

2009-08-10

Dnr KFKS 2001/108 214

Projekt nr 9395

Miljö- och stadsbyggnadsnämnden

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Detaljplan för Skarpnäs 2:3 m fl, Telegrafberget i Boo, Nacka kommun, Nacka kommun

Upprättad på planenheten i april 2008, reviderad i augusti 2009

Bakgrund och sammanfattning

Planområdet omfattar Telegrafberget och Skarpövägen i nordvästra Boo. Detaljplanen syftar till att ge förutsättningar för en utbyggnad av bostäder och verksamheter samt att möjliggöra en utökning av småbåtshamnen. Bebyggelsen ska placeras så att allmänhetens tillgänglighet till utsiktsplatser och strandlinjen behålls. Värdefull naturmark och vegetation ska bevaras mellan bebyggelsen.

Flerbostadshus ersätter de cisterner som finns på platsen idag. På berget ovanför kajen föreslås gruppbyggda småhus och i en dalgång centralt i området föreslås tre bostadslängor. Vid Skarpövägen möjliggörs för flerbostadshus med förskola i bottenvåningen, en bussvändslinga samt parkeringsplats för det föreslagna Skarpnäs naturreservat. Skarpövägen ska förses med en gång- och cykelbana mellan Kummelbergets industriområde och Telegrafberget. Längs Skarpövägens brantare del, ned till kajplanet föreslås en gångbana. Kajen ska ha ett allmäntillgängligt stråk.

Planens genomförande har av kommunen bedömts innebära en betydande miljöpåverkan på grund av påverkan på riksintressena främst kulturmiljö, påverkan på strandskydd samt påverkan på landskapsbild och naturmiljö. En miljökonsekvensbeskrivning (MKB) har därför tagits fram. Synpunkter på miljökonsekvensbeskrivningen redovisas och bemöts i denna samrådsredogörelse.

Till grund för detaljplaneringen finns ett av kommunstyrelsen i januari 2007 godkänt program för Telegrafberget. Kommunstyrelsen beslutade den 4 juni 2007, § 149 att godkänna startpromemoria för detaljplan. Information om detaljplan inför samråd har hållits i Miljö- och stadsbyggnadsnämnden den 5 mars 2008 § 92. Planchefen beslutade den 2008-04-10 att skicka ut planförslaget på samråd. Förslag till detaljplan för

Planenheten

Postadress
Nacka kommun
131 81 Nacka

Besöksadress
Stadshuset
Granitvägen 15

Telefon
Växel 08 718 80 00
Direkt 08 718 94 79
Mobil 070 431 94 79
Fax 08 718 94 54

E-post
linnea.olofsson@nacka.se
www.nacka.se
Organisationsnummer
212000-0167

Telegrafberget var på samråd under perioden 16 april till och med 26 maj 2008. Ett samrådsmöte ägde rum den 28 april 2008.

Flera remissinstanser har haft synpunkter på att planförslaget inte är förenligt med riksintressen, främst för kulturmiljövården och kust och skärgård eller med strandskyddet. Synpunkter har också framförts om att utöka analysen av påseglingsrisken för bebyggelsen på kajen.

Efter samrådet har detaljplaneförslaget justerats för att möta SL:s krav på antal bostäder för att kollektivtrafikera området. Förslaget har också justerats för att minska påverkan på berörda riksintressen och strandskydd.

Inkomna synpunkter

Remissinstanser: myndigheter, kommunala instanser, företag och föreningar

Följande 21 remissinstanser har lämnat synpunkter på planförslaget:

- Kommunstyrelsens arbetsutskott
- Utbildningsnämnden
- Kulturnämnden
- Tekniska nämnden
- Handikapprådet
- Länsstyrelsen i Stockholms län
- Vägverket
- Regionplane- och trafiknämnden
- Sjöfartsverket
- Storstockholms lokaltrafik
- Lidingö Stad
- Stockholms hamnar
- HSB Stockholm – distrikt Nacka Värmdö
- Nacka Miljövårdsråd
- Myrsjöns miljögrupp & Hasseludden-Lövberga-Skarpnäs Fastighetsägareförening
- Naturskyddsföreningen i Nacka
- Boo Miljö- och naturvänner
- Företagarna Nacka Värmdö
- Svenska Turistföreningen Stockholmskretsen
- Lantmännen
- TeliaSonera Skanova Access AB

Fastighetsägare och övriga utanför planområdet

- Delägare till fastigheten Björknäs 1:60 utanför planområdet
- Boende utanför planområdet

Samrådsmötet

Ett samrådsmöte för sakägare och föreningar hölls kl 18:30 den 28 april i Erstaviksrummet i Stadshuset, Nacka kommun. Representanter från Boo Hembygdsförening, Nacka naturvårdsförening och Boo natur- och miljövänner besökte

mötet. Från kommunen deltog Linnéa Olofsson, planarkitekt, Per Johnsson VA-ingenjör, Tord Runnäs, planarkitekt, Susanne Moberg, exploateringsingenjör och Mahmood Mohammadi, trafikingenjör. Representerade exploitören gjorde Leif Hernborg, Forsen projekt och Lars-Göran Floser, Telegrafberget fastighets AB samt dennes konsulter Britt Almqvist, Ahlqvist & Almqvist arkitekter AB samt Carl-Johan Vesterlund, Ahlqvist & Almqvist arkitekter AB. Frågor och svar från mötet sammanfattas sist i denna samrådsredogörelse.

Sammanfattning och bemötande av inkomna synpunkter

Inkomna synpunkter från kommunala nämnder och remissinstanser

1. **Kommunstyrelsens arbetsutskott** (bilaga 1) har beslutat att man i det fortsatta planarbetet ska tillse att området har tillgång till erforderlig kollektivtrafik den dagen bebyggelsen står färdig. För att uppnå detta kan exploateringsområdet/-graden komma att behöva utvidgas. Frågan om kollektivtrafik skall lösas i samråd med SL innan planen ställs ut. Kommunstyrelsens arbetsutskott beslutade att i övrigt inte ha någon erinran mot förslaget till detaljplan utifrån de aspekter som kommunstyrelsen har att bevaka under remissen, nämligen bostäder, arbetsplatser, kommunens mark och ekonomi.

Planenhetens kommentar: Planförslaget har ändrats till utställningen för att förutsättningar för kollektivtrafikförsörjning av området skall bli möjligt. Utställningsförslaget rymmer nu cirka 300 bostadslägenheter, vilket enligt SL är tillräckligt för att trafikera området med en busslinje med 30-minuterstrafik i rusningstid. För att möjliggöra denna ökning av antalet bostäder har planområdet utökats något åt öster och innefattar nu mer mark som ägs av Nacka kommun.

2. **Utbildningsnämnden** (bilaga 2) tillstyrker förslaget till detaljplan avseende utbyggnad av förskola. Området kommer på lite längre sikt även att generera ett behov av skolplatser vilket Utbildningsnämnden har tagit hänsyn till i Handlingsplanen för förskoleplatser för åren 2009-2017.

