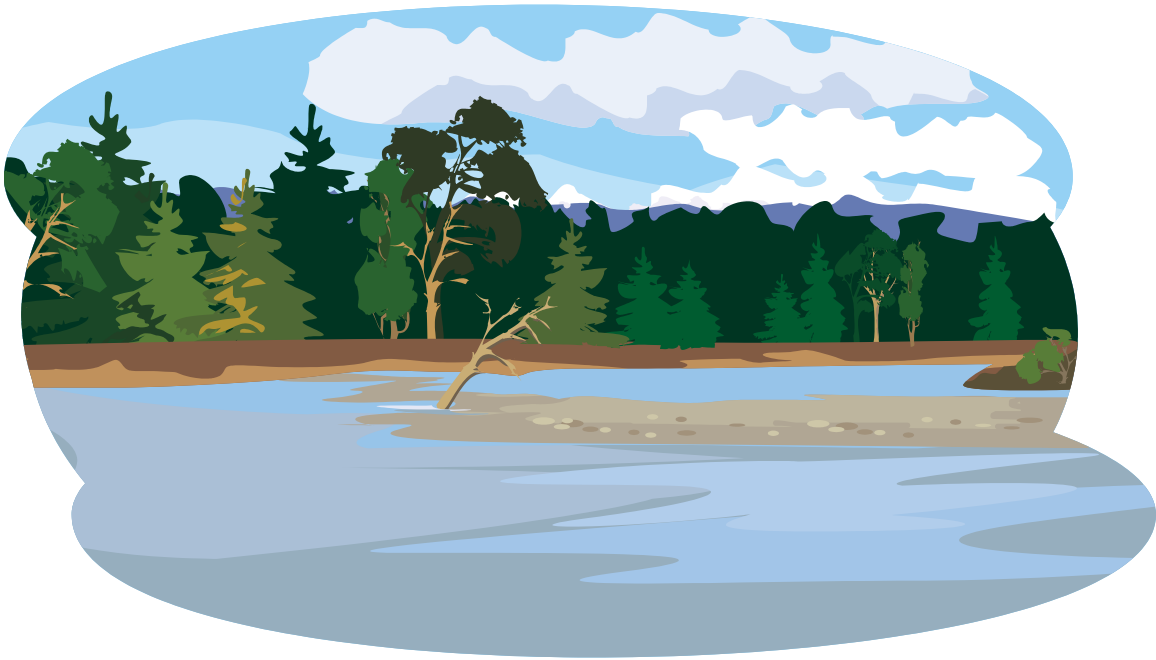




NACKA MILJÖVÅRDSNYTT

NR 1, 2008



NACKAS OCH STOCKHOLMS STRÄNDER

Kerstin Westerlund Bjurström, Samfundet S:t Erik,
inleder kvällens möte med att tala om våra stränder som bärare
av värdefull identitet och strategisk resurs för framtiden

VÄLKOMMEN TILL ÅRSMÖTET!

Torsdag 17 april 2008 kl. 19.00
i Lilla scen, Dieserverkstan
Läs mer inne i tidningen!

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Kallelse till årsmöte	3
Verksamhetsberättelse för år 2007	4
Yttranden och skrivelser.....	6
Dagvatten	6
Kraftledningarna	7
Trafikfrågor	9
Boo	17
Saltisjöbaden - Fisksätra.....	21
Sicklaön.....	22
Älta	27
Adresser till styrelseledamöter m.fl.	28

MOTIONER

Rätt att inlämna motion inför årsmötet tillkommer varje medlem.
Motioner inkomna senast den 31 mars kan behandlas av styrelsen för beslut på årsmötet.
Skicka helst som e-post till ordf@nackamiljo.se.
Motioner och styrelsens förslag läggs ut på www.nackamiljo.se/motioner2008.html.

Nacka Miljövårdsråd är ett samlande och stimulerande organ för miljövården i Nacka. Miljövårdsrådet ska verka för en god boende-, arbets-, trafik- och fritidsmiljö. Miljövårdsrådet är politiskt och religiöst neutral. I verksamheten ingår t ex att vara remissorgan för kommunal planering och att arrangera debatter i miljöfrågor.

Föreningar och enskilda personer kan vara medlemmar. Vill du stödja Miljövårdsrådet genom att bli medlem? I så fall, betala in 100 kr på postgiro 49 80 52-0, och ange namn och adress, förstås. (För föreningar är medlemsavgiften 150 kr.)

Medlemmar är välkomna att kontakta styrelsen i miljöfrågor, stora eller små.

Du hittar Nacka Miljövårdsråds hemsidor på internet under adress www.nackamiljo.se.

