

Dnr KS 2019/0261

Danderyds kommun
Plan- och exploatering
Box 66
182 05 Djursholm
plan@danderyd.se

Synpunkter. Samråd för Danderyds Översiktsplan. Preliminärt yttrande:

Skall Danderyd bli en belägrad (villa)stad som med höga murar måste skydda sig mot den miljöstörande genomfartstrafiken från grannkommunerna.

Sammanfattning och Yrkanden

Vi yrkar

1. anstånd åtminstone till 1 oktober 2021 med att inkomma med vårt slutgiltiga samrådsyttrande. Vi vill avvakta möjligheten till offentliga fysiska möten.
2. Danderyd är i princip fullbyggd. Danderyd skall inte behöva känna trycket att bygga mera. Att under en kort tidsperiod öka antalet invånare med upp till en tredjedel skapar fler problem än det löser.
3. Den ökande genomfartstrafiken genom kommunen är det allra största problemet och skall lösas först. Gäller buller, avgaser, partiklar, olycksrisker. Grundnormen för buller 55 dB(A) ute/ 30 dB(A) inne skall gälla långsiktigt. Skall gälla för såväl E18, Roslagsbanan, Tunnelbanan, Edsbergsvägen, Enebybergsvägen/Gamla Norrtäljevägen, Danderydsvägen, Vendevägen, Bråvallavägen, Stockholmsvägen, Edsviksvägen och andra drabbade vägar.
4. Ny bebyggelse skall inte tillkomma förrän problemen med genomfartstrafiken långsiktigt är lösta. Kommunen skall inte avhända sig vare sig handlingsutrymme eller förhandlingsutrymme.
5. Danderyd skall söka samarbete med Täby för att tillsammans med statsmakterna och nordostkommunerna lösa problemen med genomfartstrafiken enligt "polluter pays"-principen. Utnyttja urberget och lägg såväl E18 som en förlängd tunnelbana i tunnlar till dalsvackan vid Roslags Näsby för att där anknyta till Roslagsbanan innan den delas i två grenar, en mot Österskär och en mot Kårsta och förlägg trafiknoden där i stället för vid Rinkeby.
6. Avlasta helst trafiken även längre norrut, t.ex. genom Norrortsleden.
7. Kommundelarna skall förenas genom gröna samband i stället för höga murar som reflekterar bullret mot vägens andra sida. Bullervallar eller bullerplank med vintergrön vegetation absorberar bullret effektivare och kan åtminstone temporärt minska miljöproblemen (buller, avgaser, partiklar, damm). Massor finns att tillgå från tunnelprojekten Stockholms ström och Förbifart Stockholm. Att bygga bostäder i bullerstörda områden är inte etiskt försvarbart och skapar dessutom andra infrastrukturproblem förutom att området kommer att vara en stökig byggarbetsplats under flera år framöver. Det går snabbare att driva en tunnel än att bygga bostäder.
8. Bebyggelse längs trafikerade vägar riskerar att drabbas svårt vid eventuella olyckor på vägarna, främst tankbilsexplosioner, men också ett uppseglade problem, nämligen elbilar som är svåra att släcka om de börjar brinna. De brinner med het låga och avger giftiga gaser

9. Danderyd skall fortsättningsvis vara en villastad. Fördelningen mellan lägenheter i enfamiljshus och lägenheter i flerfamiljshus skall vara till fördel för lägenheter i enfamiljshus (villor).
 10. Omvandla inte villatomter till flerbostadshus.
 11. Det behövs behovsprövade bostäder i kommunen för Danderydsbor (såsom vård- och omsorgsboenden, LSS boenden). I övrigt skall kategoribostäder undvikas.
 12. Utvecklings-/utredningsområden skall inte omfatta privatägda villatomter. Det behövs en klar gränsdragning.
 13. Inaktuella planer skall avföras från dagordningen.
 14. Kommunen står inför stora utmaningar vad gäller miljö- och klimat. Dessa problem måste lösas i första hand under mandatperioden, såväl vad gäller gammal bebyggelse som ny bebyggelse. Det finns villaområden som ligger så lågt (gammalt sjöbotten) så att de riskerar översvämmas såväl vid högvatten som vid regn. Kommunens (dag)vattenledningssystem måste förstärkas. Vi avvaktar vattenplan och dagvattenplan, som inte ännu ingår i föreliggande förslag.
 15. Avfall och återvinning måste ses som en resurs. Inför fastighetsnära materialåtervinning i stället för skräpiga återvinningsstationer. Det behövs en tydlig ansvarskedja där brukaren ansvarar för sitt avfall till dess entreprenören hämtar och tar över ansvaret. Återta eventuella vinster i form av sänkta avgifter för brukarna.
 16. Pandemin har visat hur sårbart samhället är. Det gäller såväl människan som infrastrukturen. Här krävs det rejäla satsningar. Sjukvård, livsmedelsförsörjning, lagerhållning, transporter, lokaler, elförsörjning, laddstationer, bensinstationer.
 17. Händelser i vårt närområde under senare tid har visat att vi inte längre lever i en så trygg värld som vi trott. Aktivera vårt civilförsvar, se över de skyddsrum, som byggdes under kalla kriget. Gäller i allra högsta grad de, som byggdes under Mörby centrum och som enligt uppgift är stora och mycket säkra, men skyddsrum finns också i privata fastigheter.
- Vi förbehåller oss rätten att komma in med ytterligare synpunkter och kompletteringar och yrkar enligt ovanstående.

