

*Möjliga gångförbindelser från Birkavägen över den föreslagna anslutningen till Värmdöleden kommer att behandlas i den separata detaljplanen där anslutningen till Värmdöleden planläggs, se vidare under "Sammanfattning av inkomna synpunkter".*

*I samband med att förbindelsen byggs kommer gångstigarna från Vikdalsstigen upp på Ryssberget delvis behöva dras om, detta görs med samma standard som idag.*

*Planbeskrivningen har justerats avseende beskrivning av dagvatten mm.*

*Brandgaserna ventileras ut söder ut via tunnelmynningen. Vidare arbete kommer att samordnas med brandförsvaret och räddningstjänst. Övriga synpunkter noteras.*

**Vägverket, Region Stockholm (Bilaga 5)**

Vägverket yttrar sig i ärendet som väghållare för Värmdöleden, länsväg 222 och som sektorsansvarig myndighet för vägtransportsystemet.

För att åstadkomma en ny trafikplats på Värmdöleden krävs att en förstudie först tas fram, som också konstateras på sidan 11 i planbeskrivningen. En förstudie ska förutsättningslöst belysa behovet av en ny anslutning och var på sträckan en trafikplats i så fall är bäst lämpad. Vägverket har tidigare påtalat att detaljplanen för kopplingen mot väg 222 tidigast kan gå ut på samråd samtidigt som Vägverkets arbetsplan. Vägverket kan inte acceptera att kopplingen mot väg 222 detaljplanläggs innan förstudien är gjord och arbetsplanen framtagen. Deras målsättning är att påbörja förstudien snarast efter det att avtalet mellan Vägverket och kommunen är undertecknat.

Däremot anser Vägverket att sammanbindningen av lokalnätet mellan Kvarnholmen och Nacka centrum med fördel kan detaljplanläggas i ett tidigare skede. För att genomföra de etappåtgärder som påverkar Vägverkets vägområde men inte kräver handlingar enligt väglagen, så som sammanlänkning av lokalvägnätet under Värmdöleden, sänkning av vägport för att få fri höjd mm, ska handlingar granskas och godkännas av Vägverket. Även detta förfaringsätt förutsätter att ovan nämnda avtal undertecknas av kommunen.

Vägverket förutsätter därmed att kommunen avvaktar med de delar som berör den nya trafikplatsen och dess koppling från lokalvägnätet i detta skede.

**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 Vägverkets förstudie och arbetsplan. Övriga synpunkter noteras.*

**Regionplane- och trafiknämnden, Stockholms läns landsting (Bilaga 6)**

Regionplane- och trafiknämnden påpekar att det i utställningsförslaget till ny regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen föreslås en förlängning av tunnelbana från Kungsträdgården till Forum Nacka. Det är därför angeläget, skriver man, att planförslaget inte försvårar tänkbara framtida tunnelbanelösningar till Forum Nacka. I övrigt har nämnden inget att erinra mot förslaget.

**Planenhetens kommentar:**

*Förbindelsen bedöms inte vara i konflikt med en framtida tunnelbana.*

**Storstockholms Lokaltrafik (SL), Trafikplanering (Bilaga 7)**

SL är positiva till den planerade bron och tycker att det valda alternativet A är ett bra alternativ, även om Nacka Strand/Jarlaberg inte nås lika smidigt i alternativ A som i alternativ C.

I programskedet lämnade SL ett yttrande och vidhåller de synpunkter som framfördes då.

I övrigt avser SL trafikera bron med bussar till och från Kvarnholmen. Tanken är att förlänga linje 402 Slussen - Kvarnholmen till Nacka Centrum/Nacka gymnasium men detaljerna kring trafikeringen är inte klara.

Lutningen i tunneln kommer enligt planhandlingen att vara 7 %, vilket är precis den lutningen som inte får överstigas om busstrafik ska kunna framföras. SL ber därför kommunen se över möjligheten att minska denna lutning något om det är möjligt då förutsättningarna för busstrafik inte är optimala. På hållplatser kan lutningen vara max 2,5 % för att bussen ska kunna starta och stanna utan problem. SL förutsätter att kommunen arbetar för att ge bussen god framkomlighet över bron samt i anslutande gatunät på båda sidor.

Även om utredningen angående kapacitetsstark kollektivtrafik till Nacka ligger vilande för närvarande, vill SL att kommunen har en framtida kapacitetsstark lösning (t.ex. tunnelbana) i åtanke, så att detta inte omöjliggörs på grund av den nya bron.

Som framfördes i tidigare yttrande är det viktigt för SL att bussarnas radiokommunikation fungerar i tunneln.

SL vill delta i fortsatt planering av placering och utformning av hållplatser så att dessa passar ihop med den trafikering de planerar och att gångavstånd till viktiga målpunkter blir så korta och tillgängliga som möjligt.

**Planens kommentar:**

*Lutningen i tunneln kan inte minskas ytterligare utan att bron måste höjas. Brons höjd och huvudsakliga läge processades fram under programsamrådet för Kvarnholmen och har placerats med hänsyn tagen till riksintressena och att bron ska få ett så naturligt läge som möjligt i landskapet.*

*Busshållplatsen vid Griffelvägen ligger enligt planförslaget i 3,5 % lutning. Minskas lutningen förlängs ombyggnadssträckan på Griffelvägen. Enligt RIBUS 08 är lutningar på 2,5-3,5% acceptabelt. Samarbete kommer fortsatt att ske med SL för att lösningen ska vara godtagbar.*

*Förbindelsen bedöms inte ligga i konflikt med en framtida tunnelbana. Övriga synpunkter noteras.*

**Sjöfartsverket (Bilaga 8)**

Sjöfartsverket menar att även om risken för en olycka bedöms som försumbar i den aktuella risk- och säkerhetsbedömningen saknas konsekvensbeskrivning om en olycka skulle inträffa. Sjöfartsverket motsäger sig trots detta inte planerad broförbindelse med planerad segelfri höjd av 19,0 m inom segelfri bredd av 25,0 m. De påpekar att den segelfria höjden skall utföras i överenskommelse med definitionen för segelfri höjd, som beräknas med medelhögvattenytan som referensplan reducerat med säkerhetsmarginal, här 0,5 m. Höjdskyltar skall anslås. Dessa och den segelfria bredden skall märkas ut med tavlor i överensstämmelse med Sjöfartsverkets föreskrifter och allmänna råd om sjövägmärken, SJÖFS 2007:19. Utöver detta bör också nautiska ljus utmärkande segelfri

bredd och mittlinje anbringas. Samråd bör ske med Sjöfartsverket för utformning av skyltar och ljus.

Innan och under byggnadstiden skall samråd hållas med Sjöfartsverket för eventuell utmärkning av arbetsplatsområde samt information delges sjötrafik i området över arbetenas omfattning och tidplan. Efter avslutat arbete skall uppgifter om färdigställande lämnas till Sjöfartsverket för införande i sjökort.

**Planenhetens kommentar:**

*Den segelfria höjden är beräknad med en säkerhetsmarginal på 0,5 m. Fortsatt samråd kommer att ske med Sjöfartsverket. Övriga synpunkter noteras.*

**Handikapprådet (Bilaga 9)**

Handikapprådet, som tidigare yttrat sig i programskedet, noterar nu att gångförbindelsen längs stranden utökats i enlighet med rådets önskemål. Planförslaget innebär en omfattande förbättring av trafikförbindelserna inom västra Sicklaön, vilka kan komma alla grupper inom samhället tillgodo, inte minst dem som är beroende av den kollektiva trafiken. Handikapprådet välkomnar därför förslaget.

Rådet har dock synpunkter på gångförbindelserna. Gångstigarna i Ryssbergsområdet är idag bitvis svårframkomliga och behöver rustas upp. Rådet säger sig vara medvetet om de stora nivåskillnaderna i norra delen av området, men ifrågasätter om inte tillgängligheten från söder med relativt enkla medel skulle kunna förbättras, så att flera skulle kunna använda åtminstone någon av stigarna till någon av utsiktspunkterna. Vidare skriver rådet att upprustningen av gångstigen bör tas med i genomförandebeskrivningen.

Handikapprådet vill även ta tillfället i akt att göra miljö- och stadsbyggnadsnämnden uppmärksam på att de allt vanligare eldrivna rullstolarna ger mycket större möjligheter att övervinna nivåskillnader (10 % lutning). Därför, menar rådet, måste trappsteg undvikas i de fallen då lutningen är sådan att en eldriven rullstol kan ta sig upp även där handdrivna inte klarar det.

**Planenhetens kommentar:**

*I samband med att förbindelsen byggs kommer gångstigarna från Vikdalsstigen upp på Ryssberget delvis behöva dras om. Eventuell framtida upprustning/handikappanpassning av gångstigar på Ryssbergen hanteras inte inom detta projekt. Övriga synpunkter noteras.*

**Miljödomstolen vid Nacka Tingsrätt (Bilaga 10)**

Miljödomstolen meddelar att de inte yttrar sig i remisser av detta slag, eftersom de ofta är den myndighet som beslutar om tillstånd för denna typ av verksamhet.

**Nacka miljövårdsråd (Bilaga 11)**

Nacka miljövårdsråd är starkt negativ till planerna på en bro från Kvarnholmen till Nacka centrum. Den främsta anledningen är att rådet vill värna om Ryssbergen, som de anser är ett unikt naturområde med bland annat månghundraåriga träd. Som vägarna är planerade förstörs väsentliga naturvärden i området.

Miljövårdsrådet ifrågasätter argumenten för behovet av bron och undrar varför Kvarnholmsborna ska lockas till Nacka centrum och varför skattebetalarna ska stå för kostnaderna för detta.