KALLELSE TILL ÅRSMÖTE



Styrelsen för Nacka Miljövädråd inbjuder till årsmöte **torsdagen 17 april 19.00** i Diesilverkstaden, Lilla scen, Marcusplatsen 17 i Sickla. Det är ca 150 m promenad från hållplatserna Sickla station och Sickla bro. Se www.diesilverkstaden.se

STOCKHOLMS OCH NACKAS STRÄNDER – BÄRARE AV VÄRDEFULL IDENTITET OCH STRATEGISK RESURS FÖR FRAMTIDEN

- Hur påverkar dagens planering den speciella identiteten hos Stockholm med omnejd?
- Inte kan helheten bli bra om fokus ligger på att exploatera det mest lättsålda för dem som har råd?
- Inget bör byggas vid vatten som absolut inte behöver ligga där.
- Stränderna är av strategisk betydelse för framtiden också med tanke på nödvändigheten att avlasta vägtrafiknätet och minska energiåtgången.

Kerstin Westerlund Bjurström, arkitekt och ordförande i Samfundet S:t Erik, inleder årsmötet.

Därefter förfriskningar.

FÖRSLAG TILL FÖREDRAGNINGSLISTA FÖR ÅRSMÖTET

1. Mötets öppnande.
2. Mötets behöriga utlysande.
3. Fastställande av föredragningslista för årsmötet.
4. Val av ordförande för mötet.
5. Val av sekreterare för mötet.
6. Val av två justeringsmän, tillika rösträknare.
7. Verksamhetsberättelse.
8. Revisionsberättelse.
9. Fråga om ansvarsfrihet för styrelsen.
10. Fastställande av årsavgift.
11. Behandling av inkomna motioner.
12. Val av styrelse och styrelsesuppleanter.
13. Val av revisorer och revisorssuppleanter.
14. Val av valberedning.
15. Övriga frågor.

Styrelsen



VERKSAMHETSBERÄTTELSE FÖR ÅR 2007

Denna verksamhetsberättelse läses bäst som www.nackamiljo.se/nmr/2007.html på Internet. Där går det att klicka på texterna för att få mer information och läsa de fullständiga remissvaren etc.

Styrelsemöten

Under 2007 har styrelsen haft 8 protokollförda sammanträden (9/1, 31/1, 12/3, 17/4, 14/6, 30/8, 3/10, och 13/11).

Styrelseledamöter etc.

Ordförande	Jan Åman
Kassör	Olof Sandström Martin Larsson Björn Strehlenert Birgit Sundin
Adjungerad	Lotta Forssman
Styrelsesuppleanter	Carin Brand Vilhelm Herlin Gunilla Ingmar Maud Nilsson
Revisorer	Sten Hjalmarsson Karl Siik
Revisorssuppleanter	Carina Andersson Folke Procopé
Valberedning	Thomas Åhlin Christer Olburs

Årsmötet

Årsmötet hölls den 26 mars 2007 i Dieselverkstaden. Före årsmötesförhandlingarna, talade tekn.lic. Magnus Hunhammar om "Spårbilar – en trafiklösning för Nacka och Värmdö?" Han presenterade en skiss till ett system av spårbilar för Nacka och Värmdö, som tagits fram av Värmdö kommun. Ett spårbilsnät täcker större yta, ger fler hållplatser, och är billigare än en lösning med tunnelbana eller spårvagn. Dessutom erbjuder spårbilen möjlighet att resa själv,

eller med valt resällskap, utan stopp eller byten, och utan tidtabeller, direkt från start till mål.

Möte om Danvikslösen 27 november

Nacka Miljövärdnsråd arrangerade tillsammans med Kommittén för bevarande av Storstockholms Sydöstra Friluftsområden (KSSF), Naturskyddsföreningen i Nacka, Saltsjöbadens Naturskyddsförening, Boo Miljö- och Naturvänner (BOOM), Nacka Hembygdsförening, Saltsjöbadens Hembygdsförening och Saltsjöbadens Villaägareförening ett nytt möte om Danvikslösen i Dieselverkstaden, Stora scen, där alternativen kom fram bättre än vid kommunens möten.

Miljövärdnsnytt

Under 2007 har ett nummer av Miljövärdnsnytt utkommit. Tidningen har sänts till medlemmar och till bibliotek.

Hemsida

Nacka Miljövärdnsråd har en hemsida med adress www.nackamiljo.se. Där finns Miljövärdnsrådets remissvar, yttranden, skrivelser m.m. Även de nummer av Miljövärdnsnytt som utkommit sedan 2000 finns i huvudsak att tillgå där.

Under 2007 har fyra nyhetsbrev om pågående remisser och kommande möten sänts till de medlemmar som uppgivit sin e-postadress för föreningen. Brevet hänvisar till mer detaljerad information på hemsidan.