Visste Du att enligt SCB år 2020 var Danderyd

- till sin landyta femte minsta kommunen i landet (26,40 km²)
 - till sin befolkning åttionde största kommunen i landet (32.857)

 - på andra plats vad gäller bebyggd mark per landyta (53,1%)
 - på första plats vad gäller bebyggd mark med bostäder per landyta (38,3 %)

 - nionde tätast bebyggda kommunen i landet (481 bostäder/km²)
 - nionde tätast befolkade kommunen i landet (1246 invånare/km²)
- Då**
- fanns det 6.845 lägenheter i enfamiljshus (villor)
 - fanns det 5.862 lägenheter i flerbostadshus

 - bodde i genomsnitt 3,3 personer per lägenhet i enbostadshus
 - bodde i genomsnitt 1,7 personer per lägenhet i flerbostadshus
- Idag**
- byggs det ca 200 nya lägenheter i flerbostadshus i Mörby Centrum
 - byggs det ca 500 nya lägenheter i flerbostadshus i Östra Mörbylund (Invernesshöjden)
 - i övrigt planeras för fler lägenheter i flerbostadshus än i enbostadshus (villor)
-

Inledning

Danderyds Villaägareförening har fått möjlighet att lämna synpunkter på föreliggande samrådsförslag gällande Översiktsplan för Danderyds kommun.

Enligt kommunens uttalade ambitioner skulle översiktsplanen förankras brett (KS 2018-05-28, § 68 och KF 2018-06-11, § 69 samt Projektplan för översiktsplanen, daterad 2019-05-13). Arbetet inleddes med en politisk workshop under november-december 2019 med den politiska ledningsgruppen och dess tjänstemän. Några allmänna fysiska möten har inte kunnat genomföras på grund av Coronapandemin. Dock genomfördes mellan 2 juni och 31 augusti 2020 en digital enkät öppen för alla. Vid den tidpunkten var nog inte rutinerna för allmänna digitala enkäter ännu så inarbetade så enkäten upplevdes som svår och otydlig. Endast 400 svar på enkäten samt 1000 fritextsvar inkom. Föreliggande förslag till översiktsplan har alltså inte kunnat utarbetas med en bred förankring bland allmänheten! I vilken mån den förankrats i den politiska ledningsgruppen är för oss okänt. Vi anser att den fortsatta hanteringen måste förankras bredare.

Även om översiktsplanen inte är juridiskt bindande (!?), så har den en avgörande betydelse för utvecklingen i kommunen och bestämmer bl.a. om den efterföljande planprocessen skall ske genom standard eller utökat planförfarande. Dessutom tillåts omfattande förändringar såvida de inte strider mot översiktsplanen. Ju mer vag och otydlig översiktsplanen är, desto mer är det fritt fram för allehanda förändringar, vilket lätt kan bli en lekstuga för mer eller mindre seriösa exploatörer. Vi har redan sett exempel på detta i kommunen och kommunen har därför sett sig manad att ge tjänstemännen i uppdrag att utreda åtgärder för att motverka ovarsam förtätning av villastaden (KS 2021-01-18, § 5). Denna utredning har lett till ett planuppdrag för att motverka ovarsam förtätning av villastaden (KS 2021-04-26, § 55).

Vid en genomgång av handlingarna finner vi att förslaget visserligen är informativt och ambitiöst utarbetat, men så brett, oprecist och övergripande att det är omöjligt att under den korta remisstid som givits, från 3 maj till 13 juni, kunna ta del av handlingarna med bakomvarande material och skapa sig en rättvisande bild av förslaget och komma med välgenomtänkta synpunkter och förslag. Sammanfattning saknas. Som vi förstått det, innehåller kapitlen 1-3 förutsättningar och nuläge och kapitlen 4-7 framtidsplaner.

Vi finner det rimligt att vi lämnar våra preliminära synpunkter till 13 juni men att frågan måste få mogna över sommaren för noga överväganden. Våra synpunkter så som de framförs i denna skrift är alltså preliminära och vi begär anstånd åtminstone fram till 1 oktober 2021 att komma in med vårt slutliga samrådsyttrande. Det går fortfarande inte att ordna offentliga möten och vi vet inte när det kommer att bli möjligt eller hur situationen ser ut i höst.

Bakgrund. Danderyd i ett sammanhang

Danderyd är en skärgårdskommun, bestående av såväl berg (gammalt urberg) som gammalt sjöbotten. Kommunen angränsar till Solna i söder och Täby i norr. I öster har Danderyd en lång sjögräns mot Saltsjön och i väster mot Edsviken (vars vatten kommer från Norrviken och mynnar ut i Saltsjön) och Sollentuna.

Danderyd genomkorsas av trafiken från såväl nordostkommunerna som färjetrafiken från Kapellskär in mot Stockholm. Trafikproblemen är enorma, speciellt på Europaväg E18, som redan idag passerar av 80.000 fordon per dygn varav 10 % tung trafik, och Roslagsbanan, men trafiken genomsipprar även våra bostadsområden. Öppnandet av Trafikplats Häggvik på Förbifart Stockholm kommer

sannolikt att allvarligt förvärra trafiksituationen på Edsbergsvägen. Utbyggnadstakten i Nordost är stor och därmed ökar även genomfartstrafiken och de redan omfattande miljöproblemen. Danderyd är ingen isolerad ö utan måste beakta sin plats i regionen och söka samarbete med statsmakterna och kringkommunerna för en gemensam lösning. Samtidigt måste Danderyds politiker känna sin plikt att stå upp för Danderydsbornas intressen och föra deras talan högt och enträget. Gör inte Danderyds politiker det, så gör nog ingen annan det heller. Danderyd får inte bli en grindvakt som tar hand om trafik och parkering från andra kommuner.

Enligt SCB 2020 är Danderyd till sin landyta landets 5:te minsta kommun. Enbart Sundbyberg, Burlöv, Solna och Öckerö har mindre landyta. Däremot är Danderyd 9:nde tätast bebyggda kommunen i landet, räknat såväl efter antal invånare per landyta som efter antalet bostäder per landyta. Täby, staden på landet, ligger på 10:nde plats, men bygger mycket och har väl passerat Danderyd vid det här laget. Huruvida Täby skall kunna fylla de nya bostäderna med invånare är en öppen fråga i ett läge där utflyttningen från Stockholmsregionen nu är större än inflyttningen. Villastaden Danderyd är i det närmaste fullbyggd och behöver inte känna av trycket utifrån att bygga mera. Det ankommer på Danderyds politiker att uppmärksamma statsmakterna, övriga kommuner och allmänheten på detta.

