

Anne Sundström!

Stockholms Tingsrätt Avd 9
Vattendomstolen
Box 8307
104 20 Stockholm

Nacka, den 6 sept 1997

Erinringar mot ansökan för ombyggnad av Sickla sluss

Undertecknade föreningar har följande invändningar mot Vägverkets begäran om tillstånd att bygga om Sickla sluss och att förhindra genomsläpp av dagens båttrafik från Hammarby sjö upp till Sickla- och Järlasjöarna samt båttrafik i motsatt riktning.

Det begärda tillståndet att få vidta åtgärder för en ny Sickla sluss måste ses i ett större och vidare perspektiv. Beslutande politiker har sagt nej till Dennispaketet och läget är nu kaotiskt. Trots detta vill Vägverket genomföra Södra länken i oförändrad form.

"Trots politikernas nej, trots att avgörande detaljplaner fattas och trots att projektet saknar finansiering började Vägverket i mitten av augusti att gräva arbetstunnlar på fyra ställen i Arsta och Hammarby. Det torde också vara ytterst osäkert - framför allt efter fattat beslut om Aten som OS-stad - om Stockholms politiker någonsin kommer att släppa igenom de återstående detaljplanerna för Södra länken. Det som saknas är den viktiga passagen över Sickla kanal, som riskerar att bli kvar som en tvåfilig flaskhals." Detta är citat från dagens artikel i Dagens Nyheter 1997-09-06 om Södra länken.

Hela tillvägagångssättet är enligt vår uppfattning ett brott mot gällande lagar och bestämmelser. Man är inte villig att ta lärdom av Regeringsrättens dom i fallet Norra länken.

Finansieringen är det stora frågan. Visserligen har riksdagen beslutat om ekonomiska garantier på 6 miljarder som leden är kostnadsberäknad till. Däremot har man inte beslutat vem som skall stå för kalaset. Skall vi ha lokala bilavgifter eller vilket annat alternativ? Osäkerheten när det gäller betalningen är främsta skälet till varför Stockholms politiker har gripits av beslutsvånda. Moderaterna och folkpartiet begär att staten står för kostnaderna - i annat fall blir det fortsatt nej från deras sida.

När det gäller Sickla sluss har Stockholms politiker vägrat att godkänna erforderliga detaljplaner. Att trots detta tillmötesgå Vägverket i detta fall gör att man skjuter på det definitiva beslutet om man skall ha kvar nuvarande båttrafik genom Sickla sluss. Vi tolkar Vägverkets förslag som ett definitivt dråpslag mot Sickla sluss fortsatta existens med båttrafik.

I vår skrivelse av 1997-06-12 har vi kraftfullt framfört våra invändningar mot Vägverkets förslag. Vi vill ha kvar båtförbindelsen och begär att man redan från början vidtar sådana åtgärder att man inte framgent stryper denna förbindelse. Denna led från skärgården in till Hammarby sjö är en månghundraårig historisk sjöfartsled. Att stänga av densamma gör att man mer eller mindre dödar detta lokala sjösystem. Man borde i stället begära att denna uråldriga infart mot Stockholm - och då framför allt Sickla sluss K-märks som en värdefull klenod att spara för framtiden.

Ett tillmötesgående av Vägverkets begäran om Sickla sluss ser vi som ett försök att föregripa beslutsfattandet om hela Södra länken. Man vill försöka låsa in berörda parter, så att man om möjligt skall tvingas säga ja till hela Södra länken. Det gäller att genomskåda det spel som bedrivs.

Med hopp om förståelse från Vattendomstolens sida för framförda argument tecknar vi.