Remissvar/yttranden

Nacka Miljövärdnsråd har under 2007 avgivit remissvar i följande frågor:

- Svenska Kraftnäts miljökonsekvensbeskrivning för ny 220 kV ledning Nacka-Gustavsberg, 2007-02-23.
- Detaljplan för Sicklaön 83:22 m.fl., Sickla köpkvarter och Sickla Industriområde (hela Atlas Copcos f.d. industriområde), 2007-03-02.

- Program för området mellan Värmdövägen och Sickla köpkvarter, fastigheten Sicklaön 83:22 m.fl., Sickla Köpkvarter och Sickla Industriområde (Nacka station) 2007-03-16.
- Detaljplan för del av Kummelnäs, Solviksområdet (Område F) och del av Kummelnäsvägen, 2007-06-29.
- Svenska Kraftnäts reviderade miljökonsekvensbeskrivning för ny 220 kV ledning från Nacka (Östervik) till Gustavsberg, 2007-07-06.
- Förnyat samråd, detaljplaner för Danvikslösen Infrastruktur, delplan S1/N1, 2007-09-07.
- Förslag att göra Skuruparken till naturreservat, 2007-09-30.
- Detaljplan för Kummelnäs 11:103, Hedevägen 6, 2007-10-11.
- Program för Ektorps centrum, 2007-10-26.
- Stockholms stads programsamråd om Slussen, 2007-10-04.
- Vägverkets samråd om arbetsplan för Trafikplats Lugnet, 2007-11-06.
- Förslag till Dagvattenstrategi för Nacka kommun, 2007-11-15.
- Detaljplan för Skogsö 12:1 m.fl., Sune Carlssons Båtvarv, 2007-11-16.
- Detaljplan för del av Erstavik 26:109 m.fl., Centrala Fisksätra, 2007-11-19.
- Detaljplan för del av Tollare, fastigheten Tollare 1:160 m fl, delplan 1a, Tollare Träskväg, 2007-12-11.

Nacka Miljövårdsråd har under 2007 avgivit yttranden/skrivelser i följande frågor:

- Överklagande av Nacka kommuns beslut om detaljplan för Älgö, 2007-01-10.
- Synpunkter på Vägverkets Förstudie Östlig förbindelse, Version 2006 04 25, 2007-01-10.
- Yttrande över utställd detaljplan för del av Sicklaön 37:41, Finnboda Pirar, 2007-04-27.
- Yttrande över utställd detaljplan för del av Älta 10:1, parkering Älta C, 2007-08-03.
- Yttrande över utställd detaljplan för Sicklaön 83:22 m.fl., Sickla Köpkvarter och del av Sickla Industriområde (Atlas Copcos f.d. industriområde), 2007-08-27.

- Yttrande över utställd detaljplan för del av Kummelnäsvägen, 2007-11-16.
- Yttrande över utställd detaljplan för del av Kummelnäs, Solviksområdet (Område F), 2007-11-16.

Aktiviteter

Representant för Miljövårdsrådet har deltagit i:

- Konferens 10/2 om Stockholms utveckling med temat "Vilken stad!?" anordnat av Stockholms läns hembygdsförbund.
- Samrådsmöte om Sickla stormarknad m.m. (f.d. Atlas Copcos industriområde) 19/2.
- Boo Miljö- och Naturvänners möte 20/3 om Nybyggnation i Tollare.
- Möte 14/5 om Danvikslösen i Saltsjöbadens kommunalhus, lett av Bengt Miöen.
- Kommunens möte 22/5 om Danvikslösen i Nacka aula. Inför mötet ställde vi ett antal frågor som endast i mindre utsträckning besvarades.
- Stockholm stads samrådsmöte om Slussen i Södra Latins aula 4/9.
- Vägverkets samrådsmöte om Trafikplats Lugnet i Dieselverkstaden 23/10.
- Samrådsmöte om centrala Fisksätra i Fisksätra kyrka 31/10.
- Kommunens Naturvårdsråd. Nacka Miljövårdsråd har tillsammans med naturskydds-föreningar, fiskevårdsföreningar m.fl. varit representerat vid sammankomster i kommunens Naturvårdsråd som leds av ett par kommunalråd.
- Arbetsgruppen Värna Nackareservatet. Nacka Miljövårdsråd har varit representerat vid möten med Arbetsgruppen Värna Nackareservatet. Gruppen har arbetat för reservatsbildning av hela Nackareservatet och har haft synpunkter på områdets skötsel och användning.
- Miljögruppernas trafikmöten. Naturskyddsföreningen i Stockholms län samlar då och då ett 20-tal miljöföreningar i Stockholmsområdet till trafikmöten för att diskutera och försöka påverka utvecklingen. Bl.a. har trängselskatter och Cederschölds paket behandlats. Representant från Miljövårdsrådet har deltagit i flertalet av dessa möten.