Planenhetens kommentar: Planenheten noterar skrivelsen.

3. **Kulturnämnden** (bilaga 3)

Beslutade att avstyrka planförslaget. Om riksintresset för kulturmiljön kan skyddas bättre än i samrådsförslaget är möjligheterna att kulturnämnden kan tillstyrka ett sådant förslag goda.

Den branta och starkt exponerade terrängen gör att större delen av området är mycket känsligt ur landskapssynpunkt. Planförslaget innebär att en industrimiljö i glest bebyggt skärgårdslandskap omvandlas till en modern stadsdel, vilket står i strid mot riksintresset för kulturmiljövården. Kultur- och utbildningsenheten ser positivt på att befintliga äldre industribyggnader bevaras och rustas upp samt att cisternerna rivs. Det är också positivt att telegrafan återuppförs. Den kan med fördel förtydligas genom skyltning som beskriver dess historia och tidigare användning.

Enheten ser också positivt på ambitionen att dämpa de skadliga effekter i kulturmiljön som blir följderna av den planerade bebyggelsen. Trots detta innebär förslaget en betydande negativ inverkan på kulturmiljön, vilket framgår av MKB:n. Enheten anser att kombinationen av höga flerbostadshus och den relativt omfattande villabebyggelsen i den skyddsvärda skärgårdsmiljön är alltför storskalig. Förslaget till detaljplan skyddar inte riksintresset för kulturmiljövården i tillräckligt hög grad och är oförenligt med riskintresset. Ett riksintresse innebär att miljön är skyddsvärd ur ett nationellt perspektiv och att värdena är så höga att de ska ha ett företräde i avvägningen mot andra intressen. Området ska skyddas mot ingrepp som medför en påtaglig skada på riksintresset.

Planenhetens kommentar: Planförslaget har studerats om efter samrådet för att minska påverkan på riksintresset för kulturmiljön. Höjden på flerbostadshuset på kajen har sänkts. I samrådsförslaget var alla tre byggnadskroppar nio våningar, i utställningsförslaget är endast byggnadsdelen närmast den övriga bebyggelsen på kajen nio våningar. Byggnadens höjd trappas sedan ned till sex våningar mot naturmarken i nordost.

Antalet villor har minskat från 29 till 27 stycken. Den övre våningen på villorna mot sjösidan utgörs i utställningsförslaget endast av carport och entréer, så att stora delar av byggnadernas höjd mot vattnet minskas jämfört med i samrådsförslaget. Detta innebär också att något mer naturmark och vegetation kan sparas mellan villorna på denna sida av gatan. Se vidare i gestaltungsprogrammet.

4. Tekniska nämnden (bilaga 4)

Lämnar följande synpunkter på planförslaget:

Avfall

Angående ”hantering av ’hushållsavfall och därmed jämförligt avfall’ planeras utifrån riktlinjer i renhållningsordning för Nacka kommun samt Avfallsplan 2006-2010. (...) På kajen och intill radhusen möjliggörs för mindre byggnader för avfallshantering”:

- Hämtfordon för avfall är normalt 2,5 meter breda och har en höjd på 3,5 meter. Bil med container är drygt 4 m hög. Längden varierar med storleken på lastutrymme och typ av lastanordning, i allmänhet mellan 7 och 9,5 meter. För tömning av kärl och container behövs en fri höjd på ca 5 meter.
- För tömning av kärl och lastning av säckar bör bilarna kunna disponera en plats med bredden 4,5 m och längden 15 m. För uppställning och hämtning av container behövs en fri längd på ca 14 m.
- Backning bör undvikas pga olycksrisken. För bilar med en längd av 8 meter behövs en vändyta med 18 m diameter samt en hinderfri remsa på ca 1,5 m.
- Körytor dimensioneras för totalvikt på 18 ton. Anvisningar om tekniskt utförande finns hos Vägverket.
- Ev avfallsutrymmen bör ha egen entré och nära till uppställningsplats för hämtfordon. Avståndet mellan soprum och stannställe för hämtningsfordon bör ej vara större än 10 m.

Angående föreslagen återvinningsstation på parkeringen intill bussvändslinjan:

- Förpacknings- och tidningsinsamlingen som ansvarar för återvinningsstationerna har i kontakter med Nacka kommun varit positiva till att placera ut nya återvinningsstationer i Nacka. En station beräknas betjäna i snitt ca 1600 invånare och kräver en yta på ca 20x5 meter. Framför behållare bör finnas en fri yta om ca 20 m för tömning.

VA/dagvatten

Enligt genomförandebeskrivningen ska tekniska nämnden vara huvudman för dagvattenhanteringen. Eftersom LOD ska tillämpas kommer det mesta dagvatten som nämnden kommer att ha ansvar för vara så kallat dagvatten gata. I och med LOD inom kvartersmark kommer Teknik VA & avfall inte att anlägga dagvattenserviser till de kommande fastigheterna. Ingen anslutningsavgift för dagvatten tas ut vid LOD och ansvaret för drift och skötsel av dagvattenledningar bör belasta väghållaren inom allmän platsmark.

Park

- Med tanke på kajernas skick och ålder kräver nämnden att kajen rustas upp innan driftsöverlämnandet. Kajen skall vara i nyskick när nämnden tar över skötselansvaret. Nämnden kräver också att ett drifts- och underhållsprogram tas fram innan driftsöverlämnandet.
- Tekniska nämnden vill ha ett förtydligande om den allmänna kajen är tänkt att användas för förtöjning av fartyg eller för tillfälliga tilläggningar. I så fall kan vägar för angöring och parkeringar för transporter till och från båtarna krävas.
- Förslaget bedöms inte vara förenligt med riksintresset för kust och skärgård då delar av exploateringen berör naturvärden. Villagatan innebär förändringar i landskapsbilden och exponeringen från sjön bedöms bli betydande. Vägen ned till kajen kräver också omfattande åtgärder som kommer att bli tydligt exponerade från sjösidan. Tekniska nämnden anser att dessa frågor bör belysas och analyseras ytterligare inför fortsatta planarbetet.
- Tekniska nämnden anser att rivningen av cisternerna uppväger farhågor om kulturmiljön då den nya bebyggelsen ger ett tillskott av god bostadsmiljö, liksom att de befintliga äldre industribyggnaderna bevaras och rustas.
- Alla åtgärder inom obebyggda områden måste utföras med största försiktighet för att skydda naturmarken. Hänsyn ska tas till ekosystemens krav på vattentillförsel. Värdefulla träd bör mätas in och skyddas. Nämnden bedömer att det finns stor risk att skyddsvärda träd avverkas för att åstadkomma sjöutsikt från villorna och anser att åtgärder för att i möjligaste mån förhindra detta ska vidtas.
- Farliga terrängavsnitt bör stängslas och kajerna ska förses med livräddningsutrustning samt möjlighet att ta sig upp ur vattnet.
- Trygghets- och säkerhetsaspekten bör studeras ytterligare. Omsorg bör läggas vid utformningen av den offentliga miljön, parkeringsplatser och

gemensamhetslokaler och entréer för att minimera risken för skadegörelse och andra typer av brott.