Nacka Miljövårdsråd


Jan Aman

Nacka Hembygdsförening

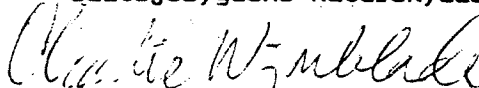

Bo Sweden

Föreningen Sicklaslussen

Bjarne Hanson



Saltsjöbygdens Naturskyddsförening



Charlie Wijnblad

Hellasgården


Arne Marténg

Bifogat: Vår skrivelse av
1997-06-12

Kopior: Till berörda
parter

Vägverket
Röda vägen 1
781 87 Borlänge

Nacka, den 12 juni 1997

Betr: Vägverkets plan att stänga av farleden genom Sickla sluss

Undertecknade föreningar, vilka fungera som remissinstanser i Nacka kommun, har följande invändningar mot att stänga av farleden genom Sickla sluss. Först vill vi dra fram ett antal fakta som berör förspelet till Södra Länkens förlängning över Sickla sluss:

1. Bakgrunden.

Den 4 november 1993 skickade Vägverket, Division Väg & Trafik, i Borlänge in en Vattendomsansökan avseende om- och tillbyggnad för Österleden, Sickla kanal, Stockhoms stad till Stockholms tingsrätt, Avd 9 (vattendomstolen).

I denna ansökan, som var undertecknad av chefsjurist Bo Andersson, angavs inledningsvis bl a: "Vid Sicklasjön passerar leden på nya broar över kanalen, vars vattenyta måste sänkas något. Även en ny sluss måste byggas för att möjliggöra att kanalen även fortsättningsvis kan trafikeras med båtar."

Ansökan kungjordes i bl a DN 13 december 1993 och hade då fått nummer VA 95/93.

I kungörelsen angavs att Vägverket anhöll att för utförande av Österleden dels få anlägga och bibehålla två broar över Sicklasjön, dels få avskärma den östra delen av Sicklasjön till en spegeldamm (dammsjön) medelst en spontskärm tvärs över sjön och medelst en annan spont avskärma en ny kanal i sjöns längddriktning, dels i anslutning till spontskärmarna få anlägga en ny sluss samt en kanal mellan den befintliga och den nya slussen, dels få verkställa vissa ombyggnader av befintlig sluss och befintlig dammvall i anslutning till slussen, dels medelst de nya och ombyggda anordningarna få utöva dämning i den nya dammsjön, den nya kanalen och Sicklasjön.

Erinringar mot ansökan skulle vara inne till vattendomstolen senast den 20 januari 1994.

Vägverket skulle sedan lämna in kommentarer ("påminnelser") över inkomna erinringar. Man skrev 24 nov 1994 och begärde anstånd, "eftersom de detaljplaner som behövs för det ansökta företaget ännu inte antagits", och fick detta till den 1 sep 1995. Den 29 aug 1995 skrev man och begärde av samma skäl nytt anstånd, nu till 1 feb 1996.

Nästa skrivelse från Vägverket kom 31 jan 1996. Även då anförde man att "detaljplanearbetet ännu inte kommit så långt att ett meningsfullt yttrande kan avges" och begärde fortsatt anstånd, nu till 1 okt 1996. Den 11 sept 1996 kom ett liknande yttrande, med anstånd begärt till 1 april 1997. Den 1 april kom en ny skrivelse, med begäran om anstånd till 1 juni 1997. Eventuellt har ytterligare begäran inkommit!

2. Nya "kompletterande utredningen".

I denna skrivelse, daterad 30 maj 1997, har Vägverkets ombud slutat begära anstånd med hänvisning till att detaljplanerna inte är klara. (Den som gäller brobygget, kanalrännan och nya slussen i Stockholm har ännu inte passerat Stadsbyggnadsnämnden och lär inte komma upp till kommunfullmäktige förrän tidigast i höst, om Stockholm får OS 2004, annars först efter valet 1998.)

Man kommer i stället med helt nya yrkanden och hänvisar därvid till ett "genomförandeavtal", som upprättats mellan Vägverket och Stockholms Gatu- och Fastsighetsnämnd och som antogs av denna nämnd den 22 oktober 1996. Åtagandena i detta avtal strider på flera sätt mot vad detaljplaneförslaget innehållit, och Gatu- och Fastsighetsnämnden godkände bl a att den nya slussen och kanalrännan inte behöver byggas.