Vidare uppfattar Miljövårdsrådet prognosen för trafikmängden från nordvästra Sicklaön efter utbyggnad (30 000 fordon/dygn) som kraftigt överdriven och ej underbyggd med fakta relevanta för Kvarnholmen. Biltrafiken blir avsevärt lägre, snarare 15 000 fordon/dygn. Rådet påpekar också vikten av att området får god kollektivtrafik, helst spår,

annars tät busstrafik. Nacka miljövårdsråd tror att framtidens urbana befolkning varken kan eller vill åka bil i samma utsträckning som idag och menar därför att nuvarande vägsystem kommer att räcka till.

Rådet befarar att förbindelsen kommer att användas som smitväg, varvid genomfartstrafiken ger stora problem för boende på och omkring Kvarnholmen.

Bron i sig befaras ge betydande ljudstörningar på grund av sin stålkonstruktion och vara till estetisk nackdel för Ryssbergen, Marinstaden, södra Kvarnholmen och Fjäderholmarna inom Nationalstadsparken.

Standarden för gång- och cykeltrafiken är en annan punkt som Miljövårdsrådet finner otillfredsställande. De kallar den usel och befarar att den kan ge upphov till betydande trafikproblem, såsom cyklisterna och även fotgängare i tunneln, trots förbud mot detta.

Vidare tycker Miljövårdsrådet att behovet av att bygga den s.k. parallella vägen norr om Värmdöleden om möjligt är ännu mindre än broförbindelsen och man betonar vikten av att dess anslutning till Värmdöleden inte får försvåra möjligheterna att komma ut i Ryssbergen från Birkavägen.

**Planenhetens kommentar:**

*Angående behovet av bron, trafikutredningen, kollektivtrafik, gång- och cykeltrafik på Vikdalsvägen, anslutningen till Värmdöleden och kompletterande utredning av buller se vidare under "Sammanfattning av inkomna synpunkter". Övriga synpunkter noteras.*

**AB Fortum Värme (Bilaga 12)**

Fortum Värme har ingen erinran avseende distributions- och produktionsanläggningar för fjärrvärme, fjärrkyla och stadsgas. De påpekar att de har ledningar för fjärrvärme inom planområdet för Kvarnholmen, där de samordnar de planerade ledningarna med JM och Nacka kommun.

**Planenhetens kommentar:** *Synpunkterna noteras.*

**Vattenfall Eldistribution AB (Bilaga 13)**

Vattenfall har inga anläggningar som berörs av detaljplanen och har därför inget att erinra.

**TeliaSonera Skanova Access AB (Bilaga 14)**

TeliaSonera Skanova Access AB har inget att erinra mot förslag till detaljplan.

**Stokab AB (Bilaga 15)**

Stokab har eventuellt intresse av att samförlägga kanalisering i projektet Detaljplan för del av Sicklaön 13:3 m fl och Ny förbindelse mellan Kvarnholmen och Nacka Centrum. De ser fram emot framtida kontakt i projektet.

**Planenhetens kommentar:** *Synpunkten noteras.*

**Nacka Energi (Bilaga 16)**

Nacka Energi påpekar att elförsörjningen till tunneln och belysningscentraler kräver att Nacka Energi får tillgång till mark inom området för uppförande av en transformatorstation. Om transformatorstationen ska ha ett avvikande utseende från det som framgått från de ritningarna Nacka Energi bilagt yttrandet, bekostas detta av exploatören. De framhåller också att det vid framtida behov av kabelförlängning från Kvarnholmen till Sickla kan finnas behov av rör i bron och att detta måste utredas vidare. Vidare påpekar de att flyttning eller ändring av befintliga eller tillfälliga anläggningar bekostas av exploatören och ska ske i god tid. Slutligen framhåller de att det

vägbelysningsanläggningar, som efter nybyggnation övergår till Nacka Kommuns ägo, skall samordnas med kommunen innan byggstart.

**Planenhetens kommentar:**

*Plankartan har kompletterats med ett E-område för placering av en inbyggd nätstation i norra tunnelmynningen. Övriga synpunkter noteras.*

**Polismyndigheten i Stockholms län, Närpolisen Nacka (Bilaga 17)**

Närpolisen Nacka har tagit del av aktuella planer och har inget att erinra.

**Stockholms handelskammare, Lokalavdelningen Nacka/Värmdö (Bilaga 18)**

Handelskammaren Nacka/Värmdö som företräder det samlade näringslivet i kommunerna ställer sig positiva till förslaget och menar att detaljplanen är väl genomtänkt och väl motiverad. De vill dock poängtera att det är viktigt att byggnationen av förbindelsen mellan Kvarnholmen och Nacka centrum ger full handlingsfrihet vad gäller planeringen och byggnationen av Österleden i framtiden.

**Planenhetens kommentar:**

*I det fortsatta arbetet kommer samordning att ske med arbetet för östlig förbindelse. Övriga synpunkter noteras.*

**HSB Stockholm, Distrikt Nacka-Värmdö (Bilaga 19)**

HSB:s distriktstyrelse hänvisar till sitt tidigare remissyttrande där de förordade det s.k. nollalternativet. Uppfattningen har inte ändrats sedan HSB tagit del av det senaste planförslaget. Man påpekar att omistliga natur- och kulturvärden går förlorade om bron över Svindersviken och tunneln under Ryssbergen byggs.

HSB saknar en redovisning av utfallet av den tidigare remissomgången. En sådan hade varit intressant för att kunna bedöma vilket underlag kommunen haft för sina ställningstaganden. HSB ifrågasätter dessa, eftersom det på sidan 26 i planbeskrivningen sägs "Planförslaget strider till viss del mot Nacka kommuns mål att bevara de grönområden som finns samt att bevara landskapsrummet mellan branter och höjder".

HSB konstaterar att genomförandetiden på 5 år kommer att medföra en betydande negativ omgivningspåverkan. Deras åsikt är dessutom att de pengar kommunen lägger på projektet istället borde användas som "lockbete" för att få vägverket att med förtur satsa de resterande summorna som krävs för att bygga en ny Skurubro.

**Planenhetens kommentar:**

*Tidigare yttrande har sammanfattats och besvarats i en samrådsredogörelse för planprogrammet, daterad 2008-11-24, och legat till grund för arbetet med detaljplanen.*

*Genomförandetid är den tid under vilken detaljplanen inte kan ändras, ersättas eller upphävas mot berörda fastigheters bestridande annat än om det är nödvändigt på grund av nya förhållanden av stor allmän vikt, vilka inte kunnat förutses vid planläggningen. Den kortaste genomförandetid som kan sättas enligt Plan- och bygglagen är fem år. Övriga synpunkter noteras.*

**Hyresgästföreningen i Nacka-Värmdö (Bilaga 20)**

Hyresgästföreningen vill reservera sig mot trafiklösningen, som de anser tveksam av skäl som framfördes i tidigare remissvar till vilket de hänvisar. Utöver detta tas färgsättningen av bron upp, vilken Hyresgästföreningen reserverar sig mot. Den "guldmetallic" som bron förutsätts bli lackerad i anser man inte riktigt smälter in i den genuina skärgårdsmiljö man tycker att Fjäderholmarna utgör, från vilka man förväntas se bron.

Den allvarligaste oron beträffande detaljutformningen känner Hyresgästföreningen inför bullret. Eftersom bron kommer att ligga vid mynningen av en långsträckt vik med höga och reflekterande bergssidor kan ljuden från bron komma att reflekteras och förstärkas. De är även oroliga för att infraljud med låg tonhöjd kan komma att bäras långt över vattnet och drabba Fjäderholmarna. Brons konstruktion kan också i sig komma att generera ljud genom sin stålkonstruktion och spända upphängning. Den kan även fungera som resonans för trafikljuden och vibrationer, skriver man. Hyresgästföreningen anser att dessa aspekter bör utredas eftersom de tycker att det vore olyckligt om kontinuerligt trafikbuller skulle komma att spridas över till Nationalstadsparken och Fjäderholmarna. Sådana konsekvenser bör så långt som möjligt undvikas och förebyggas.

**Planens kommentar:**

*Angående kompletterande utredning av buller se vidare under ”Sammanfattning av inkomna synpunkter”. Övriga synpunkter noteras.*

**Nacka Hembygdsförening (Bilaga 21)**

Hembygdsföreningen påpekar i sitt remissvar att bron kommer att utgöra en viktig anslutning mellan Kvarnholmen, Södra länken och Nacka centrum. Man påpekar att utformningen av bron och brons anslutning till tunnelmynningen är viktig och att anslutningen måste utföras så att den smälter ihop med naturen. Hembygdsföreningen skriver att kollektivtrafiken över Kvarnholmen mellan Nacka Centrum och Slussen borde gå via en spårbunden linje. Vidare påpekas att anslutningen till trafikplats Birkavägen bör förläggas mellan Värmdöleden och Nacka gymnasium för att undvika ingrepp i det känsliga naturområdet, Ryssbergen.

**Planens kommentar:**

*Angående kollektivtrafik och anslutningen till Värmdöleden se vidare under ”Sammanfattning av inkomna synpunkter”. Övriga synpunkter noteras.*

**Naturskyddsföreningen i Stockholms län och Naturskyddsföreningen i Nacka (Bilaga 22)**

Naturskyddsföreningarna anser att detaljplanen är helt oacceptabel utifrån ett miljö- och naturskyddsperspektiv. Planen strider mot Nacka kommuns egna mål om långsiktigt hållbar utveckling enligt översiktsplanen och dessutom strider den mot flera av de nationella och regionala miljömålen.

Föreningarna ifrågasätter starkt den trafikutredning som ligger till grund för projektet. Man påpekar att fyrstegsprincipen inte följts och att inga alternativ till bilbron angetts. Trafikprognoserna kallas för orealistiska och uppblåsta i syfte att motivera brobygget. Naturskyddsföreningarna skulle hellre se att Kvarnholmen planerades som en ekologisk stadsdel med modern kollektivtrafik och låg biltäthet t.ex. genom ett införande av båttrafik mellan Kvarnholmen och Stockholm. Man tycker även att möjligheterna att bygga en gång- och cykelbro istället, som inte skadar den känsliga miljön i Ryssbergen ska utredas.