- Det är viktigt med en väl genomarbetad utemiljö i kajplanet med särskild hänsyn till klimatförutsättningarna. Så mycket som möjligt av vegetationen bör sparas och eventuellt kompletteras för att dämpa blåsten.
- Svårigheter att skapa handikappanpassade förbindelser mellan de olika planen.
- Gestaltungsprogrammet föreslås utvecklas avseende utformning, belysning och möblering av kajen.

Trafik

- Parkeringsstal ska anges i planbeskrivningen.
- Siktförhållanden vid garageutfarter ska beaktas ytterligare, särskilt utmed villagatan.
- Förtätning av bebyggelse ger ett mer robust underlag för kollektivtrafik. Det är viktigt att området kollektivtrafikförsörjs då det ger bättre tillgänglighet till naturområdet.

Räddningstjänsten

Har inget att erinra ut brand- och risksynpunkt under förutsättning att:

- Brandvattenförsörjningen till och i området följer de riktlinjer som anges i vatten och avloppsföreningens publikation VAV P83
- Vägnätets standard uppfyller kraven i så att utryckningsfordonens framkomlighet och uppställningsplatser tillgodoses (vägbredd, bärighet mm). Standard enligt gällande normer i PBL 3 kap 15 § samt i BBR 5:94. väsentlig då behovet av räddningsväg för höjdfordon kan bli aktuell vid byggnation över 4 våningar (främst kajplan). Med hänsyn till brand och utrymnings säkerheten, ex dimensionering där man räknar med räddningstjänstens assistans från alternativ utrymningsväg.

Eftersom området ligger beläget så att räddningstjänstens insatstid överstiger 10 minuter kan det medföra att vissa begränsningar finns i byggprocessen med hänsyn till brand och utrymnings säkerheten. Räddningstjänsten anser att det är viktigt att beakta sådana begränsningar redan i planprocessen.

En samlad bedömning av risker för olyckor rekommenderas. Avseende brand, fall- och drunkningsolyckor. Enlighet med 3 kap 1 § i lagen om skydd mot olyckor rörande kommunens skyldighet att verka för att åstadkomma skydd mot andra olyckor än bränder. Räddningstjänsten förutsätter att det som föreskrivs i detaljplanen också kommer att beaktas i byggprocessen.

Planenhetens kommentar:

Avfall

Vändytor på de allmänna gatorna är dimensionerade för att sopbilar ska klara att vända utan backning. Körytor och övriga anläggningar i detaljplaneförslaget dimensioneras för att klara uppställda krav för avfallshantering.

VA/dagvatten

Enligt genomförandebeskrivningen ska tekniska nämnden vara huvudman för dagvattenanläggningen på allmän plats. Eftersom LOD i möjligaste mån ska tillämpas, kommer mycket av det dagvatten som nämnden kommer att ha ansvar för vara så kallat dagvatten gata. På grund av områdets låga infiltrationskapacitet kan det dock inte uteslutas att det blir nödvändigt att anlägga dagvattenserviser till omkringliggande fastigheter.

Park

- Kajen ska rustas till nyskick och drifts- och underhållsprogram ska tas fram innan driftsöverlämnandet till tekniska nämnden.
- Gestaltning av kajen ska redovisas i utställningshandlingarna.
- Det planeras inte för en turbåtsbrygga på allmän platsmark i planförslaget.
- Gestaltningen av de nya vägarnas stödmurar som exponeras mot sjösidan ska belysas ytterligare i utställningshandlingarna (gestaltningsprogram).
- Befintlig vegetation på kvartersmark som inte bebyggs skall bevaras och bestämmelser om förbud mot trädfällning införs därför.
- Säkerheten i området liksom klimatförhållandena på kajen har belysts i MKB under rubrikerna ”trygghet, hälsa och säkerhet” respektive ”klimat”.

Trafik

- Parkeringstalen ska beskrivas bättre i planhandlingarna enligt tekniska nämnden önskemål.
- Villornas parkeringsplatser planeras i carports utmed gatan. Det är viktigt att dessa inte byggs för med väggar, vilket skulle skymma sikten för trafikanter på gatan. Detta beskrivs i gestaltningsprogrammet, planbeskrivning och på plankartan.
- Planförslaget har omarbetats för att ge tillräckligt underlag för kollektivtrafik, se vidare under planenhetens kommentarer ovan.

Räddningstjänsten

Kontakter med brandsakkunnig har funnits i planarbetet. En översiktlig riskanalys har tagits fram som beskriver påseglingsrisker. Den befintliga kajen och strandskoningens status ska undersökas innan detaljplanen antas.

5. Handikapprådet (bilaga 5)

Handikapprådet föreslår att planförslaget inte går vidare till antagande.

Tillgängligheten för personer med funktionsnedsättningar ska studeras tidigt i planarbetet och särskild vikt bör läggas på lösningar för kollektivtrafiken.

Planförslaget har brister i dessa avseenden. För äldre och rörelsehandikappade framstår området som olämpligt att exploatera anser handikapprådet (kommunens fastighetskontor och socialtjänst delar den uppfattningen enligt rådet). Den föreslagna busshållplatsen blir svårtillgänglig på grund av nivåskillnader och gångavstånd. En busslinjes turtäthet blir troligtvis låg och kollektivtrafiken ges inte goda möjligheter att trafikera området. Tillgången till service för personer som inte

har bil blir dålig, särskilt för äldre och handikappade och bidrar till isolering från det övriga samhället.

Lösningarna för områdets inre kontakter är dyra och ger inte tillfredsställande kvalitet. Den föreslagna hissen bör göras tillgänglig för allmänheten. Målsättningen att området ska bli en intressant målpunkt i innerskärgården måste detta gälla även äldre och handikappade. Terrängen är svår för gångtrafikanter och målet att det ska vara lätt att gå och cykla bedöms inte kunna uppfyllas för rörelsehandikappade med formuleringen ”utifrån de förutsättningar som terrängen ger”.

Planenhetens kommentar: Planförslaget har justerats till utställningen för att uppfylla de krav SL ställer för att möjliggöra en kollektivtrafikförsörjning av området. På grund av de topografiska förhållandena i området är det svårtillgängligt för rörelsehindrade utan bil. Lutningen på Skarpövägen ner mot kajplanet är cirka 10 % och cirka 6 % där vägen är dragen i skarpa kurvor. Planenheten bedömer inte att området är av så stort allmänintresse att det är befogat med en kommunal hiss, utan hissen föreslås därför ingå i en gemensamhetsanläggning för boende i området.