YTTRANDEN OCH SKRIVELSER

Under året har ett stort antal yttranden och skrivelser författats (se verksamhetsberättelsen). I många fall har flera skrivelser i samma ärende lämnats, för de olika stegen i beslutsprocessen. Här är de senast avgivna svaren i respektive ärende. Samtliga skrivelser finns på hemsidan www.nackamiljo.se.

DAGVATTEN

Remissvar angående förslag till dagvattenstrategi för Nacka 2007-11-14



Nacka Miljövädråd lovordar kommunens initiativ att upprätta en dagvattensstrategi. Det är en väl känd faktor – dock inte hos gemene man – att förorenat vatten kräver dyra reningsåtgärder och att det är samhällsligt eko/ekonomiskt fördelaktigt att minska de förorenande källorna.

Tyvärr är de förorenande källor intimt relaterade till stadens förtätningsgrad. En större förtätning åtföljs av en ökad förorening av dagvattnets flöden vilket väl beskrivs i kommunens remissförslag. Frågan som NMR ställer upp är hur långt en förtättningsprocess kan drivas innan en irreversibel eko-ekonomiskt smärtgräns uppstår.

På sida 3 andra stycket i det remitterade förslaget står att läsa: *”Vi skall komma tillrätta med befintliga problem och samtidigt planera så att inte nya problem tillkommer, när Nacka utvecklas.”*

På sida 4 första stycket står: *”Dagvattenhanteringen måste tidigt komma in som ett naturligt steg i planprocessen och även fungera i bygg- och förvaltningskedjet.”*

Remissmaterialet vittnar om en stor biologisk och kemisk kunskap över konsekvenserna av ett förorenat dagvatten i Nacka. NMR kan dock konstatera att den kunskapen inte ofta tillgodogör sig i den faktiska fysiska planeringen. Orsaken kan grunda sig i otillräcklig ekologisk kompetens från planerarnas/bygglovshandläggarnas sida kombinerad med dito från politisk sida. Ett färskt exempel är utbyggnaden av Sickla köp kvarter.

Därför väljer NMR att, istället för att gå in på detaljer, fokusera problematiken sedd ur ett helhetsperspektiv och citerar härmed Miljövädrådets tidigare ledamot humanekologen professor

Bengt Hubendicks skrivelse daterad 90-talet där han påtalar att ”koncentrationen har sitt pris”.

PRINCIPIELLT OM STADSTILLVÄXT

Att eftersträva stadstillväxt genom utvidgning eller förtätning tycks vara ett självklart ochoreflekterat mål i sig. Detta bottnar delvis i okunskap om tillväxtens djupare innebörd, i synnerhet dess termodynamiska aspekt.

Tätorten, staden och i synnerhet storstaden (där stad och kranskommuner, vilkas innevånare i huvudsak får sin utkomst i staden, måste ses som en enhet) är en form av tillkämpad ordning. En befolkning som är mer eller mindre jämnt utspridd över sitt försörjningsunderlag representerar däremot inte en tillkämpad ordning. Den representerar ett stabilt jämviktsläge med minimalt resurssvinn. När man skrapar ihop en massa människor från ytor och samlar dem i en stad är det som sagt ett uttryck för tillskapad ordning. Ju längre driven ordning desto mer osannolikt resultat. Insatserna som krävs för att upprätthålla den osannolika och därmed sårbara strukturen växer. Vinsten är täta kontakter mellan människor och mänskliga aktiviteter (samtidigt som ensamheten i trängsel blir ett växande problem). Men koncentrationen har sitt pris.

Först och främst bottnar priset i att staden är biologiskt improduktiv och tärande. Produkter från en biologiskt produktiv landsbygd måste transporteras till var och en i staden. Man blir beroende att en tekniskt avancerad transportapparat som är energidyr i uppbyggnad, drift och underhåll, en apparat som också är miljöbelastande.

Koncentrationen, den osannolika tillkämpade strukturen med sin sårbarhet, är i och för sig resurskrävande. Allt resursutnyttjande utmynnar i degraderad energi och materia. Mycken energi måste mobiliseras, utnyttjas, avtappas på sin arbetsförmåga och kvalitet och till slut resulterar i lågvärdig energi i form av spillvärme. Energimobiliseringen som den nu sker är i stor utsträckning kopplad till utlösning av

okontrollerade materialflöden, t ex i form av luftförorenande avgaser.