Alltnog, den ökande trafiken och de därmed ökande miljöproblemen på grund av exploateringen i grannkommunerna är det absolut allvarligaste problemet för planeringen av Villastaden Danderyd. Vi saknar en analys av detta i planen.

Villastaden Danderyd är alltså tätt bebyggd och genomkorsas av de statliga vägarna E18 och Edsbergsvägen, den regionägda Roslagsbanan samt de kommunala vägarna där främst Enebybergsvägen, Gamla Norrtäljevägen, Stockholmsvägen, Vendevägen, Ösbyvägen, Danderydsvägen, Bråvallavägen/Näsbyvägen och även mindre villagator belastas av omfattande genomfartstrafik.

Det är vår bestämda uppfattning att innan ny bebyggelse tillkommer i Danderyd måste genomfartstrafiken och de problem de medför vara åtgärdade! Det skall vara förorenaren som betalar, enligt "polluter pays" principen. Vi efterlyser en Sverigeförhandling², som i första hand beaktar miljö- och hälsoproblemen från genomfartstrafiken. Den förra Sverigeförhandlingen fokuserade på framkomlighet, kommunikationer samt bebyggelseexpansion.

Centrala Danderyd

Nu gällande översiktsplan är från 2006. År 2011 beslöt kommunen att översiktsplanen från 2006 fortfarande är aktuell men bör uppdateras och kompletteras. Ett förslag för perioden 2013-2030 ställdes ut för samråd 2013, men antogs aldrig.

Programmet "Centrala Danderyd – program för fördjupning av översiktsplanen" initierades 2011 och ställdes ut på samråd 2017 och syftade till att åstadkomma en bättre miljö för området längs E18. I programmet presenterades de fyra alternativen en lång tunnel, en kort tunnel (under Mörby Centrum), en överdäckning vid Danderyds sjukhus och ingen tunnel. Efter samrådet beslutade kommunfullmäktige att gå vidare med två alternativ: en lång tunnel eller ingen alls. Man hade nämligen i samband med projekteringen av tunnelförläggning av kraftledningarna (Stockholms ström) kunnat konstatera att urberget genom Danderyd var så stabilt att tunnelförläggning genom i princip hela Danderyd skulle vara möjlig och att föredra framför den betydligt kortare tunneln, som skulle lämna stora delar av kommunen fortsatt bullerstörda. Ingen tunnel (0-alternativet) rönnte föga intresse eftersom det fortsatt skulle ge stora negativa miljö- och barriäreffekter.

Förslaget om lång tunnel mottogs med stort positivt intresse av Danderydsborna. Dock har inget konkret hänt ännu, vilket den styrande politiska ledningen kan lastas för. Man utgick nämligen ifrån

att Danderyd på egen hand skulle finansiera en tunnelförläggning genom en bebyggelse i området "Centrala Danderyd". En totalfinansiering av Danderyd genom markförsäljning skulle dock leda till en så hög exploateringsgrad att en sådan inte skulle accepteras av Danderydsborna, som i stället såg framför sig ett återskapande av förlorade grönområden och en smärre exploatering.

Det är beklagligt, oacceptabelt, att Danderyds politiska majoritet inte har utnyttjat sina möjligheter att i samarbete med väghållaren (staten) och brukarna (nordostkommunerna) genomdriva en tunnelförläggning av vägen, en åtgärd som skulle lösa buller-, avgas- och partikelproblematiken samt minska barriäreffekterna för Danderyd. Danderyd bör framhålla att det är förorenaren som betalar enligt "polluter pays" principen. Danderyd lyckades inte heller få någon utdelning ur Sverigeförhandlingen, där staten lovade trafiksatsningar till de kommuner, som lovade bygga bostäder. Danderyd, som redan tagit sitt ansvar och nu var i princip fullbyggd, och tätare bebyggd än de kommuner som passerar Danderyd på sin väg in mot Stockholm, nämligen Täby, Vallentuna, Österåker, Vaxholm, Norrtälje. Danderyd har fått betala med fortsatt och ökande förstörd miljö. Det är ytterst beklagligt att kommuner med samma politiska majoritet inte kan samarbeta.

Alternativ – Lång tunnel

En tunnelförläggning av E18 genom i princip hela Danderyd skulle inte bara lösa miljöproblemen utan också minska barriäreffekterna för de olika kommundelarna och öppna för sammanhängande grönområden mellan Rinkebyskogen och Altorpsskogen (Rösjökilen), Ekebyskogen, Ekebysjöns Naturreservat, Kulturområdena mellan Danderyds kyrka och Berga gård över Gropen (som är parkmark) och bebyggelsen längs Dalstigen, Danderyds kyrka, Klockargården, Lärkängen (kolonilotter), Nora torg, Kvarnparken och Nora träsk.

Följer man höjdkurvorna för E18 finner man lätt att vägen har sin högsta punkt ungefär vid gränsen mellan Danderyd och Täby. Det är därför oklokt med en tunnelöppning på vägens högsta punkt. Naturligt vore med en tunnelöppning vid Roslags Näsby trafikplats, som ju ligger i en dal. För bästa lösning är därför ett samarbete med Täby nödvändigt.

Stockholmsregionen genomkorsas av tunnlar. Varken Södra länken eller Norra länken krävde bebyggelse för att finansiera tunnlarna, så ej heller Norrortsleden. Så varför skall man kräva det just i Danderyd?

Genom att skapa parkområden och begränsad (blandad) bebyggelse ovanför tunneln skapas inga större intäkter för finansieringen av tunnelbygget. Finansieringen måste därför i sin helhet komma från staten. Då blir det viktigt att finna vilka förhandlings/påtryckningsmedel en liten kommun som Danderyd kan utnyttja för att nå framgång. Det finns ett organ, Stockholm Nordost (StoNo), där sådana frågor borde kunna lösas. Mer övergripande kan frågan hanteras av regionorganet RUFFS. Statligt är Trafikverket en aktiv del i processen, men även andra aktörer med mer hälso- och miljömässig inriktning bör vara med.