Beslutet att godkänna detta avtal har överklagats till länsrätten, som ännu inte avgjort ärendet. Det föregriper bl a den prövning av detaljplaneförslaget, som stadsbyggnadsnämnden och kommunfullmäktige skall göra. Den föregriper också vattendomsstolens prövning av den inlämnade vattendomsansökan. Detta är olagligt.

Avvikelserna i Vägverkets "kompletterande utredning" gentemot 1993 års vattendomsansökan och förslaget till detaljplan är bl a följande:

Man vill stänga nuvarande sluss och bygga om utskövet i slussdammen

Man vill riva ut ledverket, slip och kajer vid befintlig sluss

Man vill bygga en spontskärm ca 40 meter öster om den tidigare planerade, med ett sponthuvud (överdell) av betong som bär upp en 2 meter bred gångbrygga med räcke på varje sida. Den leder över mellan Sicklasjöns södra och norra sida och ligger på en höjd av ca 75 cm över sjöns vattenyta.

Man vill slippa att nu bygga den nya slussen och spontskärmen mellan den och den nuvarande slussen (båtkanal) men påstår att det senare skulle vara möjligt att utföra detta. Man vill ha denna del av ansökan vilande.

Vägverket menar också att fastighetsägare vid Nackasjöarna inte skulle vara sakägare och ha några rättsligt skyddade intressen, eftersom Stockholms stad betalade viss ersättning till båtägare i Sicklasjön när leden avlystes som allmän farled 1978.

3. Invändningar

1. Med det utförande Vägverket vill ge "etapp 1" är det i praktiken omöjligt att senare genomföra en "etapp 2".

Då skulle man behöva återställa slussen med rörliga portar m m.

Man skulle också tvingas bygga en spontskärm längs kanalrännan under de nya broarna, där det bara är 1,3 meter fri höjd. Att (som man påstår i ansökan) det skulle vara möjligt att utföra detta arbete genom att "sektionsvis" trycka ner sponten i underlaget är ekonomiskt och praktiskt helt omöjligt. (Jan Inghe har berättat att man från stadsbyggnadskontorets sida försökt få Vägverket att i varje fall bygga denna spontskärm innan broarna byggs, men de vägrar.)

Man skulle vidare behöva förse den spontskärm som man nu vill bygga över Sicklasjön med en öppningsbar bro - spontskärmen i det tidigare förslaget 40 meter längre västerut skulle passera över nya slussen på en sådan höjd att båtar kan komma under, men denna går bara 75 cm över vattenytan.

Att påstå att detta inte skulle medföra några fördyringar jämfört med att bygga allt på en gång är helt orimligt.

2. Att mena att det inte finns några berörda inne vid Nackasjöarna, eftersom det gavs en ersättning till båtägare 1978 är orimligt. Farleden har i 20 år därefter varit öppen för båttrafik i slussföreningens regi, och de senaste åren har det också gått passagerarturer med m/s "Ran" här.

Både vattendomsansökan 1993 och framlagt förslag till detaljplan i Stockholm har också förutsatt att Vägverket skulle vidta åtgärder (ny sluss m m) så att trafiken kan fortsätta. Fastighetsägarna vid sjöarnas stränder har därför förutsatt detta i sina framtidsplaner. Den avstängning som Vägverket begär att få göra är därför en stor inskränkning av deras rättigheter och möjligheter.

Att stänga av Sickla kanal vore även ett historiskt missgrepp. Genom århundraden har båt- och vintertrafiken utifrån skärgården i slutändan gått via Järlasjön, Sickla- och Hammarbysjöarna in till Stockholm. Denna väg har bl a fisk och lantbruksprodukter levererats in till staden.