Staden och den väldiga apparat av trafikleder, transportmedel, kablar och rörledningar som hör till dess förutsättningar tvingar fram en enorm materialmobilisering, vilken i slutändan resulterar i degraderad materia i form av miljöbelastande avfall, ofta i okontrollerade flöden. Staden är ekologiskt sett oekonomisk och drar med sig ett enormt svinn av resurser. Man bör betänka att transporter, som står för en del av svinnet, inte i och för sig är produktiva utan är en belastande följd av det system vi skapat.

Hela vårt industrisamhälle, som storstaden är uttryck för, är ytterst resurskrävande. Resursuppbyggnad och produktion sker i naturen med solstrålning som drivmedel. Födoproduktion genom jordbruk är en (ofta förment) effektiviserad tillämpning av detta. Industrin kan bara konsumera resurser. Visst producerar industrin själv nya produkter genom ordnande processer, men all ordning som skapas, som tillkämpas, måste betalas med ett pris som totalt sett resulterar i resursförbrukning. Eftersom verkningsgraden aldrig kan nå hundra procent betyder det att priset är större än den åstadkomna produkten. När produkten genom konsumtion övergår i avfall, och man på så sätt kompletterar energi och materialdegradering, har man egentligen avhänt sig vinsten också.

De stora minusposterna bakom industrisamhällets, inklusive urbaniseringen, ruljans – om man nu bortser från livskvalitetsaspekter – är just energi- och materialdegradering. Eftersom de posterna normalt inte finns med i ekonomiska kalkyler har vi en skev och orealistisk syn på industrisamhällets och urbaniseringens lönsamhet.

Just i storstaden har vi en koncentration av energi- och materialdegradering. Det är helt enkelt en del av priset för att hålla storstaden på fötter. Att låta stora städer växa genom förätning eller utvidgning – för att inte tala om att arbeta för detta – är inte välbetänkt. Det drar med sig ett högt pris som tyvärr aldrig redovisas ordentligt.

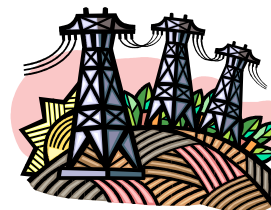
Så vitt jag vet har för övrigt ingen på allvar försökt räkna ut om det arbetskraftsmässigt blir någon vinst när en stor stad växer. Hur stor del av invandrad arbetskraft går åt till vidareuppbyggnad, drift och underhåll i vid bemärkelse av den växlande stadens komplicerade apparat? Blir det något netto över, det är frågan. Kanske finns det en optimal storlek där stadens för- och nackdelar balanserar.

Strävan att få stora städer att växa är i varje fall en felsatsning. Man bör vidare vara medveten om att stadstillväxt ovillkorligen sker på landsbygdens bekostnad och rimmar illa med det erkända målet "hela Sverige ska leva".

Bengt Hubendick

Det är en känd faktor att dagvattnets vandring varierar beroende på platsens topografi, vegetationens marktäckning och markens porositet. Problem uppträder när träden fälls, marken planats ut /hårdgöres genom asfaltering/nybyggnation och biltrafiken ökas.

Att asfaltera och hårdgöra exempelvis stora parkeringsytor försvaras ofta med att det lättar upp snöskottning och minskar kostnader. Ett synsätt som går stick i stäv med den föreslagna "vattenpolicyn". NMR kan konstatera att stora asfalterade ytor florerar överallt i Nacka kommun. Det är angeläget, anser NMR, att väg- och vatteningenjörerna inom kommunens tjänst tillämpar en planeringsmetodik överensstämmande med den nya vattenpolicyn så att Nacka inte förlorar sin av politikerna kallad "grön kommun".



KRAFTLEDNINGAR

Remissvar avseende Svenska Kraftnäts reviderade miljökonsekvensbeskrivning för ny 220 kV ledning Nacka-Gustavsberg 2007-06-18

Till Svenska Kraftnät, Nätteknik, med kopia till kommunstyrelsen

Sammanfattning

Det är väsentligt att man vid markförläggning av huvudkraftledning använder sig av en metod som relativt enkelt ger en betydande reduktion av magnetfältet kring kablarna. Det är nödvändigt att redovisa även de betydligt högre fältstyrkorna på de platser kablarna korsar vägar både i marknivå och 1,5 m ovan mark.

Vi finner det anmärkningsvärt och nonchalant mot allmänheten, att en metod för att reducera magnetfältet som varit känd på Vattenfall i mer än tio år ännu inte används. Ambitionen bör vara att fältstyrkan inte ska överstiga 0,4 µT (mikroTesla) ens i marknivå.

Alternativet vid kabeldragning i tätbebyggt område till sådan reduktion av magnetfält är att förlägga kabeln i bergtunnel, vilket gjorts på andra platser.