I avvaktan på beslut om en tunnelförläggning är det angeläget att inga åtgärder vidtas som försvårar ett sådant projekt. Vi motsätter oss all bebyggelse i vägens närhet till dess miljöproblemen är lösta långsiktigt. Det är dock angeläget att problemen åtgärdas temporärt. Idag finns god tillgång till markmassor från tunneldragningarna av Förbifart Stockholm och Stockholms Ström. Vi yrkar därför att bullervallar/plank med vintergrön vegetation byggs längs vägen i dess helhet. Bullervall och vegetation absorberar bullret betydligt bättre än hårda ytor (hus), som reflekterar bullret till vägens andra sida och samverkar med det buller som reflekteras från vägens andra sida ifall den också är bebyggd med hårda ytor. Vegetation syrsätter luften och tar också hand om avgaser, damm och partiklar, vilket inte hårdgjorda ytor gör.

Tunnelbana till Täby/ Förlängd Roslagsbana/Trafiknod vid Roslags Näsby och längre norrort

Hittills har Danderyds kommun gjort mycket lite/inte gjort något för att begränsa genomfartstrafiken eller mildra dess effekter. (En blygsam framgång var att kravet på sänkt hastighet från 80 till 70 km/tim vintertid för att minska partikelutsläpp gick igenom). I stället har man medverkat till en upprustning av Roslagsbanan, med ökade turer men som dock passerar förbi flera stationer i Danderyd. Stängning av två stationer (Bråvallavägen och Stocksund) aviseras. Detta försvårar för Danderydsborna att använda sig av trafiken, som då bara ger negativa effekter för dem.

Den viktigaste avlastningen skulle vara att prioritera en förlängning av tunnelbanans röda linje till i första hand, Roslags Näsby eller längre, förslagsvis Täby Centrum, Arninge (se diskussion ovan/lång tunnel). Med tunnelbana till Täby skulle den omfattande busstrafiken på E18 minska liksom bilismen på genomfartslederna och trafiken på Roslagsbanan. Det borde vara en ganska självklar satsning och den planerades redan på 1970-talet men omintetgjordes av en folkomröstning i Täby. Man kan fråga sig hur många valperioder en folkomröstning skall gälla. Kanske vore det dags för en ny folkomröstning. Hittills har Täby med stöd av övriga nordostkommuner endast drivit en omfattande (och extremt dyrbar) satsning på upprustning och utbyggnad av Roslagsbanan. Detta har gjort att miljöproblemen som orsakas av Roslagsbanan i Danderyd förvärrats. Det handlar om såväl buller som barriäreffekter av en järnväg intill tomtgränser och tvärs igenom villasamhället. Danderyd riskerar dessutom att förlora två stationer inom kommunen (Stocksund, Bråvallavägen) och därtill Östra station. Många Danderydsbor har valt att bosätta sig i kommunen just på grund av närheten till arbetsplatserna kring Östra station (KTH och andra arbetsplatser förknippade därtill).

I dagarna har Riksrevisionen kommit med en förödande kritik mot planerna enligt Sverigeförhandlingen. En ny Sverigehandling, som gör rimliga ekonomiska kalkyler och tar i beaktande behovet av såväl bostäder, framkomlighet som hälso-, trivsel- och miljöaspekter känns angelägen. För att människor skall kunna göra en effektiv arbetsinsats krävs att man har en bra miljö att leva i.

En ny Sverigeförhandling, Sverigeförhandling2, skulle med stor sannolikhet stryka förslaget med Roslagsbanan förlängd till City. Kanske kunde de pengar, som därmed sparas, kunna användas för att förstärka kapaciteten på tunnelbanan alternativt satsa på förslagsvis Gula linjen och börja norrifrån, dvs från Roslags Näsby till Mörby Centrum. Det har hävdats att Röda linjen har kapacitetsproblem. Det har talats om problem med signalsystemet vid getingmidjan, som torde vara åtgärdat vid det här laget. Kapacitetsproblem torde även uppstå vid Östermalmstorg, där tågen från Ropsten och tågen från Mörby centrum förenas. Kanske kunde man låta t.ex. varannat tåg köra hela linjen och varannat stanna vid Stadion för att sedan återvända till Mörby Centrum/Roslags Näsby/Täby Centrum.

I ett första skede kunde alltså tunnelbanan förlängas till Roslags Näsby, där en omstigning till Roslagsbanan möjliggörs innan den förgrenas i sina två grenar, en till Österskär och en till Kårsta. Med en anslutning till E18 skulle en stor del av bil- och busstrafiken kunna stanna vid Roslags Näsby och en ny trafiknod skapas och ersätta den planerade trafiknoden vid Rinkeby.

Vi emotser ökat engagemang från Danderyds politiker att pressa fram lösningar. Danderyd måste med kunskap, kompetens och engagemang ta sig an uppgiften och använda sig av såväl teknisk som juridisk kompetens för att nå målet och agera inom de organ, som redan finns såsom StoNO (Stockholm Nordost), Regionen (RUF5) som Statsmakten (främst Trafikverket). Kanske vore juridiska påtryckningar på sin plats.

Ingen vägtunnel

Alternativet ingen tunnel avfärdades tidigt så som orealistiskt eftersom miljöproblemen då skulle kvarstå och förvärras på grund av den ökade trafiken. Det är med förvåning och besvikelse vi erfar att ett sådant alternativ nu tycks vakna till liv i form av tät bostadsbebyggelse längs vägen som skydd mot bakomliggande i dag bullerstörd miljö. Vi motsätter oss bestämt en sådan tanke. Att placera utsatta människor "som inte har någon annanstans att bo" som mänskliga sköldar är inte etiskt försvarbart. Det är inte rimligt att bygga in problem. Det måste finnas andra sätt att lösa bostadsproblemen. Sålunda har t.ex. pandemin har visat att det i Stockholmsregionen för en lång tid framöver kommer att finnas tomma kontorslokaler och även hotell, som mycket väl skulle kunna byggas om och då kanske mer integrerat i samhället. Därutöver byggs det mycket stora som små lägenheter i Täby Park i Täby.