Naturskyddsföreningarna finner det märkligt att det i MKB:n inget nämns om den intressanta och värdefulla floran på södra och sydöstra delen av Kvarnholmen. De har själva hittat signalarter och rödlistade arter på Kvarnholmen. Även i Ryssbergen förekommer ett flertal rödlistade arter och signalarter. Naturskyddsföreningen anser att naturvärdena och upplevelsevärden i området är unika och att MKB:n inte tillräckligt redovisar konsekvenserna för det sistnämnda. Riskerna för naturen och framförallt växtligheten, som är beroende av de lokala grundvattenmagasinen under byggskedet anses oacceptabla. Naturskyddsföreningarna föreslår att Ryssbergens unika natur- och rekreationsvärden, klassade som nyckelbiotop, bevaras genom att området avsätts som naturreservat i den fördjupade översiktsplanen för centrala Nacka. Även den beräknade

ökningen av ljudnivån på Ryssbergen innebär en betydande ljudförorening i en del av Nacka som verkligen behöver tysta områden.

Vidare är föreningarna mycket förvånade över att klimatfrågan inte belyses i MKB:n, någonting som de anser strida mot Miljöbalken kap 6, 12§. Det är en fråga som är mycket viktig vid planering av vägnät. Naturskyddsföreningarna redogör för Nackas ökade koldioxidutsläpp och vill påminna om att nya vägar skapar ökad biltrafik. De undrar samtidigt hur det är möjligt att nå målet med ett miljöanpassat transportsystem i Nacka och Stockholmsregionen om planen genomförs. Man efterfrågar istället en kombination av miljöstyrande avgifter, utökad kollektiv- och cykeltrafik samt kapacitetshöjande åtgärder i det befintliga vägnätet.

Att de enda alternativ som redovisats förutom nollalternativet är olika dragningar av vägen anser föreningarna inte uppfylla Miljöbalkens krav på redovisning av alternativa lösningar.

Slutligen undrar Naturskyddsföreningen var de resterande ca 200 miljoner kronorna – efter att KF fastigheter betalt 75 miljoner – ska komma ifrån? De tycker att det är uppenbart att det är exploatering av Ryssbergen som ska finansiera Kvarnholmsbron. Därför anser föreningen att det är i det närmaste ofrånkomligt att om bron byggs så kommer Ryssbergen att exploateras.

**Planens kommentar:**

*Angående behov av förbindelsen, trafikutredningen och kollektivtrafik se vidare under ”Sammanfattning av inkomna synpunkter”.*

*MKB:n och planbeskrivningen har kompletterats med klimatpåverkan. MKB:n har kompletterats avseende naturmiljön på Kvarnholmen. Övriga synpunkter noteras.*

### **Synpunkter från boende/föreningar i anslutning till planområdet**

#### **Saltsjö-Järila Villaägareförening (Bilaga 23)**

Villaägareföreningen har förståelse för att det finns ett behov av att bygga bron med tillhörande delar och menar att det kommer att innebära fördelar för Nacka och även i slutändan något positivt för dem. Föreningen har dock åsikter beträffande de föreslagna av- och påfarter för Värmdöleden som kommer att skära rakt genom deras område. De anser att Birka redan idag har en besvärlig trafiksituation och att förslaget med ytterligare en öppning i flödet kommer att utgöra ett hot mot tryggheten i området. Förslaget utgör även ett onödigt stort ingrepp i Ryssbergens skogsmiljö och i idrottsområdet och villaägareföreningen ifrågasätter behovet av dessa förbindelser. Sammanfattningsvis anser föreningen att ingreppen i Birka måste utgå från att boende och deras barn, besökare och andra som rör sig i området ska känna sig trygga i en levande miljö.

Vidare ser Saltsjö-Järila Villaägareförening det som ett absolut krav att det inte genomförs en anslutning för trafikplatsen (under Värmdöleden i Birkavägens förlängning) till Birkavägen. En genomfartsled genom villaområdet vore en dödsstöt för området.

Villaägareföreningen anger följande absoluta krav:

- Uppförande av bullerskydd längs Värmdöledens södra sträckning. Dessa bör vara rejäla och höga och inte av glassorten som är låga och ser smutsiga ut.
- Avskärmning mot fastigheterna av den avfartsramp som på södra sidan av Värmdöleden matar trafiken. Detta med hänsyn till buller och säkerhet. Avskärmningen måste även säkerställa skydd för en avåkning av ett tungt fordon, dvs. ett kraftigt räcke.

- Säkerställande av tillträde till Ryssbergens skogsområde från Birkavägen. Det påpekas att det inte finns någon beskrivning av hur en anslutning för den inritade GC-vägen under bron ska kunna knytas till parallellvägens norra sida.

Föreningen anser för övrigt att det är av största vikt att de bullerstörningar som uppstår av trafiken på den nya brodragningen utreds fullständigt. Förslag lämnas även på att Ryssbergen bör bullerskyddas med plank eller bullervall.

Saltsjö-Järla Villaägareförening har även bifogat det dokument som föreningen tagit fram för att övergripande beskriva hur ett gammalt villaområde kan förändras med förnuft och känsla. Beskrivningen heter "Ett tryggt och levande Birka" och skrevs bland annat för att Birkaborna känner oro inför de planarbeten i kommunen som påverkar deras område.

**Planenhetens kommentar:**

*Anslutningen till Värmdöleden har brutits ut ur denna detaljplan och kommer att prövas i en separat detaljplan. Buller, utformning av ramperna och tillgänglighet till Ryssbergen kommer att utredas vidare i det detaljplaneförslag som omfattar anslutningen till Värmdöleden. Angående kollektivtrafik, anslutningen till Värmdöleden och kompletterande bullerutredning se även vidare under "Sammanfattning av inkomna synpunkter".*

**Nyholmenkvarnen 2 AB, ägare till Sicklaön 13:2 (Bilaga 24)**

Bolaget Nyholmenkvarnen 2 AB anser att planförslaget är väl genomtänkt och skapar goda förutsättningar för en ur alla aspekter bra utveckling av Kvarnholmen samt en effektiv sammankoppling av denna med de centrala delarna av Nacka och Värmdöleden. Bolaget tycker också att planförslaget tar hänsyn till olika slags trafikbehov och att betydande markområden sparas för framtida utvecklingsändamål eller för fritid och rekreation.

Det konstateras också med tillfredsställelse att stor vikt lagts vid att utforma bron och övriga trafikaneläggningar på sådant sätt att de kommer att utgöra attraktiva riktmärken i landskapsbilden samtidigt som de ska smälta väl in i denna. Bolaget tillstyrker planförslaget.

**Planenhetens kommentar:** *Synpunkterna noteras.*

**Fastighetsägare till Sicklaön 13:5 (Bilaga 25)**

Fastighetsägaren samtycker med Vikdalens Villaförening om att förorda ett så kallat nollalternativ där ingen broförbindelse sker mellan Kvarnholmen och Ryssbergen.

Fastighetsägaren menar att alternativet med en gång- och cykelväg med mopeder genom Vikdalen kommer att öka genomströmningen av trafiken på vägen som är en smal återvändsgränd. Fastighetsägaren menar även att den befintliga vägen kommer att ha svårt att svälja ökningen och detta kommer att påverka trafikmiljön i Vikdalen på ett mycket negativt sätt.

Vidare skriver fastighetsägaren att den nybyggda gångvägen efter stranden i Vikdalen redan utgör en förbindelse och därför gör att en ny gång- och cykelväg, bara några meter därifrån, förefaller onödigt. Fastighetsägaren tycker att man utan svårigheter borde kunna utnyttja den då redan befintliga förbindelsen.

Sammanfattningsvis motsätter sig fastighetsägaren bron från Kvarnholmen och den nya gång-, cykel och mopedvägen genom Vikdalen.



**Planenhetens kommentar:**

*Angående gång- och cykeltrafik på Vikdalsvägen se vidare under "Sammanfattning av inkomna synpunkter".*

*Förbindelsen skall även vara tillgänglig för cyklar, vilket promenadvägen vid vattnet inte är. Övriga synpunkter noteras.*

**Fastighetsägarna till Sicklaön 13:8** (Bilaga 26)

Fastighetsägarna anser att den planerade gång- och cykelväg som tillåter mopedtrafik är en synnerligen dålig trafiklösning för de boende i Vikdalen, eftersom det kommer att innebära en fara för dalens barn med cyklister som åker förbi i höga hastigheter.

Mopederna kommer även att innebära stora bullerstörningar, särskilt nattetid.

Fastighetsägarna menar även att den tänkta sträckningen av gång-, cykel- och mopedbanan inte möter de krav som finns på maximal väglutning. Istället för GC-väg genom Vikdalen föreslår fastighetsägarna en dragning som går norr om den tänkta tunneln under Ryssbergen och som kan anslutas till den befintliga tunneln under Värmdöleden.

För att komma åt problemet med buller och trafikfaror i Vikdalen på grund av mopedister föreslår fastighetsägarna att man i första hand helt enkelt förbjuder mopedåkning (både EU-moped och icke EU-moped) och i andra hand att placera ut ett flertal mopedhinder, som tvingar mopeder att åka i mycket låg hastighet.