6. Länsstyrelsen i Stockholms län (bilaga 6)

Kulturmiljö

Den i planen föreslagna exploateringen är starkt exponerad mot farleden och innebär en förändring av platsen som påverkar riksintresset (kulturmiljön). Länsstyrelsen har även i ett granskningsyttrande över kommunens översiktsplan påtalat risken för att riksintresset skulle kunna skadas genom en exploatering av Telegrafbergets sluttningar mot vattnet. Länsstyrelsen har vidare också i sitt yttrande över planprogrammet påtalat vikten av att inverkan på riksintresset utreds och att tillkommande bebyggelse anpassas i form och placering till riksintresset och till lokala kulturvärden. Länsstyrelsen konstaterar att planen innebär att tillkommande bebyggelse på platsen har en omfattning och skala som överstiger den industribebyggelse och de anläggningar som idag karaktäriserar området. Lamellhusen vid vattnet skapar en skärmverkan längs vattenlinjen och har en utsträckning i längd och höjd som kraftigt överstiger det tidigare påverkade området. Dessa tillsammans med de föreslagna villorna och radhusen medför en förskjutning av skalan inom området som kommer att påverka upplevelsen av den orörda skärgårdsnaturen och förkastningsbranten som hittills dominerar platsen och som är värdebärande för riksintresset. En tydlig anpassning av volymerna till områdets och landskapets förutsättningar krävs om exploatering av de tidigare exploaterade områdena skall vara möjlig utan att påtagligt skada riksintresset. Volymerna hos existerande industribebyggelse och anläggningar bör vara vägledande, anser länsstyrelsen.

Naturmiljö

Länsstyrelsen anser att en exploatering av områdets norra del riskerar att skada en skoglig nyckelbiotop vilken kan påverka riksintresset (kust och skärgård). Den planerade bebyggelsens omfattning och påverkan på områdets naturvärden i denna del bör redovisas inför utställningsskedet, anser länsstyrelsen.

Byggnation på de högsta delarna av platån som är exponerad mot norr bedöms kraftigt minska dess värden för friluftslivet. Länsstyrelsen anser att villagruppen på

områdets högsta del bör omstuderas för att undvika påtaglig skada på riksintresset för kust och skärgård enligt 4 kap MB.

Strandskydd

Länsstyrelsen vill påminna att en särskild begäran om upphävande av strandskydd ska lämnas till länsstyrelsen, lämpligen i samband med utställning av detaljplanen. Det ska av kungörelsen vid detaljplanens utställning framgå att strandskyddet föreslås att upphävas. Länsstyrelsen konstaterar att de 10-tal villor som föreslås på plattan ovanför och öster om cisternerna (enligt karta på sida 16 i MKB) inte bedöms vara förenliga med strandskyddets syften. Det föreslagna bostadshuset vid stranden i norra delen bör utgå pga strandskyddet och den nyckelbiotop som finns på platsen. Länsstyrelsen anser att det bör vara möjligt att upphäva strandskyddet för de delar av den föreslagna kvartersmarken i en omfattning där nuvarande förslag omstuderas och bättre anpassas till riksintressen och friluftslivets intressen.

Riskfrågor

I planbeskrivningen ska en tydlig beskrivning av risksituationen finnas, där det bland annat behöver redovisas hur risk för påsegling kan påverka riskbilden för planerad bebyggelse/verksamhet. Det bör även beskrivas hur förändringar i vattenståndet kan påverka planerad bebyggelse.

Länsstyrelsen anser att det kan finnas behov av en mer utförlig utredning angående påseglingsrisken. Det som bör redovisas är tex stenkajens mäktighet.

Påseglingsrisken i samband med den planerade kajrestaurangen behöver också utredas vidare och behov av eventuell påseglingsskydd klargöras.

Restaurangbyggnaden bör utformas så att människor som uppehåller sig i restaurangen har uppsikt över farleden och därmed får möjlighet till utrymning i händelse av påsegling.

Miljöbedömning

Länsstyrelsen anser att miljökonsekvensbeskrivningen är väl genomarbetad och har en rimlig avgränsning av de viktigaste miljöfrågorna. Återföringen av vissa av MKB:ns slutsatser, sammanfattningar och åtgärder bör tydligare redovisas i planbeskrivningen och genomförandebeskrivningen.

- Det är intressant att även bedöma konsekvenser och möjliga åtgärder under utbyggnadsskedet avseende materialhantering, transporter, sprängningsarbeten och byggarbeten i allmänhet.
- Ett resonemang om energihushållning för byggnaderna med förslag på lämpliga kravnivåer kan vara intressant att ta upp.
- Planens konsekvenser för den gröna kilen bör beskrivas.

Planenhetens kommentar:

Kulturmiljö

Flerbostadshuset på kajen har justerats i utställningsförslaget. Deras höjd har sänkts för att bättre anpassas till skalan på de befintliga cisternerna och industrimiljön. Området med villor har minskats något och villorna mot vattnet ges en lägre totalhöjd. Detta för att minska påverkan på riksintresset och även efter exploateringen låta vegetationen dominera platsen.

Naturmiljö

Endast delar av utbyggnaden (främst villorna på övre platån) kommer att ske på förhållandevis opåverkad naturmark. Förslaget bebyggelse/anläggningar endast berör delar av områden som av Skogsstyrelsen klassats som nyckelbiotoper.

Intentionen i förslaget är att försöka anpassa bebyggelsen efter befintlig vegetation, samt genom planbestämmelse säkerställa viss värdefull vegetation.

Strandskydd

Planenheten bedömer att de nordligaste villorna samt villan vid kajen strider mot strandskyddets syften. Kommunen vill trots detta pröva möjligheterna för villabebyggelsen. Kommunen kommer att lämna begäran om upphävande av strandskydd till länsstyrelsen innan detaljplanen antas av kommunfullmäktige.

Riskfrågor

Riskerna för påsegling har utretts och presenteras i rapporten ”Påseglingsrisk för planerade byggnader och anläggningar vid Telegrafberget – Riskanalys med simulering”, vilken bifogas planhandlingarna. Riskanalysen belyser dock inte risken för påsegling för den föreslagna restaurangbyggnaden, båthuset/kontoren och villan på kajen. I en kompletterande riskanalys (SSPA 2008-11-28) beskrivs riskerna för restaurangbyggnaden. Restaurangbyggnaden, båthuset/kontoren och villan på kajen ska vara glasade ut mot vattnet så att människor som vistas i byggnaderna kan ha uppsikt över trafiken i farleden.

Riskbilden har beskrivits i planbeskrivningen samt i MKB.

Stenkajens mäktighet samt övriga kajers status ska utredas före antagande av planen.

Miljöbedömning

Miljökonsekvensbeskrivningen har utökats efter samrådet och belyser nu även konsekvenser och möjliga åtgärder under utbyggnadsskedet.

Projektets mål för energianvändningen beskrivs i de reviderade handlingarna till utställningsskedet, i planbeskrivning, miljökonsekvensbeskrivning och i gestaltungsprogrammet.