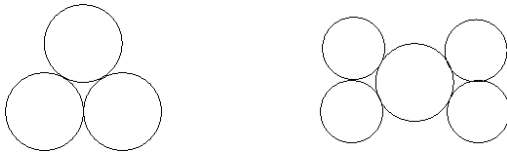
Att allvarligt skada Skogsöreservatet genom att bygga en 7 meter bred gata genom dess centrala delar

finner vi helt orimligt, då är Neglingealternativet att föredra eller kanske en alternativ sträckning vid Skogsö som går under vägar istället för genom skogen.

Reducering av magnetfält

Det föreslås att delar av högspänningskabeln läggs nedgrävd i marken. Detta har inte tidigare gjorts för huvudkraftledningar i Sverige utanför kraftstationer och ställverk. Det är värt att notera att om man alltid hade samma avstånd till alla tre kablarna i en trefasledning skulle magnetfälten ta ut varandra. Detta kan emellertid omöjligt uppnås annat än i enstaka punkter, varför en kraftledning alltid omges av ett magnetfält.

Genom att ha flera parallella kablar än de tre som krävs för en trefasledning kan emellertid magnetfältet kring kablarna nedbringas mycket kraftigt. Genom att ha fem kablar konfigurerade så att fyra av dem bildar en rektangel och den femte, något kraftigare kabeln ligger i rektangelns mitt och låta strömmen från en av de tre faserna gå till lika delar i kablarna i diagonalt motsatta hörn, nästa fas i de övriga motstående hörnen samt den tredje fasen i sin helhet genom den kraftigare mittkabeln blir magnetfältet bara en bråkdel av vad den blir med föreslagen konfiguration. Figuren nedan illustrerar till vänster av Svenska Kraftnät föreslaget kabelförband och till höger kabelförband enligt vårt förslag.



Med av Svenska kraftnät föreslagen konfiguration avtar magnetfältet med kvadraten på avståndet (på avstånd flera gånger större än inbördes avstånd mellan kablarna), medan magnetfältet med här föreslagen förbättring avtar med avståndet upphöjt till tre. Det är vidare viktigt att kablarna ligger så tätt intill varandra som möjligt.

En av många artiklar som beskriver hur man kan minska magnetfältet genom att arrangera flera ledningar i ett fördelaktigt geometriskt mönster är "Principles in Transmission Line Magnetic Field Reduction" av Per Persson från Vattenfall, Vällingby i tidskriften "IEEE Transactions on Power Delivery", Vol. 11, No. 3, July 1996, sidorna 1587-1593. Denna artikel bifogas remissvaret, den finns att tillgå bl.a. på KTHs bibliotek.

Beräkningar utgående från denna artikel visar att man på detta sätt skulle kunna nedbringa fältet kraftigt, se tabell nedan. Fältstyrkorna på större avstånd med femkabelsystem måste dock justeras

något uppåt eftersom de förutsätter att kabelförbanden håller exakt avsedd form (Vid beräkningen har antagits att det är 15 cm mellan kablarnas centrum, att kabelförbandets centrum ligger på 1,25 m djup och att skillnader i permeabilitet är av mindre betydelse samt Svenska Kraftnäts uppgifter om strömstyrka och magnetfält).

	3 kablar	5 kablar	reducering
Vid markytan	6,3 μT	1,0 μT	6,5 ggr mindre
1,5 m ovan mark	1,3 μT	0,09 μT	14 ggr mindre
4 m från kabel	0,4 μT	0,017 μT	25 ggr mindre
10 m från kabel	0,1 μT	0,002 μT	50 ggr mindre
15 m från kabel	0,05 μT	0,0005 μT	100 ggr mindre

Elsäkerhetsverket rekommenderar att man inte bör förlägga skolor, daghem, lekplatser etc. på platser med mer än 0,2-0,3 μT . Även om man uppehåller sig kortare tid på platser nära de föreslagna ledningarna är magnetfälten enligt Svenska Kraftnäts förslag anmärkningsvärt höga.

Vid försök att dra högspänningskabel av detta slag nedgrävd (utanför ställverk etc.) är det ett rimligt krav att man utnyttjar sig av en geometrisk konfiguration av kabelförbanden som på detta sätt gör att magnetfältets styrka avtar mycket snabbare med avståndet från kabeln för att begränsa fältstyrkan på de ställen där människor vistas.