Barnen i Vikdalen har idag sin gångväg till Järsla skola via gångstigar genom Ryssbergen. De behöver inte passera någon trafikerad gata och har en säker väg till skolan. Enligt dagens tänkta sträckning av bilväg ska barnen passera en starkt trafikerad väg på ett övergångsställe som inte har trafiklysen. Detta anser fastighetsägarna vara helt ogenomtänkt och en ej accepterad lösning. De vill att det tas fram en trafiksäker lösning för barnen direkt och inte efter att någon allvarlig olycka har inträffat. Fastighetsägarna föreslår åtgärder för att barnen från Vikdalen även i fortsättningen ska ha en säker skolväg: I första hand bygga en särskild tunnelpassage under den nya tänkta vägen uppe i Ryssbergen eller åtminstone ta fram en trafikpassage som har trafikljus.

**Planenhetens kommentar:**

*Angående kompletterande utredning av buller och övergångsställe vid Vikdalsstigen se vidare under "Sammanfattning av inkomna synpunkter". Övriga synpunkter noteras.*

**Fastighetsägare till Sicklaön 13:63** (Bilaga 27)

Fastighetsägarna skriver att de valt Vikdalen för dess lugna och trevliga läge, med äldre hus och fruktträdgårdar, en oas som de kallar det. Med förslaget kommer dessa värden att försvinna från Vikdalen, anser de. I övrigt håller de med fastighetsägarna till Sicklaön 390:8:s yttrande på alla punkter.

*Planenhetens kommentar: Se planenhetens kommentarer till yttrande från fastighetsägarna till Sicklaön 390:8.*

**Holmenkvarnen 5 AB, ägare till Sicklaön 38:1** (Bilaga 28)

Bolaget Holmenkvarnen 5 AB anser att planförslaget är väl genomtänkt och skapar goda förutsättningar för en ur alla aspekter bra utveckling av Kvarnholmen samt en effektiv sammankoppling av denna med de centrala delarna av Nacka och Värmdöleden. Bolaget tycker också att planförslaget tar hänsyn till olika slags trafikbehov och att betydande markområden sparas för framtida utvecklingsändamål eller för fritid och rekreation.

Holmenkvarnen 5 AB är positiva till brons utformning och anser att den kommer att utgöra ett attraktivt riktmärke i landskapsbilden. Dock har man några betänkligheter kring brons lokalisering och anser att det norra brofästet, dvs. det på Kvarnholmen, måste flyttas

västerut så att bästa möjliga anpassning till naturmarken kan ske och att det på ett naturligt sätt går att ansluta vägen från Kvarnholmen till bron.

Beträffande buller utgår bolaget från att broförbindelsen kommer att utformas på sådant sätt att det blir en bra boendemiljö för närliggande bostäder.

Eftersom förbindelsen är viktig för utbyggnaden av Kvarnholmen och eftersom bolaget tydligt markerat detta genom att medverka i finansieringen av förbindelsen vill man understryka vikten av att målsättningen för färdigställandet till 2011-12-31 upprätthålls. Med beaktande av ovan anförda synpunkter tillstyrker bolaget planförslaget.

**Planens kommentar:**

*Angående kompletterande utredning av buller se vidare under ”Sammanfattning av inkomna synpunkter”.*

*I planprogrammet för detaljplaner Kvarnholmen – Hästhalmssundet – östra Gäddviken processades bronns höjd och huvudsakliga läge. Av hänsyn till riksintressena samt för att uppnå en så naturlig sträckning som möjligt i landskapet, sträcker sig den nya bron från Kvarnholmen över Svindersvikens inlopp till ett läge på Ryssbergen strax väster om Vikdalen. Udden kommer då delvis att dölja brofästet sett från farleden. Arbete pågår med det exakta läget för bronns landfästen. Övriga synpunkter noteras.*

**Fastighetsägarna till Sicklaön 129:1 (Bilaga 29)**

Fastighetsägarna påpekar att deras bostadsområde redan idag är extremt utsatt för trafik. De tycker att den långa parallella vägen längs motorvägens norra sida för att komma åt viadukten i Birka är onödig, dyr och förstör värdefull natur på Ryssbergen. Den föreslagna vägen är en indikation på att kommunen har framtida planer på att dra ner ännu mer trafik i området. De menar att det är fullt möjligt att ha en av- och påfart vid viadukten vid Griffelvägen/Nacka IP istället eller välja andra trafiklösningar. En bild med alternativ vägdragning har bifogats yttrandet. Denna lösning har skickats med i tidigare samrådsvar utan att fastighetsägarna fått kommentarer på bilden. De vill nu veta om förslaget de ger är ogenomförbart och i så fall varför.

Om planen genomförs ställer fastighetsägarna följande krav:

- Bullerplank som börjar bakom fotbollsplanen vid Tallidsskolan till viadukten vid Birkavägen. Bullerplanket bör i möjligaste mån döljas med växtlighet.
- Åtgärder som skärmar av motorvägsbelysningen mot tomterna på Borgvägen.
- Tyst asfalt som minskar både buller och partiklar på sträckan från Talliden till Nacka Forum.
- Någon sorts garanti för att man inte kommer koppla på Birkavägen med de nya av- och påfarterna.
- Kopplingen mellan Birka och Ryssbergen får inte försvinna. Fastighetägarnas oro uppstår eftersom det i detaljplanen inte finns någon gång- och cykelväg under viadukten.

**Planens kommentar:**

*Anslutningen till Värmdöleden har brutits ut ur denna detaljplan och kommer att prövas i en separat detaljplan. Buller, utformning av ramperna och tillgänglighet till Ryssbergen kommer att utredas vidare i det detaljplaneförslag som omfattar anslutningen till Värmdöleden, se även vidare under ”Sammanfattning av inkomna synpunkter”. Det förslag som skickats in av fastighetsägarna har bedömts ligga för nära avfartsramperna som leder upp till Vikdalsvägen. Förslaget påverkar även området vid Nacka gymnasium då det inte finns tillräckligt med plats för en trafikplats i detta läge och medför att den befintliga vägporten måste byggas om. Var den framtida trafikplatsen ska ligga kommer att utredas i vägverkets förstudie.*

**Fastighetsägaren till Sicklaön 380:5 (Bilaga 30)**

Fastighetsägarna tycker inte att det ligger i linje med Sveriges miljömål att satsa så mycket på biltrafik och så lite på cykeltrafik som görs med detta planförslag. De påpekar att sträckningen har begränsad sikt i korsningarna och att gällande normer för stoppsikt inte uppnås. De efterlyser ett betydligt mer framsynt sätt att stimulera cyklandet och skapa en så trygg trafiklösning som möjligt för cyklister och inte bara bilister i Nacka. En beräkning av det framtida cykelflödet saknas och fastighetsägaren är samtidigt orolig för att cykeltrafiken ska hålla hastigheter uppemot 40-50 km/h som den gör på till exempel Norr Mälarstrand. En sådan typ av trafik vore mycket olämplig genom ett bostadsområde som Vikdalen.

Eftersom snöröjning ska kunna genomföras på GC-vägen befarar fastighetsägarna att denna kommer att vara allt ifrån smäcker och frågar hur det kan komma sig att det inte finns en enda ordentlig bild eller gestaltning på denna väg med i underlaget. De menar att det i princip inte heller utretts vad som krävs för att en lösning med moped/cykel/gångväg genom tunneln skulle kunna vara möjlig.

Fastighetsägarna har förslag på alternativa sträckningar för GC- och mopedvägen. Om den nu föreslagna sträckningen för denna väg från norra tunnelmynningen till Vikdalsvägen istället dras i sydvästlig riktning från tunnelmynningen bör en anslutning till den befintliga grusvägen, från tunneln under väg 222 som går i nordvästlig riktning över Ryssberget, kunna skapas relativt enkelt. Med detta alternativ behövs det inte heller en ny promenadstig. I kombination med en gångtrappa från brofästet ner till strandpromenaden är en sådan väg mer ändamålsenlig och mer kostnadseffektiv.

Argumentet för att inte leda moped/gång/cykelvägen över Ryssbergen är att det skulle bli svårt att undvika en lutning på max 5 %. Detta finner fastighetsägarna märkligt eftersom alternativet som föreslås innebär att vägen leds via Järlastigen vars lutning överstiger 5 % flera gånger om. Man menar att alternativet med moped/gång/cykelväg i tunneln och över Ryssbergen avförts alltför lättvindigt. Det finns heller inga kostnadsuppskattningar för olika alternativ.

Fastighetsägarna anser att planförslaget är inkonsekvent. Detta för att motiven till bron anses överväga de riksintressen som Ryssbergen utgör. När sedan gång-, cykel- och mopedvägen diskuteras förläggs den i Vikdalen istället för över Ryssbergen med motiven att skydda natur- och rekreationsvärdena. Fastighetsägarna anser därför att skyddsintresset för Ryssbergen inte är så stort att det hindrar en gång-, cykel- och mopedväg över berget. Dessutom skulle en placering av vägen över berget göra området mer tillgängligt för t.ex. barnfamiljer, äldre och handikappade.

Att gång- och cykelvägen ska korsa bilvägen vid södra tunnelmynningen anser fastighetsägarna är en brist i infrastrukturen som måste ses över.

Istället för att genomföra två halvdåliga förslag, (1) att öppna för genomfart av gång-, cykel- och mopedväg genom Vikdalen och (2) att dra en promenadstig över Ryssbergen som varken kan användas av gamla, barnvagnar eller handikappade, framför fastighetsägarna tre andra förslag. De tycker att (1) det istället ska byggas en ordentlig gång-, cykel- och mopedväg över Ryssbergen i tunneln eller markplanet som ansluter till IP/Järla-området och (2) att endast en promenadstig byggs från bron till den nya strandpromenaden och (3) att befintlig gångväg upp till vändplanen vid Vikdalsvägen rustas upp i mån av behov.

Fastighetsägarnas åsikter delas av många boende i Vikdalen och ligger i linje med de synpunkter som framförts av Vikdalens Villaförening i dess yttrande till programförslaget.