Planens konsekvenser för gröna kilen har belysts i miljökonsekvensbeskrivningen som hör till utställningshandlingarna.

7. Vägverket (bilaga 7)

Vägverket ser positivt på att en gång- och cykelväg respektive gångväg anläggs utmed Skarpövägen. Anläggningen av en bussvändslinga är väsentligt och Vägverket välkomnar dessa kombinationer som möjliggör att det framtida bilberoendet kan minska och att kollektivtrafikens attraktivitet kan öka.

Planen kommer att medföra ytterligare trafik och på så sätt påverka situationen vid Skurubron. Befintlig påfart i Björknäs har brister avseende trafiksäkerhet, framkomlighet och kapacitet. Vägverket saknar en redogörelse av hur området ska kunna trafikförsörjas från andra delar av kommunen.

Planenhetens kommentar: Från Värmdöleden nås planområdet huvudsakligen via trafikplatsen vid Orminge. Frågan om en eventuell trafiksäkerhetsåtgärd i korsningen mellan Mensättravägen och Skarpövägen i samband med exploateringen av området ska hanteras i ett exploateringsavtal mellan kommunen och exploitören innan detaljplanen antas av kommunfullmäktige. En förutsättning för utbyggnad av Telegrafberget är att trafiksituationen vid påfarten i Björknäs är åtgärdad. Projektarbete för en ny Skurubro och ny påfartsramp i Björknäs är påbörjat och en överenskommelse har träffats med Vägverket. Utbyggnaden av påfartsramp och bro samordnas med utbyggnaden av Tollareområdet som beräknas ske ungefär samtidigt som utbyggnaden av Telegrafberget. Frågan ska regleras i exploateringsavtal.

8. Regionplane- och trafiknämnden (bilaga 8)

- Det är viktigt att detaljplanen utformas så att området kan kollektivtrafikförsörjas.
- Konsekvenserna av ingrepp i gröna kilen bör beskrivas i MKB:n, avseende dess framtida funktion och värden.

Planenhetens kommentar:

- Området har studerats om för att rymma ytterligare bostäder och därmed möta SL:s krav för att trafikera området med buss, se planenhetens kommentar ovan.
- Planförslaget innebär att den gröna kilen "Nacka – Värmdö" blir något smalare än i nollalternativet. Den kommer dock att uppgå till minst 500 m, vilket Regionplane- och trafikkontoret bedömt vara en minimibredd inom de gröna kilarna ("Grönstruktur och landskap i regional utvecklingsplanering" utgiven 2008 av Regionplane- och trafikkontoret.)

9. Sjöfartsverket (bilaga 9)

Kan inte se att den planerade förändringen på land kan komma att störa sjöfartsverkets verksamhet.

- Sjöfartsverket motsätter sig dock bestämt den föreslagna småbåtshamnen utanför befintlig pir. Området utanför den aktuella platsen utgör verkets vanligaste mötesplats och omkörningsplats för större fartyg. Passageavståndet till land är ofta inte större än 100 meter, vilket innebär stora påkänningar avseende på interaktion och svall samt utgör en riskbild med avseende på de fritidsbåtsrörelser som skulle bli aktuella i och med en fritidsbåtshamn.
- Belysningen i hela området måste ordnas så att den inte kan komma att störa sjötrafiken i området. Det gäller särskilt för högt liggande byggnader och installationer.

Planenhetens kommentar:

- Kommunen rekommenderar exploitören att söka miljödom för att pröva frågan om småbåtshamn.
- Utomhusbelysningen i området ska anordnas i samråd med berörda myndigheter på ett sätt som inte försämrar förutsättningarna för säker sjötrafik. Angående belysning i nya byggnader regleras detta inte i detaljplanen.

10. Storstockholms lokaltrafik (SL): (bilaga 10)

- SL har studerat möjligheten att förlänga någon av de befintliga busslinjerna som trafikerar Orminge till planområdet. Detta är dock komplicerat eftersom området är svårt att kollektivtrafikförsörja på ett rationellt sätt då det ligger avskilt från resten av bebyggelsen i Orminge och det krävs därför att en ny linje inrättas till området. Resandeunderlaget för en ny linje bedöms av SL som otillräckligt i samrådsförslaget. En ökning med 100-150 bostäder skulle vara mycket positiv då det skulle göra det möjligt för SL att med rimlig resursinsats erbjuda 30-minuterstrafik i rusningstid. En hiss är bra då det är avgörande för att få en god tillgänglighet i området.
- Kommunen och SL bör gemensamt studera möjligheterna till att skapa fler infartsparkeringar i närheten av Orminge centrum. Det är angeläget att fler infartsparkeringsplatser kan anläggas när ny bebyggelse tillkommer speciellt i detta fall då det är svårt att kollektivtrafikförsörja.

Planenhetens kommentar:

- Efter samrådet har planförslaget studerats om för att rymma 300 bostäder, vilket enligt SL:s samrådsyttrande möjliggör kollektivtrafikförsörjning av området. Tätare trafik än var 30:e minut i rusningstid är dock önskvärt för att kollektivtrafiken ska bli attraktiv.
- En utökning av infartsparkering i Orminge regleras inte i denna detaljplan. I det pågående arbetet med program för Orminge centrum planeras för en utökning av infartsparkeringen i Orminge.

11. Lidingö stad (bilaga 11)

- Ser i stort sett positivt på planförslaget. Dagens karaktär förändras och innebär mer belysning och aktivitet än tidigare. Lidingö stad anser att de föreslagna lamellhusen på kajen är alltför dominerande. För en bättre anpassning till landskapsbilden bör lamellhusen på kajen omarbetas. Totalhöjden bör sänkas, särskilt för den sydvästra byggnaden. Ett alternativ är att dela upp bebyggelsen i flera byggnadsvolymer vilket medför genomsläpp.
- Planområdet ska anslutas till Lidingö stads VA-nät. Kontakter är upprättade med Lidingö stads tekniska förvaltning.
- Lidingö stad förutsätter att eventuell bullerpåverkan på Lidingö kommer att finnas med i det kontrollprogram för byggskedet som ska tas fram av exploitören.

Planenhetens kommentar:

- Bebyggelsen på kajen har studerats om efter samrådet. Höjden har sänkts och bebyggelsen trappar ner mot naturmarken i norr, vilket minskar byggnadernas dominans i området.
- Lidingö stad bedöms inte påverkas av buller över riktvärden under utbyggnadsskedet.

12. Stockholms hamnar (bilaga 12)

Har inget att erinra mot planförslaget som sådant men framför följande synpunkter som är viktiga ur säkerhetssynpunkt för de boende i området liksom för fartyg som passerar området i farleden.