Vi som bor i Nacka och alla övriga intressenter vill kämpa för att få ha kvar sjöförbindelsen till Hammarby sjö och vidare till Saltsjön och Mälaren. Ännu i dag finns ett hundratal båtägare som vill kunna utnyttja slussen för ut- och infarter till respektive sjö.

I detta sammanhang vill vi hänvisa till Stockholms stads miljöpolicy gemensamt för OS och Stockholmarna. Här har Stockholms kommunfullmäktige antagit 57 olika beslut med bäring på miljöfrågor i samband med OS. Detta är speciellt intressant då det planerade Olympiastadionet kommer att ligga i omedelbar närhet av Sickla sluss. Här må några av punkterna citeras:

Punkt 7. Staden ställer sig bakom OS-kommitténs miljöpolicy med den uttalade ambitionen att använda OS som en drivkraft för att utveckla miljöarbetet vad gäller bl a ekologiskt byggande, miljöanpassade transporter och vattenvård. OS-kommitténs miljöpolicy ska konkretiseras i det fortsatta arbetet.

Punkt 49. Nya naturstränder anläggs vid Lugnet.

Punkt 51. Parkområdet kring Ekbacken på Sickla udde skall utökas.

Punkt 55. Grönkorridorerna i strandzonen skall förstärkas.

Dessa beslut för ett bevarande och en förbättring av miljön runt Sickla sluss går stick i stäv med Vägverkets agerande. Detta är därför ytterligare ett starkt skäl för ett bevarande av vattenvägen genom Sickla sluss.

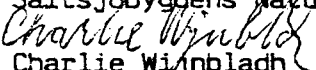
Vägverkets tillvägagångsätt kan ses som en parallell till övergreppen mot Norra Länken och dess planerade genomförande som stoppades av Regeringsrätten. Bifogat översändes kopia av vårt yttrande av 1997-01-15 med fyra förslag till ny arbetsplan.

Vi hemställer att Vägverket vidtar erforderliga åtgärder så att Sickla sluss även framgent kommer att kunna släppa igenom båtar av samma storlek som kan passera i dag.

Nacka Miljövårdsråd


Jan Aman

Saltsjöbygdens Naturskyddsförening


Charlie Wijnblad

Nacka Hembygdsförening


Bo Sweden

Hellasgården


Arne Marténg

Föreningen Sicklaslussen


Bjärne Hanson

CC: Vägverkets styrelse
Vattendomstolen
Kom min Inez Uusman
Kom råden Nacka
Borg råd Mats Hulth
Borg råd M Olofsson
Borg råd K Skånberg

Vägverket, Region Stockholm
Box 4202
171 04 Solna

1997-01-15

Yttrande över utställt förslag till arbetsplan för motorleden Södra Län-
ken, delen Nacka Port (PP 3096:2265)

Vid öppet möte onsdagen den 14 jan i Nacka Konferenscenter med följande
arrangörsföreningar representerade av respektive ordförande

Nacka Miljövårdsråd
Jan Aman

Saltsjöbygdens Naturskyddsförening
Charlie Wijnblad

Nacka Hembygdsförening
Bo Swedén

Hellasgården
Arne Marténg

fattades enhälligt beslutet av de fyrtio närvarande att avstyrka faststäl-
landet av rubricerade utställt förslag till arbetsplan.

Samtidigt beslutades att föreslå följande fyra nya förslag att tas upp i
arbetsplanen:

Ett med en tunnel hela vägen från Hammarby Fabriks-
väg fram till Värmdöleden, för den trafik som skall
dit och in till Danviksbron.

Ett med en kortare tunnel bara under Sicklasjön -
Sickla kanal och förbi de närmast planerade bostads-
områdena.

En etappvis brolösning, där det först bara byggs
en bro, och där bullerskyddet mot naturområdena och
de nya bostadsområdena ordnas på andra sätt.

Nollalternativet måste också belysas ordentligt.

Som en sammanfattning begärs att hela Dennispaketet tas under omprövning.

Enligt uppdrag som mötesledare

Arne Marténg
Arne Marténg