**Planenhetens kommentar:**

*Angående gång- och cykeltrafik på Vikdalsvägen och anslutning till Värmdöleden se vidare under ”Sammanfattning av inkomna synpunkter”.*

*När kommunen bygger nya vägar gäller nuvarande normer, däremot är det inte möjligt att bygga om alla befintliga vägar efter dessa normer. För att man i framtiden skall få bättre vägar är det dock viktigt att nybyggnation sker enligt vid utbyggnaden gällande normer. Från Vikdalsvägen kan man även ta sig till Järlahöjden via Rosenbergsvägen och befintlig vägport under Värmdöleden. Övriga synpunkter noteras.*

**Fastighetsägare till Sicklaön 391:4 (Bilaga 31)**

Fastighetsägarna finner det märkligt att Nacka kommun väljer att satsa på biltrafiken, vilket de tycker går stick i stäv med modernt miljömedvetande och Nacka kommuns uttalade policy. I övrigt instämmer de med fastighetsägarna till Sicklaön 390:8:s yttrande.

**Planenhetens kommentar:** *Se planenhetens kommentarer till yttrande från fastighetsägarna till Sicklaön 390:8.*

**Fastighetsägarna till Sicklaön 390:8 med instämmande av fastighetsägarna till Sicklaön 390:9 och fastighetsägarna till Sicklaön 396:18 (Bilaga 32)**

Fastighetsägarna inleder sitt yttrande med att konstatera att förbindelsen mellan Nacka centrum och Kvarnholmen kommer att byggas och att en snyggt designad bro till och med kan tillföra landskapsbilden något positivt. Ryssbergen kan bli ett viktigt rekreativt område för framtida Kvarnholmsbor.

Det buller som genereras från Värmdöleden förtar stora delar av upplevelsen av Ryssbergen och södra delen är tämligen oattraktivt på grund av detta, skriver fastighetsägarna. Fastighetsägarna är övertygade om att samtliga boende i området skulle glädjas om det investerades i att få till ett rekreativt område i klass med Tyresöreservatet. Angående bullret skriver de vidare att det är beklagligt att ingen åtgärd för bullereffekterna finns beskrivna i gestaltningsprogrammet, med undantag för några pliktskyldigt ditritade bullerskydd vid avfartsrampen österut mot Kvarnholmen vid Birka. Därför föreslår de att kraftiga bullerskydd byggs längs hela det avsedda rekreativt området samt att bullernivån för fastigheterna vid Vikdalsvägen/Järlastigen reduceras på samma sätt som man har för avsikt att göra vid Birka. De föreslår vidare bullervallar som förhöjer upplevelsen och ger exempel på sådana från Täby, Fittja/Hallunda och Södra länken/Hammarbybacken/Fredells. Även tyst asfalt borde vara en bra lösning skriver de.

Gång- och cykelvägen som ska anslutas till Vikdalsvägen anser fastighetsägarna vara överdimensionerad och onödig. De menar att de allra flesta kommer vilja ta vägen genom tunneln ändå och att man därför skulle anslå resurser för att göra en cykel- och promenadväg genom tunneln, säker och skild från övrig trafik. Ett alternativ till detta förslag ger fastighetsägarna genom att föreslå att vägen helt tas bort och att man istället bygger trappa/gångstig från bron ner till strandpromenaden.

Om kommunen ändå beslutar att det ska finnas en anslutning mellan bron och Vikdalsvägen föreslår fastighetsägarna att denna endast ska vara anpassad för fotgängare. De menar även att om Vikdalsvägen ska ingå i infrastruktursatsningen vore det rimligt att rusta upp den. Det vore på sin plats med trottoar längs hela Vikdalsvägen samt att byta ut den befintliga gatubelysningen till något mer diskret än den motorledsbelysning som nu dominerar gaturummet. Man påpekar att Vikdalens Villaförening under många år försökt få till en ”snällare” belysning utan att lyckas och undrar om det kanske finns möjlighet nu?

**Planenhetens kommentar:**

*Angående gång- och cykeltrafik på Vikdalsvägen och kompletterande bullerutredning se vidare under "Sammanfattning av inkomna synpunkter". GC-vägen planeras att få ett utseende motsvarande den redan utbyggda strandpromenaden. Övriga synpunkter noteras.*

**Fastighetsägare till Sicklaön 391:2 (Bilaga 33)****Brev daterat 2009-06-21 23:00**

Fastighetsägaren anser att ingen bullerutredning är gjord för hur Vikdalen kommer att påverkas av buller från den tilltänkta bron. Fastighetsägaren påpekar att det i planbeskrivningen nämns att det finns risk att buller sprids från Kvarnholmen över Svindersviken. Det påpekas även att bron som valts har en stålkonstruktion och fastighetsägaren undrar om hänsyn tagits till val av bro med tanke på buller. Vidare ifrågasätts konstruktionen av bron från bullersynpunkt och man undrar bl.a. om bron kommer förses med stomljudsisolering och om bullerskyddsskärmar kommer att anläggas längs bron.

De störningar som den nya gång- och cykelleden och förväntad mopedtrafik bidrar med skall enligt fastighetsägaren läggas på toppen av de störningar som en tänkt broförbindelse kommer att ge.

Vidare undrar fastighetsägaren om en gång- och cykelled runt Ryssbergen kommer öppna upp ingången till Vikdalen och på så sätt öka ljudkänsligheten.

Fastighetsägaren vill att man undersöker mopedbuller i Vikdalens nedre del. Det påpekas att mopeder som idag åker ned upplevs som väldigt störande då de har betydligt högre bullernivåer än de bilar som passerar.

Vidare vänder sig fastighetsägaren mot att introducera buller till de ännu tysta delarna av skogsområdena på Ryssbergens norra sida. Det påstås att det i planbeskrivningen står att man vid byggnation av leden tänker upprätta bullerskydd längs Värmdöleden för att öka värdet på området. Fastighetsägaren anser att man bör vidta kraftiga åtgärder för att inte introducera buller i de tysta naturområdena.

Fastighetsägaren vill också höja ett finger för att man tänker tillåta dagvatten från bron att rinna ner i Saltsjön och vill hellre att man tittar på möjligheterna att vid ett eventuellt bygge av bron leda tvättvatten och dagvatten från bron till Henriksdals reningsverk och samtidigt avlägsna det spill från Värmdöleden som idag rinner ut vid stranden i Vikdalen.

Fastighetsägaren anser att förbindelsen inte bör byggas.

**Planenhetens kommentar:**

*Angående gång- och cykeltrafik på Vikdalsvägen, kompletterande bullerutredning samt behov av förbindelsen se vidare under "Sammanfattning av inkomna synpunkter".*

*Dagvattnet från bron bedöms inte vara speciellt förorenat. Kommunen arbetar för att minimera mängden dag- och grundvatten som går till reningsverk. Vägverket utreder separat rening av dagvatten utmed hela Värmdöleden.*

**Brev daterat 2009-06-21 23:12**

Fastighetsägaren påpekar att kommunen anser att tunneln inte är lämplig för gång- och cykeltrafik på grund av att lutningen skulle överstiga 5 %, men att man istället leder in gång- och cykeltrafik på den befintliga Järlastigen som överstiger tunnelns planerade

lutning på 7 % vilket kommunen kan acceptera eftersom det är en befintlig gång- och cykelled. Fastighetsägaren påpekar då att man missar det handikappvänliga alternativet.

Fastighetsägaren ifrågasätter lämpligheten i att leda gång- och cykelleden via Vikdalen då den naturliga sträckningen är via tunneln. Vidare anser fastighetsägaren att man bör planera en gång- och cykelbana genom tunneln, vilken dessutom skulle kunna fungera som utrymningsväg. Den tänkta naturstigen kan då fungera som alternativ för de fotgängare som tycker att tunnelmiljön är otrygg. Om man på detta sätt utnyttjar den naturligaste vägen för cyklister att ta sig till Kvarnholmen och om man på Kvarnholmen bygger ut gång- och cykelnätet så kan man enligt fastighetsägaren få en gång- och cykelled in mot Stockholm som kan konkurrera med nuvarande gång- och cykelled som går parallellt med Värmdöleden.

Den föreslagna gång- och cykelvägen från det södra brofästet till Vikdalsvägen anser fastighetsägaren skulle få en lika negativ effekt på naturen som en gång- och cykelled över Ryssbergen och att den dessutom skulle förstöra landskapsbilden i närområdet. Vidare anser man att planbeskrivningen måste utvecklas med att tydligt beskriva inverkan av att denna led ska användas för tung byggtrafik under byggtiden.

Fastighetsägaren anser även att en gång- och cykelled genom Vikdalen i blandad trafik innebär en ökad trafikrisk i Vikdalen.

Vidare anser fastighetsägaren att som man nu planerar för en obevakad övergång med refug där skolbarn från Vikdalen skall behöva korsa för att ta sig till skolan innebär en risk som bör undvikas. En gång- och cykelled under Värmdöleden öster om den tänkta vägen och sedan i tunnel under Griffelvägen anser fastighetsägaren bör vara ett bättre alternativ.

***Planenhetens kommentar:***

*Angående gång- och cykeltrafik på Vikdalsvägen och byggtrafik, se vidare under "Sammanfattning av inkomna synpunkter".*

*En gång- och cykelväg under Värmdöleden öster om underfarten vid Vikdalsstigen finns idag och denna kopplas sedan till Griffelvägens planerade gångbana via ett befintligt övergångsställe. Övriga synpunkter noteras.*

**Brev daterat 2009-06-21 23:23**

Fastighetsägaren har frågor som berör istället och undrar hur schemat ser ut för ny placering av denna och om den gamla kommer att behöva rivas redan 2010? Detta eftersom den första etappen innebär utbyggnad av tillfartsvägen från Griffelvägen fram till den södra tunnelmynningen. Vidare undrar fastighetsägaren hur man tänker säkerställa att Nacka har två ishallar under kommande säsonger, så att man inte behöver stå utan under utbyggnadstiden.