Svenska Kraftnäts försök att reducera magnetfältet

På annat håll avser Svenska kraftnät att placera kabelpaketen så att magnetfältet minskas. Vid Skarpäng, Täby, avser man att placera tre kabelpaket med tre kablar var så att motsvarande faser fysiskt ligger på olika platser i respektive triangelformat kabelpaket, något som reducerar magnetfältet i analogi med ovan beskrivna principer. För att motsvarande skulle fungera optimalt på denna ledning med två kabelpaket, skulle man emellertid tvingas lägga ena paketet som en triangel med spetsen nedåt vilket troligen är tekniskt besvärligt.

På samrådsmötet i Saltsjöbadens samskola 2006-12-05 redovisades dock en möjlighet till en mindre reduktion av detta slag som emellertid inte redovisas i miljökonsekvensbeskrivningen.

Dessa extra sätt att reducera magnetfältet förutsätter att alla kabelpaket är i drift och leder ungefär samma strömstyrka. Vid underhåll på en kabel eller när kablarna placerats på annat sätt fungerar inte denna reduktion.

Betydligt högre fältstyrkor där ledningen dras under vägar

Det framgår av miljökonsekvensbeskrivningen att där ledningen dras under korsande vägar kommer kablarna att läggas längre ifrån varandra och i annan konfiguration. Läggs kablarna omedelbart intill varandra i samma plan blir magnetfältet på samma avstånd från kablarna ca 1,4 gånger så stort som den i övrigt redovisade triangelformen. Vidare avser man att lägga kablarna i varsitt plaströr ungefär dubbelt så långt ifrån varandra (ca 30 cm istället för cirka 15 cm) vilket dubblar fältstyrkan. Därför kan fältstyrkan vid och i anslutning till korsande väg uppskattas till ca 2,8 gånger ovan redovisade värden. Används borrning under vägen kan man befara att de olika kablarna i ett kabelpaket kommer ännu längre ifrån varandra och därmed att fältstyrkan blir ännu högre.

I stället för att lägga kablarna på annat sätt där de korsar vägar bör varje kabelpaket utformas som en enhet där kablarna överallt ligger intill varandra i lämplig formation.

Givetvis måste Svenska Kraftnät redovisa vilken fältstyrka som kan förväntas vid korsande vägar i marknivå och 1,5 m ovan mark.

Val av dragning (som berör Nacka)

Vi är ytterst negativa till att som föreslås i alternativ B skapa en minst 7 meter bred gata genom skogen i Skogsö Naturreservat. Skulle ett alternativ som liknar alternativ B komma ifråga är det väsentligt att istället välja en sydligare sträckning genom att följa Skogsövägens sträckning ner till Sune Carlssons Båtvarv. Därvid är det viktigt att vid passagen genom Skogsö Naturreservat undvika att göra ingepp i naturmarken genom att förlägga kablarna under existerande vägar (Kyrkogårdsvägen och Skogsövägen).

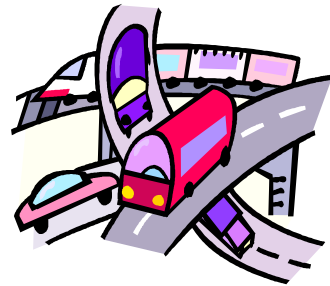
Ett lämpligare val än det föreslagna vid framdragning av huvudkraftledningar genom tätbebyggt område är en bergtunnel under bebyggelsen. Så går huvudkraftledningar i Stockholms innerstad, under Bergshamra och så planeras de dras under villabebyggelse i Skarpäng. Det är inte orimligt att kräva att denna kraftledning istället förläggs i en bergtunnel under Saltsjöbadens bebyggelse till lämplig plats vid Baggensfjärdens strand. En bergtunnel skulle även eliminera den uppenbara risken av att kabeln grävs av vid framtida grävarbeten.

Dragningen i Neglingealternativet har förbättrats gentemot tidigare version av MKB genom att ledningen till stora delar läggs i Stockholmsvägens mitt och inte längre läggs intill Igelbodaskolan. För att undvika Stockholmsvägens gångbanor kan kabeln istället läggas i Saltsjöbanans banvall från den plats där Stockholmsvägen närmar sig banan öster om Igelboda.

Flera av de platser där ledningen föreslås korsa vägar ligger på platser med betydande gång- och cykeltrafik. Det är därför väsentligt att inte ha förhöjd fältstyrka på dessa platser.

Distribution av handlingar

Vi önskar att Nacka Miljövarðsråd ska erhålla information om detta ärendes fortsatta behandling och om fortsatta tillfällen att yttra sig om förslaget, och vi önskar även information om framtida förslag som berör Nacka.



TRAFIKFRÅGOR

Synpunkter på förstudie Östlig förbindelse, version 2006 04 25 2007-01-10

Till Vägverket, Region Stockholm, med kopia till Nacka kommun.

Nacka Miljövarðsråd avstyrker Österleden och övriga förslag till östlig vägförbindelse.