Bebyggelse längs trafikerade vägar riskerar dessutom att drabbas svårt vid eventuella olyckor på vägarna, främst tankbilsexplosioner, men också t.ex. elbilar som är svåra att släcka om de börjar brinna. De brinner med het låga och avger giftiga gaser

En bebyggelse längs vägen i hela dess sträckning kräver en enorm expansion av lägenheter i flerfamiljshus. Fördelningen mellan lägenheter i enfamiljshus och lägenheter i flerfamiljshus kommer då att kantra närmast helt över till flerfamiljshusens fördel. Eftersom byggnadstakten måste vara snabb för att åstadkomma önskad effekt, nämligen bullerskydd mot den bakomvarande bebyggelsen längs hela dess sträckning, så skulle området de närmaste åren framöver utgöras av en omfattande och klart störande byggarbetsplats med omfattande trafik inom närområdet. Det torde gå mycket snabbare och vara mindre störande att driva en tunnel i stället.

Det måste dessutom ses som djupt ohederligt att höja riktvärdena för trafikbuller från de sedan länge medicinskt etablerade 55 dB utomhus/30 dB inomhus (WHO rekommenderar en sänkning till 54 dB) till 60, 65 och även 70 dB(A). Det verkar som om lagstiftaren inte förstått att decibelskalan är logaritmisk och att en höjning av riktvärdet med 3 dB innebär en fördubbling av ljudtrycket. En förhöjning med 10 dB innebär en ökning med 10 gånger och en förhöjning med 20 dB innebär en ökning med 100 gånger. ($P = 10x \log (I/I_0)$; $10x \log 2 = 3$; $10x \log 10 = 10$; $10x \log 20 = 100$).

Att som lagstiftaren tala om upplevt buller som mindre störande är kanske politiskt korrekt, men saknar vetenskapligt stöd. Förutom att buller är störande så förorsakar det medicinska problem såsom stressreaktioner, högt blodtryck, hjärt- och kärlsjukdomar och andra medicinska effekter. Vi återkommer senare med en diskussion om detta.

Befolkning och bostäder

De prognoser man har utgått ifrån i den regionala planeringen har byggt på att stockholmsregionen skall öka och detta med en ökningstakt som i dagligt tal beskrivs som "två busslast per dag". Vad som inte så ofta nämns är att dessa busslaster i princip bestod av en busslast invandrade och en busslast nyfödda. För infödda var utflyttningen från regionen större än inflyttningen. Efter flyktingkrisen 2015 har antalet invandrade drastiskt sjunkit och i rådande politiska läge kan man knappast förvänta sig att invandringen kommer att öka, snarare tvärtom. Den (marginella) befolkningsminskning, som man de två senaste åren sett i Danderyd motsvaras av en (marginellt) ökande befolkning några år därefter, torde bero på sådan in/utvandring. I övrigt torde inte någon större befolkningsminskning vara att vänta. Danderyd har en välmående befolkning, som äger och trivs i sina bostäder och inte har någon större anledning att flytta från "landets bästa kommun att leva och bo i". Det finns ungefär lika många lägenheter i flerbostadshus som i villor. Dock sker en viss rörlighet, och följer man bostadsmarknaden så finns det ett antal (främst) lägenheter och villor ständigt till salu. Sedan Danderyd sålde ut sitt kommunala bostadsbestånd är antalet hyreslägenheter

relativt litet (2000 bostäder eller 15 % av bostadsbeståndet, enl. samrådsförslaget) och det är svårt för ungdomar och nyanlända som inte har en större summa pengar att spendera att få en bostad i Danderyd. De senaste årens byggnadsprojekt, främst lägenheter i flerbostadshus (främst Mörby centrum med ca 200 lägenheter och Invernesshöjden med ca 500 lägenheter) utgör ett betydande tillskott av såväl små som stora lägenheter att bebos av såväl äldre, som vill flytta från sina svårskötta hus, som studenter och alla andra. Vi ser redan i vår omgivning att barnfamiljer flyttar in i de friställda villorna. Dock saknas fortfarande tillräckligt många vård- och omsorgsboenden för de mest behövande. Det är mycket olyckligt (helt oacceptabelt) att man genom oskickligt agerande sålt ut kvarteret Ginnungagap och därmed hamnat i en komplicerad överklagandeprocess. Ett vård- och omsorgsboende kompletterat med ett korttidsboende väl anpassat till den kringliggande miljön är eftertraktat. Vallöftet att bygga på Solgården ser inte heller ut att verkställas under denna mandatperiod. Vi ser fram emot ett lagom stort vård- och omsorgsboende (typ Annebergsgården) på tomten, förhoppningsvis hanterat på ett sådant sätt att det inte föranleder överklaganden. I övrigt ställer vi oss tveksamma till kategoriboenden, de tenderar till att bli "vanliga" boenden efter ett tag. Vi avvisar bestämt att studenter och andra mindre bemedlade erbjuds bullerstörda eller på annat sätt medicinskt eller hygieniskt olämpliga bostäder. I stället kan tomma kontor och hotell omvandlas för detta ändamål. Sverige kommer att vara förändrat en lång tid efter pandemins slut.

Framtidsscenario, kap. 4-7

Såsom av ovan framgått är Danderyd i princip fullbyggt. Danderyd skall inte behöva känna trycket att bygga mera inom en snar framtid. Något skall vi väl ändå lämna kvar till kommande generationer att bebygga. I stället skall Danderyd nu ta tillfället i akt och satsa på Danderyds miljö.

Utvecklingsinriktningarna under punkt 5. ser vi som ett skräckscenari som vi helst vill förtränga. Vi återkommer i frågan. Bara tanken att man skulle förstöra ytterligare av den sakrala miljön vid Danderyds kyrka och Ekeby sjöns naturreservat skrämmer. Trafiknoden skall givetvis flyttas till Roslags Näsby.