Det påpekas även hur fullbokade fotbollsplanerna är och att det bara finns två elvamannaplaner idag. Därför motiveras frågan hur man kommer att lösa fotbollsplansproblemet om ishallen placeras på den östra sidan av Nacka sporthall, då delar av fotbollsplanen kommer att tas i anspråk.

Vidare undrar fastighetsägaren hur man tänkt lösa parkering inom sport- och skolområdet. Det påpekas att området redan idag är i behov av fler parkeringsplatser.

Slutligen tas bullerfrågan upp, huruvida det kommer att anläggas bullerplank söder om Griffelvägen när den ökade trafiken antagligen kommer att flytta bullret över befintligt

plank. Fastighetsägaren tycker även att buller och luftföroreningsaspekten för sportområdet borde beröras i MKB:n.

**Planenhetens kommentar:**

*Angående kompletterande utredning av buller se vidare under ”Sammanfattning av inkomna synpunkter”.*

*Istället kommer att flyttas när det inte är säsong, Under tiden för flytten kommer det bara att finnas en ishall i området. Istället placeras på östra sidan av sporthallen delvis på den befintliga 11-mannaplanen. Planen, som idag är i grus, kommer att göras om till en 7-mannaplan med konstgräs. Nya parkeringsplatser planeras i anslutning till istältets nya placering. Kommunen arbetar även på att kompensera bortfallet av p-platser på annat håll i närområdet.*

*Frågan angående buller och luftföroreningar inom idrottsområdet utreds i den fördjupade översiktsplanen för Centrala Nacka.*

**Fastighetsägare till Sicklaön 393:6, Vikdalen (Bilaga 34)**

Fastighetsägarna anser att förslaget helt och hållet är ett kommersiellt projekt för att öka kundunderlaget för det i dagsläget havererande Forum Nacka. De påpekar att Kvarnholmsborna redan har kortare väg till bra shopping, nämligen Sickla Köp kvarter.

Fastighetsägarna skriver att det inte finns någonting i planen som bidrar till en förbättrad trafikmiljö, ökad trafiksäkerhet för barn, minskad bullerstörning eller tillvaratagande av Ryssbergens och Vikdalens natur och miljö. De vill ställa det här bygget som kostar miljoner i relation till att det bara finns en papperskorg i hela Vikdalen, till att trafiken till och från Värmdö får hålla tillgodo med en nära nog antik Skurubro och till att snöröjningen inte fungerar tillfredsställande.

De är oroliga för att förslaget kommer att leda till ökad genomströmning av trafik i det redan överbelastade trafikområdet kring Vikdalsvägen mellan Fribergs och Statoil, att det ska bli ytterligare trafik och ordningsstörningar kring McDonalds under kvällar och helger, dramatiska ingrepp i Ryssbergen samt ökat trafiktryck vid Griffelvägens infart. En kraftig ökning av cyklister och mopedister på Vikdalsvägen kommer att upplevas störande och för vissa direkt otäckt.

Fastighetsägarna undrar hur kostnaden för den nya trafikplatsen motiveras och varför man inte istället rustar upp och trafiksäkrar den till- och frånfart till Kvarnholmen som redan finns.

Slutligen anser de att förslagets enda självklara mervärde för framtida invånare på Kvarnholmen är att de får en enkel tillgång till Sicklaöns naturområden och att detta lätt och billigt skulle uppnås med en promenadväg längs vattnet istället.

**Planenhetens kommentar:**

*Angående gång- och cykeltrafik på Vikdalsvägen och kompletterande bullerutredning se vidare under ”Sammanfattning av inkomna synpunkter”.*

*Förbindelsen ska inte bara skapa en koppling till köpcentrat Forum Nacka utan framför allt till skol- och idrottsområdet och den kommunala service som finns i centrala Nacka och koppla ihop nordvästra Sicklaön med resten av Nacka.*

*Skurubron tillhör inte kommunens vägnät, utan är vägverkets väg. En eventuell medfinansiering av Skurubron från kommunens sida är ett politiskt beslut.*

*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. Övriga synpunkter noteras.*

#### **Fastighetsägare till Sicklaön 393:11** (Bilaga 35)

Fastighetsägaren påpekar att det saknas uppskattningar om antalet cyklar och mopeder som kommer att köra genom Vikdalen på Vikdalsvägen och önskar närmare utredning i frågan om trafikökningen. Fastighetsägaren skriver att det bor ungefär 100 barn i Vikdalen och menar att det redan idag sker incidenter med lekande barn och bilar, cyklar och mopeder. Eftersom det bor många barn utmed Vikdalsvägen och vägen är en smal gata som saknar gångbana på ungefär halva sträckan menar fastighetsägaren att den nya genomfarten är en uppenbar trafikfara.

Vidare nämner fastighetsägaren att den ökade mopedtrafiken kan leda till bullerstörningar och dessa har inte preciserats i planbeskrivningen.

Det påpekas att den gångväg som ett 50-tal barn använder varje dag för att komma till skola och idrottsanläggningar enligt planbeskrivningen kommer att korsa den nya vägen, där 9 000 fordon beräknas passera varje dag. Fastighetsägaren undrar om det är rimligt att låta skolbarn, via ett övergångsställe, passera en så trafikerad väg. Sikten misstänks vara skymd då övergångsstället kommer att ligga tämligen nära tunnelmynningen.

#### **Planenhetens kommentar:**

*Angående gång- och cykeltrafik på Vikdalsvägen, övergångsställe vid Vikdalsstigen och kompletterande utredning av buller se vidare under "Sammanfattning av inkomna synpunkter".*

#### **Fastighetsägaren till Sicklaön 394:1** (Bilaga 36)

Fastighetsägaren tycker att man i planförslaget bör slå fast att området skall bevaras som strövområde. Om Ryssbergen i framtiden ska bebyggas så bör bebyggelsen lokaliseras utefter motorvägen för att på så vis tjäna som en bullervall.

I samband med exploateringen tycker fastighetsägaren att man bör göra en översyn av behovet av bullervallar eftersom fastighetsägaren menar att Vikdalen idag är mycket bullerstört. Fastighetsägaren anser också att man ska förbättra bullermiljön för de drabbade på södra sidan om Värmdöleden.

Fastighetsägaren anser att mopeder och cyklister under alla omständigheter kommer använda tunneln eftersom den sträckningen blir betydligt närmare än dragningen via Vikdalsvägen. Vidare anser fastighetsägaren att om det inte byggs en avskild moped- och cykelbana genom tunneln kommer dessa trafikanter att utsättas för onödiga och oacceptabla risker.

#### **Planenhetens kommentar:**

*Angående gång- och cykeltrafik på Vikdalsvägen och kompletterande bullerutredning se vidare under "Sammanfattning av inkomna synpunkter". Övriga synpunkter noteras.*

#### **Fastighetsägarna till Sicklaön 394:2** (Bilaga 37)

Fastighetsägaren avvisar förslaget i sin helhet och förespråkar ett nollalternativ där ingen bro byggs. Ryssbergen är en speciellt bevarandevärd miljö och med en förbindelse kommer dess skog och mark förändras för alltid.

De påpekar att Vikdalen idag är en trygg och lugn miljö och att planförslaget kommer att påverka livet i området negativt. De undrar varför underlagen inte inkluderar barnens



resväg till skola och fritidsaktiviteter när man skriver om säkerhet. På samma sätt nämns inte Vikdalens natur- och arkitekturvärden i kulturmiljödiskussionerna.

Detaljplanen saknar helt ett barnperspektiv trots att FN rekommenderar en barnkonsekvensanalys vid alla beslut som berör barn och ungdomar. Detta gör att följande undringar kommer upp:

- Kommer barn och ungdomar i Vikdalen och närområdet att tillfrågas och engageras i utvecklingen och förändringen av sitt bostadsområde?
- Kommer kommunen att beakta resultatet av kartläggningen av förskolors och skolors användning av grönområden i arbetet med broförbindelsen?

Slutligen önskar fastighetsägaren att Nacka kommun i sin översiktsplan för Sicklaön inte kommer att bebygga Ryssberget utan att se till att spara de naturvärden som finns där för framtida generationer.

**Planenhetens kommentar:**

*MKB:n och planbeskrivningen har kompletterats med de boendes säkerhet.*

*Hela planarbetet har utgått från att tillgodose alla grupper i samhället.*

*MKB:n och planbeskrivningen har kompletterats utifrån kartläggningen av förskolors och skolors användning av grönområden. Övriga synpunkter noteras.*

**Fastighetsägarna till Sicklaön 394:13 (Bilaga 38)**

Fastighetsägarna har varit bosatta i Vikdalen sedan 1996 och valde miljön för att den har stora skönhetsvärden med mycket grön miljö och för att den var utan genomfart. Detta ger dem en unik boendemiljö och livskvalitet trots närheten till Stockholm. Fastighetsägarna är angelägna om att få behålla denna boendemiljö och instämmer därför med det remissvar som skickats in av fastighetsägarna till Sicklaön 390:8.

**Planenhetens kommentar:** *Se planenhetens kommentarer till yttrande från fastighetsägarna till Sicklaön 390:8.*

**Fastighetsägaren till Sicklaön 394:22 (Bilaga 39)**

Fastighetsägarna ställer sig bakom skrivelsen från fastighetsägarna till Sicklaön 390:8.

**Planenhetens kommentar:** *Se planenhetens kommentarer till yttrande från fastighetsägarna till Sicklaön 390:8.*

**Fastighetsägarna till Sicklaön 396:6 (Bilaga 40)**

Fastighetsägarna avvisar förslaget i sin helhet, precis som i det tidigare remissvaret från Vikdalens Villaförening. De skriver att förslaget framstår som en dyr och onödig infrastrukturlösning givet osäkerheten i den framtida trafikberäkningen, förstörande av unik natur i Ryssbergen och de mycket stora påverkningarna på Vikdalens boendemiljö både från trafiksäkerhetssynpunkt och med tanke på bullerstörningar.