- Den nya anläggningen vid kajen får inte begränsa fartygstrafiken. Belysning måste utformas så att inte sjöfartstrafiken störs.
- Småbåtshamnen kommer mycket nära farleden. Med den tunga fartygstrafiken kan det medföra risker för egendom och personer som vistas där. Fartygen kommer även att generera svallvågor vilket kan innebära ökad risk för erosion vid anläggningen och skada egendom. Den kraftiga sjön som uppkommer från fartygs- och båttrafiken kan begränsas med vågbrytare, vilket rekommenderas. Påseglingsskydd bör vara väl dimensionerade. Det är också viktigt att bebyggelsen utformas med hänsyn till störningar från sjötrafiken.

Planenhetens kommentar:

- Belysningen i området ska anordnas i samråd med berörda myndigheter på ett sätt som inte försämrar förutsättningarna för säker sjötrafik.
- Kommunen rekommenderar exploitören att söka miljödom för att pröva frågan om småbåtshamn.

13. HSB Stockholm – distrikt Nacka Värmdö (bilaga 13)*Natur*

- Unika grönområden minskar på grund av stark exploatering. Det planerade naturreservatet Skarpnäs naggas i kanten. Den unika skärgårdsnaturen och mötet med naturreservatet måste särskilt beaktas.
- Kommer strandskyddet att finnas kvar? För att säkerställa allmänhetens tillgång till stränder och natur bör strandskyddet inte upphävas och infartsparkeringen bör inte byggas på kommunens mark.

Trafik

- Trafikproblemen samt av- och påfarterna vid Skurubron måste åtgärdas. När byggs en ny Skurubro?
- Berörda vägar måste byggas så att de klarar kollektivtrafik och en högre belastning av trafik. Infartsparkeringen ifrågasätts, då en båtförbindelse till Stockholm/Lidingö ligger långt fram i tiden.
- Kajområdet bör hållas bilfritt. Kajhusen bör inte byggas då de förstör landskapsbilden. De drar dessutom till sig biltrafik.

Bebyggelse

Utbyggnad av den marina verksamheten för att utveckla sjölivet och att hamnen förstärks är positivt.

Miljö

- Planerna på vattenburen värme och solceller är positiva.

- Allmänhetens tillgång till stränder och friluftsliv måste förstärkas.

Planenhetens kommentar:*Natur*

- Tidplanen för Skarpnäs naturreservat ska samordnas med detaljplanen för Telegrafberget enligt ett kommunstyrelsebeslut. Viss naturmark kommer att tas i anspråk för bebyggelse i planförslaget. Gator i planområdet ska samordnas med stigar i det planerade reservatet och strandlinjen och utsiktspunkter ska göras tillgängliga för allmänheten.
- Detaljplaneförslaget förutsätter att strandskyddet upphävs inom kvartersmark. Strandskyddet föreslås däremot ligga kvar inom allmänna platser i planområdet, såsom i naturmarken. Begäran om strandskyddsupphävande kommer att lämnas till länsstyrelsen.

Trafik

- Angående Skurubro, se kommentar till Vägverkets yttrande ovan.
- Skarpövägen kommer dimensioneras för att klara kollektivtrafik. En busshållplats och vändmöjlighet för buss ordnas inom planområdet. Parkeringen i bebyggelseområdets östra del är nödvändig för personal till förskolan, boende, kollektivtrafikresenärer och av besökare till naturreservatet.
- För att kunna nå verksamheter och bostäder är det nödvändigt att möjliggöra för biltrafik på kajen. Kajhusen planeras på mark som idag är ianspråktagen av cisterner. Dess höjd har justerats efter samrådet för att bättre stämma överens med skalan hos den nuvarande industribebyggelsen.

Miljö

Skarpövägen föreslås vara allmän ned till och längs med kajen. Villagatan görs allmän för att ge allmänheten tillgänglighet till viktiga utsiktspunkter och stigar i den kringliggande naturmarken. Den naturmark som sparas i området ska göras allmän och delar kommer ingå i Skarpnäs naturreservat.

14. Nacka Miljövårdsråd (bilaga 14)*Trafik*

Telegrafberget är olämpligt att bebygga på grund av det svåra kollektivtrafikläget. Busshållplatsen ligger på en hög nivå vilket ger långa avstånd från de flesta bostäderna i området. Kollektivtrafikens turtäthet kommer inte att bli rimlig och eventuell båttrafik endast ett mindre viktigt komplement. Transportproblem för boende kommer att bli stora, i synnerhet för de som inte har bil, då området inte kommer att innehålla varken skola eller livsmedelsbutik.

Strandskydd & riksintressen

Miljövårdsrådet finner inte att det finns skäl att bebygga området då detta står i strid med tre riksintressen och strandskydd.

Naturreservat

Planförslaget medför en breddning och belysning av Skarpövägen som skär genom planerat naturreservat. Detta innebär betydande ingrepp på det föreslagna reservatet.

Stora delar av reservatet skulle bli bullerstört och stört av belysning och skulle dela av reservatet i två delar. Anser att det är viktigt att naturreservatet blir inrättat före en detaljplan för Telegrafberget antas.

Hamnen

Nacka miljövårdsråd anser att platsen bör bevaras på ett sätt som möjliggör att den kan användas som hamn för varutransporter i framtiden.

Kostnader för kommunen

Den branta terrängen och avstånden till service kan medföra kostnader för kommun och landsting i form av färdtjänst och skolskjuts. Den branta backen medför hinder för rörelsehindrade. En allmän hiss eller bergbana skulle inte ändra situationen nämnvärt.

Planenhetens kommentar:

Trafik

Telegrafberget har varit aktuellt för bebyggelse sedan länge och området är utpekad som område för bostadsbebyggelse i Nacka kommuns översiktsplan från 2002. Området planeras för att möjliggöra för kollektivtrafik, men på grund av det relativt låga antalet bostäder och det perifera läget kan turtätheten inte bli särskilt hög, cirka var 30:e minut i rusningstid. För att underlätta för boende i området att ta sig till busshållplatsen planeras för en hiss från kajhusen till flerbostadshuset på den övre platån.

Strandskydd & riksintressen

Planförslaget har justerats efter samrådsskedet för att utgöra mindre påverkan på riksintressena. Detaljplanen ska utformas så att det inte utgör påtaglig skada på riksintressen och särskilda skäl ska framföras för att upphäva strandskyddet inom kvartersmark. Begäran om upphävande av strandskydd ska lämnas till länsstyrelsen innan detaljplanen antas av kommunfullmäktige.

Naturreservat

Naturreservatet ska samordnas med detaljplanen för Telegrafberget. I skötselplanen för det blivande Skarpnäs naturreservat står att underhåll av Skarpövägen ska ske med hänsyn till områdets stora betydelse för friluftslivet. Den gång- och cykelbana som planeras längs Skarpövägen bedöms vara i linje med detta syfte.

Hamnen

Telegrafberget är inte aktuellt som hamn för varutransporter.

Kostnader för kommunen

Området planeras för kollektivtrafik och en gång- och cykelbana planeras längs Skarpövägen fram till Kummelbergets industriområde. Detta innebär att det finns förutsättningar att ta sig till och från området på andra sätt än med bil.