Vi noterar att av de utvecklingsområden, som visas på kartan under punkt 5 och 6.1.1, är otydligt avgränsade och de flesta finns i närheten av bullerstörda områden, som dessutom redan idag utgörs av tät bebyggelse. De bör därför alla utgå i dagens läge. Det behövs ett säkerhetsavstånd till trafikerade leder på grund av explosionsrisker vid olyckor. Det kan befaras att det ökande antalet elbilar kan förhöja denna risk. Elbilar är svårsläckta, brinner vid hög temperatur och avger giftiga gaser.

Vi anser att det är helt förkastligt att utnyttja utsatta människor som mänskliga sköldar mot buller och andra skadliga miljöer. Det ökar klyftorna i samhället. Och vilka signaler sänder vi om vi, som man ofta hör i debatten, anser att studenter, som bara bor där några år, nog kan utsätta sig för buller. Har man inte tänkt på att studieåren ofta är de mest utvecklande i en människas liv där de gör sina avgörande livsval och att studenter visserligen skall ha rätt att ha roligt, det skapar kreativitet, men i första hand ska ta sina studier på allvar. Det är inte ständig disco, det är tentaplugg på nätterna såväl som på dagarna och det skall man kunna göra hemma. Det är inte alltid möjligt eller lämpligt att sitta i en läsesal. Detta har vi speciellt sett under pandemin som varit, då undervisningsutrymmen och läsesalar varit stängda. Det torde i Stockholmsregionen finnas lediga kontorslokaler och hotell, som lämpligen kan byggas om till studentbostäder. Studenter har också rätt till en skälig miljö. För att inte tala om deras eventuella små barn.

Satsa i stället på att förbättra miljön genom vackra bullervallar/plank med vintergröna träd och buskar längs med vägarna, rusta upp grönområden och parker, vissa har fått förfalla till oigenkännerlighet, t.ex. Gropen, västra sidan av Golfbanevägen, etc. Och bygg inte i parker! Och tänk

på att området norr om Edsbergsvägen utgör Danderydsbornas tillgång till sitt grönområde i Rinkebyskogen. Just i detta område är det lämpligt att bygga bullervallar med vegetation på vägens bägge sidor som en naturlig övergång till ängen och skogen.

Vi skräms av den enorma exploateringslusta som framgår av kapitel 5. Inte bara att vi skall agera som grindvakt för trafiken från den enorma expansionen i Nordostkommunerna, dessutom skall vi ta hand om en omfattande exploatering i den egna kommunen. Nej, Danderyd är i princip fullbyggd och skall inte behöva känna trycket av att expandera ytterligare!

Kapitlen 4-7. Trygghet i en föränderlig värld

Vi har länge vaggats in i en trygghet, som vi nu fått uppleva inte är så trygg längre. Coronapandemin har skakat om oss och världen kommer inte att bli som förr. Vi har också genomgått en väldig utveckling, speciellt på det digitala området. Hur framtiden kommer att gestalta sig kan vi knappast föreställa oss. Vi har nog förlorat en del av vår trygghet, men också lärt oss att improvisera. Ifall Artificiell Intelligens (AI) och robotar tar över våra jobb måste vi lära oss att umgås med varandra.

Kapitel 4-7 andas en hel del tillförsikt och goda tankar och idéer. Punkterna är dock luddiga och svåra att tolka. Det finns till synes inkonsekvenser som är svåra att upptäcka och genomskåda. Vi har ovan uttryckt våra visioner och synpunkter, som kan bakas in i planen under dess olika punkter. Vi återkommer med mer konkreta synpunkter, när vi hunnit smälta den stora massa som Översiktsplanen och dess miljökonsekvensbeskrivning erbjuder.

Några punkter vill vi dock redan i detta läge poängtera:

Punkt 4.1:

"Huvuddelen av ny bebyggelse tillkommer längs med E18-stråket och kollektivtrafikhäna lägen" vill vi byta ut mot:

Ny bebyggelse skall tillkomma i liten omfattning och spegla Villastaden. Danderyd är en villastad och skall så förbli.

Motivering: En stor del av bebyggelsen finns redan längs med E18 stråket och består redan av stenstaden med få grönytor. Att trycka in ytterligare en tredjedel av Danderyds nuvarande befolkning faller på sin egen orimlighet. Det skapar mer problem och löser inga. Mer bebyggelse i området gör området till en byggarbetsplats under flera år framöver och skapar infrastrukturproblem såväl under byggtiden som efteråt. Trafikerade vägar utgör säkerhetsrisker för kringliggande bebyggelse (tankbilsexplosioner, bilbränder, dagens elbilar brinner med het låga och giftiga gaser och är svåra att släcka).

Punkt 4.2:

"Tillgången till större sammanhängande naturområden, strandpromenader och mindre parkområden är god" är inte helt sanningsenlig.

Kommentar: Danderyd ligger på andra plats i landet vad gäller bebyggd mark/ landyta (53,1 % enligt SCB 2020). Endast Stockholm ligger högre (55,2 %). Täby ligger på tionde plats (36,2 %). Mycket av det gröna ligger i våra villaträdgårdar och vårdas ömt av sina ägare till glädje för oss alla. Kommunens grönområden åtskiljs från varandra genom hårt trafikerade vägar och järnvägar (E18, Roslagsbanan, Edsbergsvägen, Enebybergsvägen). Parkområden har fått förfalla till oigenkännerlighet (t.ex. Gropen,

området väster om Golfbanevägen och andra områden som vi knappt vet att de är park).

"Bullerstörningar från väg och spårtrafik minskar" är inte sanningsenlig.

Kommentar: Tvärtom ökar trafiken och därmed störningarna. Vad man gjort från statsmakterna är att man tillåter högre riktvärden för buller än de medicinskt betingade 55dB(A) ute/30 dB(A) inne, upp till 60, 65 och t.o.m. 70 decibel tillåts. Eftersom decibelskalan är logaritmisk betyder det att bullertryck långt över 10 gånger det medicinska riktvärdet tillåts. Det är betydande störningar som inte kan viftas bort med att tala om "upplevt buller" ..