Fastighetsägarna noterar att mycket omsorg lagts på att beskriva och redogöra för all hänsyn som tas till normer kring nybyggnation som planeras, men saknar dessa ansträngningar när det gäller påverkan på befintlig byggnation och boendemiljö.

Den allvarligaste kritiken riktar fastighetsägarna mot planerna på att leda gång-, cykel- och mopedtrafik genom Vikdalen. De menar att den smala återvändsgatan Vikdalsvägen är olämplig för genomfartstrafik för cyklar, mopeder, fotgängare och barn som ska samsas med de bilar som kör där.

Vidare skriver fastighetsägarna att det saknas underlag för effekterna av ökat buller i Vikdalen till följd av den mopedtrafik som avses ledas genom bebyggelsen. Detta är en av de viktigaste frågorna för boende i Vikdalen, som avfärdas i planbeskrivningen på en och en halv rad. Fastighetsägarna saknar underlag för slutsatsen att "boende längs Vikdalsvägen kommer få små ökade störningar av förbipasserande mopeder". De påpekar också att de branta bergväggar på båda sidor om Vikdalsvägen har en tendens att både förstärka och vidarebefordra ljud som alstras på vägen.

Sammanfattningsvis saknar fastighetsägarna följande:

- En trafiksäkerhetsutredning om konsekvenserna av att leda genomfartstrafik på Vikdalsvägen.
- Underlag för hur slutsatsen om bullernivåer på Vikdalsvägen dras.
- En utredning om kostnaden för att ha en separat gång- och cykelbana genom tunneln, som intuitivt framstår som den väg många mopeder och cyklister i alla fall kommer att använda sig av.

Slutligen ansluter sig fastighetsägarna till de övriga synpunkter som anges i remissvaret från fastighetsägarna till Sicklaön 396:17.

**Planenhetens kommentar:**

*Angående kompletterande utredning av buller och övergångsställe vid Vikdalsstigen se vidare under "Sammanfattning av inkomna synpunkter". Övriga synpunkter noteras.*

**Fastighetsägarna till Sicklaön 396:16, (Bilaga 41)**

Fastighetsägarna håller på alla punkter med Vikdalens Villaförenings programsamrådsyttrande och avvisar därmed förslaget i sin helhet och förespråkar nollalternativet. De bifogar Vikdalens Villaförenings remissvar på programförslaget.

**Planenhetens kommentar:**

*Villaägarföreningens yttrande sammanfattade och kommenterades i programsamrådsredogörelsen daterad 2008-11-24. Angående behov av förbindelsen, trafikutredning, kollektivtrafik, gång- och cykeltrafik på Vikdalsvägen och kompletterande bullerutredning se även under rubriken "Sammanfattning av inkomna synpunkter".*

**Fastighetsägarna till Sicklaön 396:17 (Bilaga 42)**

Fastighetsägarna påpekar att de, som de tidigare tillskrivit kommunen, avvisar förslaget i sin helhet och förespråkar ett nollalternativ där ingen bro byggs. Ryssbergen är en speciellt bevarandevärd miljö och med en förbindelse kommer dess skog och mark förändras för alltid.

De påpekar också att barns resväg till skola och fritidsaktiviteter inte inkluderas när säkerheten i planen beskrivs och att i planens beskrivning av kulturmiljö inkluderas inte de värden som Vikdalens natur och arkitektur besitter.

Barnperspektivet saknas helt, anser fastighetsägarna, som menar att detta perspektiv bör vara av kommunalt värde då förslaget innebär att idrottsanläggningar, skolor och fritidsområden påverkas. De undrar om barn och ungdomar i Vikdalen och närområden kommer att tillfrågas och engageras i utvecklingen och förändringen av sitt bostadsområde. De undrar även om kommunen kommer att beakta resultatet av kartläggningen av förskolors och skolors användning av grönområden i arbetet med broförbindelsen.

Särskilt bekymrade är fastighetsägarna över förslaget att lägga en gång- och cykelväg i Vikdalen. De undrar följande:

- Kommer en fullständig utredning göras över Vikdalsvägens nyttjande och trafik?
- Kommer buller och andra värden att mätas utifrån Vikdalens egenskaper och det framtida bruket där framförallt mopeder undersöks?
- Kommer erfarenheter från andra platser att inhämtas för att skapa en gång- och cykelväg utan störningar för de boende?
- Hur är det tänkt att cyklister och mopedister lämpligast ska ta sig till Nacka centrum? Via Järlastigen/Vikdalsvägen/Griffelvägen eller via Vikdalsvägen?
- Är marken som föreslagits för gång- och cykelväg lämplig att bebygga med tanke på geologiska förutsättningar?
- Kommer Vikdalsvägen att breddas för att kunna rymma en gång- och cykelbana?
- Kommer korsningen Vikdalsvägen/Vikdalsgränd/Rosenbergsvägen att inkluderas i planarbetet?
- Kommer strandpromenaden att utökas i riktning mot trafikplats Lugnet och Hammarby sjöstad och därmed tillgängliggöras för gång- och cykeltrafik via den föreslagna gång- och cykelvägen?

Som ägare av hus i Vikdalen är fastighetsägarna oroliga för hur tunnelsprängningar och övriga byggnationer kommer att påverka husen i Vikdalen. De undrar om kommunen kommer att genomföra för- och efterbesiktningar av husen i Vikdalen i samband med tunnelbygget.

Som ägare av tomt med mark en bit upp på Ryssbergen är de vidare oroliga över hur bygget påverkar deras möjligheter att nyttja deras mark och vilka skyldigheter de har. De undrar därför:

- Var kommer nya bullerskydd och viltstängsel att sättas upp?
- Kommer vattenflöden att uppstå till följd av bygget?
- Kommer tillgängligheten för allmänheten att medföra risker som gör ägare skyldiga att sätta upp staket eller på annat sätt förhindra att olyckor sker på privat mark?

De påpekar att de och många andra personer använder stigar i området för att nå Vikdalsstigen och skogen.

Fastighetsägarna är oroliga för tunnelbygget med tanke på att det i underlagen står att grundvattennivån i Ryssbergen tros ligga under tunnelnivån och att vattenavrinningen från bygget och sedan tunneln ska gå orenat ut i Svindersvik. Detta leder till följande frågor:

- Vilka blir konsekvenserna om antagande om grundvattennivån inte stämmer?
- Kommer mätningar att göras i Svindersvik för att följa om föroreningar uppstått till följd av tunnelbygget?
- Vilka material kommer att användas vid bygget av tunneln?
- När söks tillstånd från miljödomstolen?

De tre förslag på utförandet av tunnelbygget (via nya ramper på Värmdöleden, via vattnet och via Vikdalen) genererar följande frågor:

- Kommer Vikdalsvägen att användas som transportväg och/eller i övrigt vara föremål för tung trafik i samband med brobyggnation och tunnelarbeten?
- När beslutas om vilket alternativ som kommer att användas för byggtrafiken?
- Hur kommer man under byggtiden att ta sig från Vikdalsstigen till Järlahöjden och kommer detta beslut att tas i samråd med boende i Vikdalen?

Angående tunnelbygget och trafiken till Nacka gymnasieskola undrar fastighetsägarna följande:

- Kommer man att kunna förhindra att gående och cyklister tar genvägen genom tunneln?
- Kommer det oövervakade övergångsstället vid Vikdalsstigen att vara tillräckligt säkert för att förhindra olyckor?
- Är det uträknat vad alternativet att bygga en gc-väg i tunneln kostar?

De förändringar som planeras vid Vikdalstrappan och Vikdalsvägens vändplan påverkar Vikdalens miljö och borde utredas anser fastighetsägarna. De påpekar att delar av området är Q-märkt. De undrar:

- Kommer man att utreda hur Vikdalens kulturmiljö påverkas av en gc-väg?
- Hur kommer man att förändra Vikdalsvägen för att införa gc-trafik?
- Kommer kulturvärden att förstärkas i Vikdalen genom att t.ex. byta vägbelysning och förbättra kommunala grönområden?

Vidare ställs frågor angående buller från bron:

- Kommer en bullerutredning att göras med anledning av brons konstruktion?
- Kommer en bullerutredning att göras med anledning av brons trafikljud?

Fastighetsägarna anser att risk- och säkerhetsperspektivet i underlaget är väldigt snävt och undrar:

- Kommer man att förändra förslaget för trafiklösning vid Vikdalsstigen så att barns och vuxnas väg till Järlahöjden blir säker?
- Kommer man att se till att Vikdalsvägen blir en säkrare gata genom att genomföra säkerhetsåtgärder som t.ex. att ta bort möjligheten att parkera på vägen?

Populationen på Kvarnholmen ifrågasätts:

- Finns undersökningar som beskriver framtidens Kvarnholmenbor?
- Har de som idag bor på Kvarnholmen tillfrågats om sina framtida behov?

Fastighetsägarna har några övriga frågor:

- Hur är finansieringslösningen för bron?
- Riskerar kommunen att stå för hela kostnaden om inga hus byggs på Kvarnholmen?
- Kommer bron att belastas med trafik för saneringsmassorna vid framtida bebyggande av Kvarnholmen?

Avslutningsvis skriver fastighetsägarna att de är oroade över att se att Nackas beslutsfattare inte vill utreda alternativa trafiklösningar för Kvarnholmen och att det är tragiskt att inga incitament finns för att kommunen ska skapa miljövänliga trafiklösningar, från till exempel regeringen eller EU. De önskar att Nacka kommun i sin nya översiktsplan för Sicklaön inte kommer att bebygga Ryssberget utan se till att spara de naturvärden som finns där för framtida generationer.