15. Myrsjöns miljögrupp och Hasseludden-Lövberga-Skarpnäs

Fastighetsägareförening (bilaga 15) har lämnat en gemensam skrivelse.

En breddning av Skarpövägen och ny bebyggelse skulle splittra och störa naturområdet och ytterligare försvaga den gröna kilen. För att minska bullerstörningarna från Skarpövägen bör den beläggas med tyst asfalt. Även delar av

Skarpövägen vid Orminge och Myrsjön bör bullerdämpas. Många bostäder kommer att få ökad bullerstörning. Beslut om Skarpnäs naturreservat måste fattas.

Planenhetens kommentar: Arbetet med Skarpnäs naturreservat ska samordnas med detaljplanen för Telegrafberget. Skarpövägen dimensioneras för att möjliggöra för kollektivtrafik och förses med gång- och cykelbana. Syftet är att Skarpövägen ska bli en trygg och säker väg, vilket borde vara till gagn för besökare till naturreservatet. Bullerstörningarna bedöms inte överskrida riktlinjer för buller.

Naturreservatet skall samordnas med detaljplanen för Telegrafberget.

16. Naturskyddsföreningen i Nacka (bilaga 16)

Ställer sig starkt negativa till detaljplaneförslaget och anser att den bör avslås.

Kollektivtrafik

Området förutsätter att de boende har bil, eftersom ingen kollektivtrafikförsörjning är möjlig. Det perifera läget för bostäder och andra verksamheter kommer att alstra onödig trafik och strider mot Naturvårdsverkets mål för att minska koldioxidutsläppen. Att ökningen av trafikmängderna är marginell (som det står i MKB:n) är inte ett argument.

Naturreservat

Naturreservatets gränser bör säkerställas innan detaljplanen antas. Den föreslagna bebyggelsen och Skarpövägens utvidgning skär av Skarpnässkogen, som är en del av den gröna kilen och av betydelse för den regionala grönstrukturen. Bullerstörningar kommer att öka.

Strandskydd och riksintressen

Strandskydd och riksintressen måste respekteras i detaljplanearbetet.

Kommunen bör ställa krav på koldioxidutsläpp ny bebyggelse och service får bidra med per år.

MKB:n bör under en särskild rubrik ta upp klimatpåverkan.

Planenhetens kommentar:

Kollektivtrafik

Planförslaget är justerat och rymmer nu mer bostäder för att ge tillräckligt underlag och möjliggöra för kollektivtrafikförsörjning. Upprustning av och en ny gång- och cykelbana längs Skarpövägen möjliggör också att man ska kunna nå planområdet utan bil på ett tryggt och säkert sätt.

Naturreservat

Se planenhetens kommentarer ovan.

Strandskydd och riksintressen

En begäran om upphävande av strandskydd ska lämnas till länsstyrelsen innan detaljplanen antas av kommunfullmäktige. Angående riksintressen i området, se svar ovan.

Planenheten noterar synpunkt angående klimatpåverkan. En bestämmelse om krav på låg energianvändning i ny bebyggelse förs in på detaljplanekartan. Frågan om klimatpåverkan och växthuseffekter tas delvis upp under stycket om trafik i miljökonsekvensbeskrivningen.

17. Boo Miljö- och naturvänner (bilaga 17)

Anser att planområdet inte är lämpligt att exploatera för bostadsändamål och att strandskydd och riksintressen måste respektera. Tycker dock att MKB:n är utförlig, informativ och välskriven.

Strandskydd och riksintressen

- Totalt förbud mot trädfällning bör införas för att minska risken för avverkning och minska villornas exponering mot vattnet.
- Samtliga villor placeras på naturmark vilket innebär stora ingrepp i naturmiljön och 14 av villorna strider mot strandskyddets syften.
- Planförslaget innebär stor förändring av områdets karaktär och är inte förenligt med riksintresset för kust och skärgård. Ett riksintresse är starkare än ett lokalt exploateringsintresse.

Gröna kilen & naturreservat

Frånvaron av buller inom de gröna kilarna ska bestå i minst rådande omfattning enligt de regionala miljömålen. Planförslaget och åtgärder på Skarpövägen och ökad trafik innebär buller och negativ inverkan på rekreation, friluftsliv och djurliv i kilområdet och det blivande naturreservatet med. Planförslaget bör inte föras vidare innan naturreservatet är inrättat.

Kollektivtrafik

En förutsättning för förslagets genomförande är att tillfredsställande kollektivtrafik kan ordnas, några garantier för detta redovisas inte i planförslaget. Området är olämpligt för bostäder i föreslagen omfattning. Att utöka planområdet skulle innebära oacceptabla ingrepp i blivande Skarpnäs naturreservat.

Skurubron

Ny exploatering bör ej tillåtas innan man löst trafikproblemen kring Skurubron.

Planenhetens kommentar:

Strandskydd & riksintressen

- Ett förbud mot avverkning av träd har införts i detaljplanen.
- Avseende strandskydd och riksintressen hänvisas till planenhetens kommentarer ovan.

Gröna kilen & naturreservat, kollektivtrafik och Skurubron

Se planenhetens kommentarer ovan.

18. Företagarna Nacka Värmdö (bilaga 18)

Det finns stort behov av lokaler där man rationellt kan bedriva marin verksamhet. Detaljplanen bör beakta dessa behov avseende tillgång till rätt typer och storlek av

lokaler, möjlighet för båtramper etc. Planbestämmelsen ”... icke störande hantverk, kontor och handel i byggnadens bottenvåning” i kajhusens överensstämmer inte med gestaltungsprogrammet som redovisar att verksamhetslokaler ska finnas där.

Planenhetens kommentar: Gestaltungsprogrammet beskriver att lokaler ska finnas för kommersiell verksamhet och kontor. Syftet är att möjliggöra för verksamheter med marin anknytning, men att dessa inte ska störa bostäder eller annan verksamhet i området. På befintlig pir föreslås lokaler för verksamheter med marin verksamhet. Båtramper avses uppföras på kajen.

19. Svenska Turistföreningen Stockholmskretsen (bilaga 19)

Landskapsbild

Villorna på bergsplatån stör landskapsbilden och riksintressen och ligger inom område som ska ingå i naturreservatet. De ca 13 nordligaste villorna bör tas bort och området bör istället planläggas som naturmark.

Naturreservat

Det är negativt att utrymmet för blivande naturreservat minskas och att bildandet av naturreservat drar ut på tiden.

Skarpövägen

STS är positiva till en remsa ”natur” söder om Skarpövägen och vill att en motsvarande grön naturbård läggs in även på den norra sidan av vägen. En breddning av vägen ska göras varsamt och bergskärningar ska undvikas. Högsta hastighet bör begränsas till 30 km/h.

Planenhetens kommentar:

Landskapsbild, naturreservat

Se planenhetens kommentarer ovan.