"Kvaliteten på luft och vatten ökar" stämmer inte heller.

Kommentar: Ökad trafik ger ökade föroreningar i form av damm, partiklar och avgaser.

"Ekologiskt känsliga områden värnas och den biologiska mångfalden stärks". Hur?

Kommentar: Vällovligt. Önsketänkande?

"Markytor i strategiska lägen kan hantera stora vattenflöden" Hur?

Kommentar: Det finns stora bebyggda områden som ligger väldigt lågt i kommunen. De riskerar att översvämmas vid ihållande regn eller ifall havsytan höjs. Andra områden kan drabbas av översvämningar på grund av att dagvattenbrunnarna inte sväljer stora mängder vatten. Kommunen bör beakta detta såväl för befintlig bebyggelse och för tillkommande bebyggelse. Det kräver stora och angelägna åtgärder.

Pp 4.3 och 4.4:

Kommenterar vi bara övergripande i detta läge. Handlar mest om flummiga, opreciserade mål och önsketänkande. Till intet förpliktigande. Dock:

"Huvuddelen av ny bebyggelse tillkommer i kollektivnära lägen med bra gång- och cykelförhållanden".

Kommentar: De kollektivnära lägena är redan tätt bebyggda. Stenstaden. Bör ej förtätas ytterligare. Man bygger in problem om man bygger i bullerstörda områden.

Kapitel 5: Utvecklingsinriktning

Kommentar: Kartan är otydlig och oprecis. Var går gränserna och vilken omfattning planeras? Privata villafastigheter skall inte ingå i utvecklingsområden. Gröna samband måste preciseras. Skall vara minst 400 m breda enligt expertis.

Punkt 5.1: Utvecklingsinriktning för bebyggelse. Ett skräckscenario.

Kommentar: Såsom tidigare utförligt påpekats är Danderyd i princip färdigbyggd och behöver inte känna pressen att bygga mer. Miljöproblemen från den omfattande genomfartstrafiken genom kommunen är det allra största problemet. En stor andel av bebyggelsen finns redan längs E18 och är kraftigt bullerstörd. Förtäta inte stenstaden ytterligare. Separera inte kommundelarna från varandra med höga murar utan förena

dem genom gröna samband och böljande bullervallar med vintergrön vegetation. Bygg ekodukter. Bullervallar och växtlighet absorberar ljud och renar luften. Jordmassor torde för tillfället finnas att tillgå i riklig mängd pga tunneldragningarna av Stockholms ström och Förbifart Stockholm. Hårdgjorda ytor (hus och plank) reflekterar och sprider ljud. Damm, partiklar och avgaser stannar och pyr runt i området. Ingen trafiknod i Rinkeby, däremot i Roslags Näsby. Förläng tunnelbanan till i första hand Roslags Näsby och vidare till Täby. Lägg E18 i tunnel genom hela kommunen. Kostnaderna skall betalas av Statsmakterna, Regionen och berörda kommuner fördelat enligt "polluter pays" principen. **Säkra handlingsutrymme och förhandlingsutrymme genom att inte bygga i området förrän miljöproblemen är lösta.**

Ingen trafiknod i Rinkeby: Förstör inte kultur och naturmiljön kring Danderyds kyrka och Ekebysjöns naturreservat och Ekeby gård, Rinkeby gård och Berga gård genom en trafiknod i området! Bevara Noragårdsstråket som en del av Danderyds kulturhistoria. Bygg inte området norr om Edsbergsvägen. Området öppnar sig mot Danderydsbornas grönområde och skall avskärmats från trafiken genom böljande bullervallar med vintergrön vegetation.

Enebyberg är en villaidyll och skall inte förtätas. Det finns områden, som behöver rustas upp, t.ex. vid Östra Enebytorget, som förvisso behöver upprustas, men det får inte betyda att det är fritt fram för exploatörer att köpa in kringliggande villafastigheter för att bygga flerfamiljshus även där. Bevara våra villatomter som de är!

Punkt 5.2 Utvecklingsinriktning för kommunikation

Punkten är lika skrämmande som punkt 5.2. Varför förstöra den sakrala miljön kring Danderyds kyrka och Ekebysjöns naturreservat med att bygga en trafiknod i området, när den naturliga trafiknoden skall ligga i Roslags Näsby. Bara dumheter hela kapitlet. En omdragning av Roslagsbanan till Odenplan och Stockholms City är ekonomiskt vansinne och förbättrar inte kommunikationerna för Danderydsborna. Då försvinner Östra Station. Många Danderydsbor har valt att bosätta sig i Danderyd på grund av närheten till arbetsplatserna vid Tekniska Högskolan och Östermalm. En tunnelförläggning av E18 borde ha gjorts för länge sedan men varför omvandla nuvarande E18 till stadsgata med omfattande ny bebyggelse där. Återför i stället området till naturen och skapa gröna samband mellan kommundelarna. Danderyd har efter Stockholm minst andel grönområden i landet. Det finns mycket att säga om denna punkt. Vi återkommer.

Punkt 5.3 Utvecklingsinriktning för natur och friluftsliv

Danderyd är enligt SCB 2020 landets näst tätast bebyggda kommun i landet. Endast Stockholm är tätare bebyggt. Gör hela Rinkebyskogen till naturreservat och förstärk sambanden mellan Rinkebyskogen och Ekebysjöns naturreservat och Altorpsskogen. Enligt expertis bör sådana gröna samband vara minst 400 meter breda för att ha en sådan funktion. Bra att knyta ihop Noragårdsstråket med Ekebysjöns Naturreservat, men glöm inte kulturmiljön från Danderyds kyrka och Berga gård över Gropen till kulturmiljön längs Dalstigen. Inrätta ekodukter där de gröna sambanden är svaga.