**Planenhetens kommentar:**

*Angående gång- och cykeltrafik på Vikdalsvägen, övergångsställe vid Vikdalsstigen, byggtrafik och kompletterande bullerutredning se vidare under ”Sammanfattning av inkomna synpunkter”.*

*Planbeskrivningen och miljökonsekvensbeskrivningen har kompletterats med kulturmiljöns värden i Vikdalen samt med säkerhetsaspekter ur de boendes perspektiv. MKB:n och planbeskrivningen har även kompletterats utifrån kartläggningen av förskolors och skolors användning av grönområden.*

*Hela planarbetet har utgått från att tillgodose alla grupper i samhället.*

*Gång- och cykeltrafikanter från Vikdalsvägen kan välja två vägar till Järlahöjden. Den ena går via Vikdalsstigen och korsar den planerade vägen för att sedan gå under Värmdöleden och ansluta till Griffelvägen vid ishallen. Den andra vägen går via Rosenbergsvägen under befintlig underfart under Värmdöleden, korsar Griffelvägen vid befintligt övergångsställe i höjd med Forum Nacka och ansluter sedan till en ny gångbana längs med Griffelvägen.*

*Den föreslagna gång- och cykelvägen mellan bron och Vikdalsvägen kommer att ligga i ett område med brant berg. Bedömningen har dock gjorts att det går att bygga.*

*Nackas och Stockholms avsikt har varit att binda samman detta stråk längs Svindersviken med Sjöstaden på något sätt. Hur detta skall lösas är idag inte utrett.*

*Promenadvägen vid vattnet mellan Vikdalen och Marinstaden är inte tillgänglig för cyklar.*

*Kommunen kommer att genomföra för- och efterbesiktningar i närområdet.*

*Var viltstängsel kommer att sättas upp kommer att avgöras i ett senare skede.*

*Vid tunneldrivning kommer produktionsvatten från borrhningar att ge visst vattenflöde. Detta vatten omhändertas normalt genom sedimentationsdammar.*

*När tunneln byggs kommer det inläckande vattnet tas om hand eftersom det är en blandning mellan sköljvatten från vattenbegjutning av sprängstenen och inläckande vatten. Detta vatten kommer att gå genom en sedimenteringsanläggning innan det avleds till recipient. Vattnet i Svindersviken bedöms därmed inte påverkas och inga mätningar är därför planerade.*

*Allmänhetens tillgång till Ryssbergen ändras inte i och med planen. Allmänheten har även idag tillgång till Ryssbergen.*

*Tunneln ligger delvis under grundvattennivån. Ansökan om tillstånd för vattenverksamhet har lämnats in till miljödomstolen i slutet av september 2009 angående avledning av inläckande grundvatten. Miljödomen kommer att innehålla föreskrifter för hur grundvatten ska avledas.*

*För bergarbeten i tunneln kommer sprutbetong och stålbultar samt cementbaserad injektering att användas. Vilka sprängämnen som kommer att användas är ej fastställt, men troligt är att dessa kan ge liten rest med kväveföreningar.*

*Exploatören på Kvarnholmen betalar ett visst antal kronor per kvadratmeter byggrätt. Detta resulterar i att Nacka kommun får 150 miljoner kronor från Kvarnholmen att fördela mellan broförbindelsen och Danvikslösen. Resten finansieras med skattemedel. Bebyggelsestrycket i Stockholmsregionen är mycket högt och har inte förändrats påtagligt med anledning av finanskrisen.*

*Hur byggtrafiken från utbyggnaden på Kvarnholmen ska ledas utreds i detaljplanerna för Kvarnholmen. Övriga synpunkter noteras.*

**Boende på Blomstervägen 7E (Bilaga 43)**

Han undrar hur man på ett enkelt och snabbt sätt ska kunna nå strandpromenaden mellan Marinstaden och Nacka Strand från bron. Det föreslås en komplettering med en enkel liten trappa från brofästet ner till strandpromenaden, eftersom man inte har lust att ta den snirkliga omvägen för att komma upp till eller ner från bron, om man inte behöver på grund av rörelsehinder eller barnvagn.

Han framför även synpunkter på bullersituationen. Ett bullerskydd mot området Talliden/Birka är ett måste och bör konstrueras så att de inte försämrar bullersituationen för fastigheter som ligger längre bort.

**Planenhetens kommentar:**

*Anslutningen till Värmdöleden har brutits ut ur denna detaljplan och kommer att prövas i en separat detaljplan. Buller, utformning av ramperna och tillgänglighet till Ryssbergen kommer att utredas vidare i det detaljplaneförslag som omfattar anslutningen till Värmdöleden, se vidare under "Sammanfattning av inkomna synpunkter".*

*I ett tidigare skede har en trappa från bron direkt ner till strandpromenaden utretts och det bedömdes då att ingreppen blev för stora och att det är en bättre lösning att befintliga trappor vid Vikdalsvägen används.*

**Boende på G:a Värmdövägen 6 (Bilaga 44)**

Han skriver att detaljplaneförslaget strider mot kommunens mål att bevara grönområden och landskapsrummet. Det brutala ingreppet i Ryssbergen, som han anser att broförbindelsen medför, bl.a. innebär 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.

Han skriver att koldioxidutsläppen från vägtrafiken ökat i kommunen med nästan 30 % från 1996 till 2005 och anser att detaljplaneförslaget stimulerar till ökad biltrafik samt leder till ett samhälle med ökat bilberoende, vilket successivt minskar underlaget för kollektivtrafiken.

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

- Varför saknas en sådan plan- och trafikutredning?
- På vilket sätt medverkar detaljplaneförslaget till att dämpa eller minska biltrafiken i Nacka?
- Varför ligger arbetet med detaljplanen före den fördjupade översiktsplaneringen i planeringsprocessen?
- Varför skriver kommunen avtal med KF Fastigheter om att bygga en högbro och en bilväg genom Ryssbergen innan denna fråga diskuterats offentligt?
- Hur stor andel av byggkostnaden ska kommunen svara för?

Han anser inte att det framgår av trafikutredningen vilka antaganden som har gjorts som underlag för trafikprognosen och undrar:

- Finns det bara en prognos och ett sätt att lösa problemet med den, enligt kommunen, otillräckliga kapaciteten vid Henriksdal?
- Vilka antaganden ligger till grund för den styrande prognosen som visar s.k. överbelastning vid Henriksdal?
- Vilken kollektivtrafikandel har antagits för resande mellan Kvarnholmen – Nacka C och innerstaden?
- Vad skulle en förstärkt busstrafik innebära för belastningen vid trafikplatsen under rusningstimmarna?
- Vilken effekt får den återinförda trängselskatten på biltrafiken från Nacka?
- Vad händer med bilresandet om bensinpriset stiger kraftigt och resvanorna ändras?
- Varför har det inte gjorts någon känslighetsanalys i trafikutredningen?

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:

- Börja planeringen med att skapa goda villkor för gående och cyklister. Planera för minskat bilberoende och prioritera kollektivtrafiken.
- Översiktsplaneringen måste ges större betydelse och styra detaljplaneringen.
- Bygg enbart en gång- och cykelbro.

Slutligen vill han återremittera detaljplaneförslaget för omarbetning och att en plan- och trafikutredning läggs fram som ska vara lika detaljerat utredd som det aktuella planförslaget och ska innehålla alternativen: endast en gång- och cykelbro över Svindersviken, förstärkt kapacitet vid Henriksdals trafikplats och utökad kollektivtrafik.

**Planenhetens kommentar:**

Angående trafikutredning se ” Sammanfattning av inkomna synpunkter”.

*I planprogram för detaljplaner Kvarnholmen – Hästholmsundet – 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 till centrala Nacka för blivande Kvarnholmsbor med bl a kommunal service och skolor och idrott. Den kommer även att förbättra kollektivtrafik genom att bussarna kan gå på bron.*

*Då man ville påskynda arbetet med förbindelse Kvarnholmen – Nacka Centrum fattades ett beslut att bryta ut planen ur den fördjupade översiktsplanen för Nacka centrum.*

*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 plus ytterligare två alternativ fanns med i program till Förbindelsen Kvarnholmen – Nacka centrum. Kommunen kommer att få 150 miljoner från exploateringen på Kvarnholmen, vilket skall fördelas mellan broförbindelsen och Danvikslösen. Resterande kostnader kommer kommunen att stå för.*

*En förstärkt busstrafik innebär troligen en något sämre framkomlighet vid trafikplatsen under rusningstimmarna. Den återinförda trängselskatten får till effekt att fler kör Södra*

*Länken än över Danviksbron. Angående känslighetsanalys i trafikutredningen så har en trafikutredning gjorts där hänsyn tagits till olika scenarier med olika trafikutveckling. Kommunen har bedömt att detta är tillräckligt. Övriga synpunkter noteras.*

**Barn boende i Vikdalen, (Bilaga 45)**

De vill inte ha någon bro och anser att bron förstör deras skolväg.

**Planenhetens kommentar:** För Nacka kommun är det viktigt att alla som bor i Nacka kommun har tillgång till de skolor, idrottsområden, service och handel som finns i området vid Nacka centrum. Därför tycker kommunen att en bro ska byggas, trots att det påverkar boende i Vikdalen och naturen på Ryssbergen. Det är dock viktigt för kommunen att försöka göra det så bra som möjligt för de som bor i Vikdalen. Därför kommer en trottoar byggas längs med hela Vikdalsvägen. Det finns också möjligheter att sätta upp trafikljus eller höja upp övergångsstället vid den nya vägen om det behövs för att skolvägen ska bli säker.

Planenheten

Andreas Totschnig  
Planchef

Therese Sjöberg  
Planarkitekt

Bilagor: Inkomna synpunkter  
Anteckningar från samrådsmötet