Skarpövägen

Skarpövägen gränsar i både norr och söder till mark som ska ingå i det blivande naturreservatet. Hastighetsbegränsningar på Skarpövägen hanteras inte inom detaljplanen.

20. Lantmännen (bilaga 20)

Lantmännen äger fastigheterna Skarpnäs 2:4, 2:6–2:13, 2:19 samt Björknäs 1:59 som gränsar till och delvis ingår i planområdets södra del. Lantmännen anser att även Lantmännens mark ska ingå i planområdet och planläggas för bebyggelse i enlighet med proportionalitetsprincipen.

Naturreservat

Det bör redovisas i planhandlingarna vilka delar av planområdet som avses ingå i Skarpnäs naturreservat.

Service & kollektivtrafik

Avståndet till närbelägna skolor i Orminge är stort (2,5 km) och Skarpövägen är ödslig och osäker. I planförslaget finns inte tillräckligt underlag för skola eller kollektivtrafik. En utvidgning av planområdet som innefattar Lantmännens mark skulle ge tillräckligt underlag för detta.

Planenhetens kommentar: Till grund för detaljplanen ligger det detaljplaneprogram för Telgrafberget som godkändes av kommunstyrelsen den 8 januari 2007. Planområdet följer i huvudsak programområdets avgränsning. Lantmännens markområde ligger utanför planområdet och kommer inte behandlas i denna detaljplan.

- I princip avses alla delar som i detaljplanen planläggs som allmän platsmark natur ingå i det blivande naturreservatet.
- Skarpövägen planeras att rustas upp för att bli trygg och säker genom att förses med belysning och en gång- och cykelbana.
- Planförslaget har justerats för att möta SL:s krav för att trafikera området.

21. TeliaSonera Skanova Access AB (bilaga 21)

Har inget att erinra mot planförslaget. Önskar att så långt som möjligt behålla de befintliga teleanläggningarna i nuvarande lägen för att undvika olägenheter och kostnader som uppkommer i samband med flytt av dessa. För att möta kommande behov av tele/data krävs utbyggnad av befintligt nät. Kontakt ska tas med TeliaSonera Skanova för frågor rörande samordning/utbyggnad/eventuell omprojektering.

Planenhetens kommentar: Planenheten noterar skrivelsen.

Inkomna synpunkter från fastighetsägare utanför planområdet

22. Delägare till fastigheten Björknäs 1:60, Grantomta (bilaga 22)

- Vill ha parkeringsmöjlighet inom planområdet nära Grantomta.
- Vill diskutera möjligheten att ansluta Grantomta till moderna bekvämligheter.
- Undrar om det planeras för underhåll av erosionsskadade partier av strandlinjen, den gamla delen av kajen som vetter mot Grantomta.

Planenhetens kommentar:

- Det finns ingen möjlighet att anordna parkering för Grantomta inom allmän platsmark i planområdet. Överenskommelse kan eventuellt träffas mellan fastighetsägaren och exploitören om denna fråga.
- Telegrafberget kommer inte anslutas till kommunens allmänna VA-nät. En enskild anläggning för vatten och avlopp kommer att byggas ut och anslutas till Lidingös VA-nät. Frågan om anslutning till Grantomta får hanteras mellan exploitören och fastighetsägaren. Erforderliga tillstånd såsom strandskyddsdispens krävs för utbyggnad av VA-ledningar.
- Kajen och strandkoningen skall undersökas noggrannare innan detaljplanen kan antas. Skadade partier inom planområdet skall åtgärdas.

23. Boende utanför planområdet (bilaga 23)

Anser man inte bör omöjliggöra färjetrafik från Telegrafberget för pendling till Lidingö och Stockholm.

Planenhetens kommentar: Exploatören deltar i diskussioner för att möjliggöra för en båtpendel till och från Telegrafberget.

Frågor och svar från samrådsmöte den 28 april 2008

1. Var finns sammanställning av synpunkterna från programsamrådet?

Kommentar: *De finns bland samrådshandlingarna i utställningslokalen.*

2. Är det inte mest markföroreningar där förskolan ska ligga?

Kommentar: *Det är till viss del sanerat, men fler prover ska tas och sanering skall ske för att klara riktlinjerna för känslig markanvändning.*

3. Påståendet om att området är inhägnat är lögn.

Kommentar: *Ett yttre staket är så dåligt att det knappast är befintligt. Men ett inre finns och inhägnar området. Pipelines spärrar också av området.*

4. Busshållplatsen låg tidigare längre västerut. Varför är den flyttad?

Kommentar: *Den ligger i ett läge där det är möjligt med vändplats för bussen och där det inte är för brant för SL. Diskussioner pågår med SL om möjligheten att trafikera området med kollektivtrafik.*

5. Är det aktuellt med fler bostäder för att få ett underlag för kollektivtrafik?

Kommentar: *Det är möjligt att få in fler bostäder om man höjer hushöjderna eller går utanför plangränsen.*

6. Det är viktigt att politikerna påverkar SL för att få kollektivtrafik till Telegrafberget. Trafikproblemen vid Skurubron bör lösas innan området byggs ut. Vad händer med sjöbussprojektet?

Kommentar: *Det är aktuellt med nya påfartsramper till Skurubron, innan ny bro byggs. En sjöbuss kan bli aktuellt, men i en annan form än den som diskuterats tidigare. Diskussioner pågår, där Telegrafberget skulle bli en hållplats.*

7. 138 båtplatser skapar parkeringsproblem på kajen.

Kommentar: *Ett 60-tal parkeringsplatser finns på kajen för småbåtshamnen och andra verksamheter. En del av de som har båtar här kommer också att bo i området.*

8. Strandskydd, farled, kust & skärgård. MKB pekar ut villor som strider mot detta. Bör beaktas.

Marklov för trädfällning är en papperstiger, boende kommer ändå att fälla träd för sjöutsikt. Hårdare bestämmelse och vite krävs.

Kommentar: *man kan lägga in trädfällningsförbud. Kommer att justeras i detaljplanen.*

9. Området är så brant, hur ska äldre och handikappade ta sig ned till kajen? Även brant mellan busshpl och hiss.

Kommentar: *Hissen bör tillgodose de behov som finns. Lutningen på vägen ned till kajen är mindre än idag, 10% istället för 17%.*

10. Kan man spika naturreservatet nu? Och hindra att Lantmännen bygger ut sin mark?

Kommentar: *Tanken är att naturreservatet skall samordnas med planen för Telegrafberget. Det är inte aktuellt att bevilja en detaljplan för Lantmännen nu.*

11. Finns det möjlighet att tömma toalettankar mm för båtägare?

Kommentar: *Ja, en mottagning för båtoaletter ska finnas, samt en båtbotenvägg.*

12. Vad sa länsstyrelsen om strandskyddsupphävande i sitt yttrande på programmet?

Kommentar: *Inget slutgiltigt ställningstagande.*

Planenheten

Andreas Totschnig
Planchef

Linnéa Olofsson
Planarkitekt