Viktigt att de gröna miljöerna är till för naturupplevelser, vila och rekreation. Var vaksamma så att inte stora delar omvandlas till aktivitetsområden eller nöjesparker. **Viktigt att idrottsplatser och andra rekreationsanläggningar bibehålls.**

Punkt 6. Mark och vattenanvändning samt punkt 6.1 karta för kommunens utveckling

Kartan är otydlig och måste preciseras. Gränser saknas. Privata fastigheter skall inte ingå i utredningsområden/utvecklingsområden. Viktigt att kommunen inte avhänder sig handlingsfrihet eller förhandlingsfrihet gentemot statsmakterna, regionen och närliggande kommuner för att lösa problemen med genomfartstrafiken i kommunen. Vi avvisar därför samtliga områden tills problemen är lösta. Danderyd är redan hårdexploaterat och behöver inte bygga mera i någon större omfattning. Skall Danderyd bli en belägrad stad som med höga murar måste skydda sig mot den omfattande genomfartstrafiken. Förslaget visar på en skrämmande exploateringsgrad. På ingen av punkterna preciseras någon exploateringsgrad, men varje punkt i sig indikerar en skrämmande exploateringsgrad. För många av de föreslagna områdena gäller översvämningsrisk och höga bullervärden. Danderyd är i princip fullbyggt och ytterligare bebyggelse inte nödvändig.

Punkt 6.2 Riktlinjer för planeringen av mark och vattenområden

Vi instämmer i meningen "Danderyd är till ytan en liten kommun som till stor del redan är bebyggd". I övrigt är beskrivningen så allmänt hållen och oprecis att det krävs konkretisering innan man kan ta ställning. Vi har ovan och i skrivelser till kommunen under samrådstiden redogjort för våra synpunkter. Bland annat har vi påtalat att dagens elbilar inte är fullt utvecklade ännu och att det krävs att man tar hänsyn till detta i planeringen. Brinnande elbilar är svårsläckta och brinner med het låga och avger giftiga gaser. Vad händer vid olyckor t.ex. i en tunnel eller i ett parkeringshus eller ett vanligt villagarage?

Vad gäller avfall hänvisar vi till vårt yttrande över avfallsplanen. Vi vill se avfall som en resurs. Inför fastighetsnära materialåtervinning och återför eventuella vinster till brukaren. Ansvaret skall ligga hos brukaren till dess det övertas av entreprenören. Inga skräpiga återvinningsstationer.

Danderyd är landets näst tätast bebyggda kommun i landet. Det betyder att våra grönområden är ganska små. Återför förstörda grönområden till naturen, t.ex. området på och kring E18 sedan vägen förlagts i tunnel. Bevara och rusta upp våra parker, speciellt de, som ligger nära den tätbebyggda stenstaden: Skuggboparken, parken väster om Golfbanevägen, Gropen mm.

Gör hela Rinkebyskogen och Sättra ängar till naturreservat.

Vi saknar vattenplan och dagvattenplan. Bör omfatta såväl befintlig bebyggelse som ny bebyggelse. Planera för åtgärder mot översvämnningar, höjt vattenstånd och 100-årsregn. Förändrade grundvattennivåer (tunneldragningar, bergbrunnar, climateffekter) kan förorsaka allvarliga sättningar i befintliga fastigheter. Vem/vilka har ansvaret?

Buller och radon: Det är märkligt att statsmakterna nog är beredda att lätta på restriktionerna vad gäller buller (då är det samhället som skall stå för kostnaderna) men nog anser sig kunna skärpa restriktionerna för radon (där det är den enskilde som skall stå för kostnaderna) när den mest kostnadseffektiva åtgärden mot radon är att sluta röka.

Risker och riskhantering: Att risker och riskhantering är ett försummat kapitel i det svenska samhället har Coronapandemin gjort oss väl medvetna om. Riskerna med elbilar har vi redan påtalat, men riskerna för att vi gör oss så beroende av elförsörjningen i alla lägen är väl värt att begrunda. Skall man verkligen "lägga alla ägg i samma korg". Vad händer vid elavbrott? Vilka transportmedel fungerar då? Brandbilar, ambulanser, fordon i övrigt? Livsmedelstransporter, lagerhållning? Sjukhus, uppvärmning, kylning etc.

Hur är det med säkerheten vid samhällskriser? Händelser i vår omgivning väcker till eftertanke. Hur är det med tillgången till skyddsrum t.ex. Under Mörby Centrum lär det finnas / har funnits (?) ett stort skyddsrum, många villor har allmänna skyddsrum, byggda under 1960-talet. I vilket tillstånd finns de. Kan de användas vid ev. kris?

Frågorna väcker till eftertanke.

Med detta har vi försökt att under en kort tidsperiod - i en tid då samhället befinner sig i en kris och människorna har mycket att tänka på, och då möjligheterna till offentliga möten har begränsats - sammanfatta våra synpunkter på 13 sidor över en utredning på 158 sidor med ytterligare hänvisning till ett antal andra utredningar samt en MKB på 58 sidor. Vårt yttrande måste ses som ett preliminärt yttrande som kan ändras sedan vi fått tid att få distans och smälta det omfattande och i många avseenden diffusa och otydliga material som presenterats. Vi emotser öppna samråd då frågor kan ställas i ett större sammanhang. En anonym enkät är inte tillräcklig och frågan är vilket status en sådan har.

Vi bifogar de yttranden, som vi sänt in i ärendet under samrådtiden.

Vi förbehåller oss rätten att åtminstone till 1 oktober 2021 komma in med ytterligare synpunkter, förändringar och kompletteringar.

Danderyd, den 9 juni 2021

Danderyds Villaägareförening / Anita Enflo, ordförande

Anita Enflo, fil.dr
Skiljevägen 27
182 56 Danderyd
Tel 070-521 48 24; 08-753 24 54
e-post anita.enflo@gmail.com

Bilagor:

Instämmer:

Ort och datum:.....

Namn-teckning:.....

Namnförtydligande:.....

Adress:.....Postnr:.....Ort:.....

Telefon:.....E-post:.....