Vägverket har i sin publikation 2003:40 utvärderat Österleden med följande sammanfattning: "Österleden: Uppfyller ej projektets ändamål. Avlastar inte infartsleder. Ökar inte tillgängligheten i länet. Utgör inte förbifart för långväga trafik. Stärker inte regionala tillväxtcentra." Nacka miljövarðsråd delar Vägverkets bedömning från 2003.

Österleden kommer att bidra till att öka biltrafiken men saknar betydelse för kollektivtrafiken. Österleden skulle leda till ökade koldioxidutsläpp som bidrar till den globala uppvärmningen och gör det mycket svårt att uppfylla målet om minskade koldioxidutsläpp. Österleden skulle ge lokal miljöförstöring i form av ökade avgasutsläpp och förstörelse av Svindersviken samt i Nationalstadsparken. Österleden skulle sannolikt försvåra vattengenomströmningen i Strömmen så att föroreningar skulle tendera att stängas inne på innerstadssidan av tunneln under Saltsjön. Risken för en allvarlig olycka om en stor båt skulle haverera ovanpå tunneln under Saltsjön är uppenbar.

Österleden är planerad som matarled för att mata in fler bilar i innerstaden, fler från Nacka till Östermalm och fler från Lidingö till Södermalm. Den skulle medföra att fler tar bilen till Stockholms innerstad - inte färre.

Österleden är synnerligen långt ifrån att vara samhällsekonomiskt lönsam. Uppskattningar gjorda vid miljöprövningen av Dennispaketet visade att den samhällsekonomiska fördelen bara blir en mycket lite bråkdel av den synnerligen höga kostnaden.

Österleden har kanske i första hand önskats av Österledskonsortiet som bl.a. representerar ägare till större markområden i centrala Nacka. Dessa hoppas på kraftig nybyggnation och ökat markvärde. En kraftig nybyggnation skulle ge mycket allvarliga störningar på miljön i Nacka.

Det finns inget behov av att "sluta ringen". Vägarna från Nacka till riksvägnätet är idag helt acceptabla även till Uppsalavägen och Roslagsvägen via Essingeleden. De flesta städer har idag förbifarter men sällan runt hela staden, det räcker med förbifart på de sidor om stan det finns förbifartstrafik. En ringväg är inte någon garanti för en god trafiksituation, det är ständiga köer i rusningstid på motorvägsringarna kring Rom och London.

Vi tror att lösningen istället är avgifter på biltrafiken, i första hand vad gäller trafiken i Stockholms innerstad när trafiken är tät. Att betala för att köra i innerstaden bör betraktas som väl så naturligt som att man får betala när man parkerar bilen på centrala platser. Denna typ av avgift har ju haft avsedd effekt inte bara i London och Singapore utan även i Stockholm och kan förväntas bli allmänt förekommande i en framtid.

En satsning på kollektivtrafik finner vi helt nödvändig. Den utbyggnad som föreslogs som alternativ B i samrådsunderlaget (2004) är emellertid inte rätt sätt att satsa pengar i kollektivtrafiken.

Synpunkter på "Program för området mellan Värmdövägen och Sickla Köp kvarter" 2007-03-16

Nacka Miljövädråd förordar alternativ B1 samt att Järlaleden läggs igen mellan Planiavägen och Järsla.

Barriären mellan norra och södra Sicklaön vid Alphyddan som järnvägen utgör måste förr eller senare åtgärdas. Dagens undergång vid Nacka station är på gränsen till en skam för kommun. Även om barriären bryts bara med en hyfsad fotgängarundergång, det s.k. 0-alternativet, så är mycket vunnet.

I och med att motorvägen byggdes så har västra Sicklaön en överstandard på vägar i östvästlig riktning. Järlaleden skulle kunna undvaras och

därmed läggas igen. Därmed skulle trafikstörningarna minska betydligt och området mellan järnvägen och sjöstranden kunna omskapas till ett värdefullt rekreativområde, särskilt behövt med tanke på den kraftiga exploateringen med bostäder som pågår och planeras i närområdet.

Värmdövägen bör kunna klara framtida trafikarbete. Detta förutsätter, kanske inte med nödvändighet men näst intill, att Planiavägen går fram till Värmdövägen och med lagstadgad höjd på underfarten, så att bussar och lastbilar kommer under. Infarten till köpområdet kan ske från Planiavägen som i dag. Varför en extra underfart skall leda in i köpområdets parkeringshus vid Nacka station kan vi inte förstå. Trafikmiljön kommer då att bli väldigt krånglig och svåröverskådlig både för trafikanter och fotgängare.

För att minska på trafiktrycket vid denna infart till köpområdet så skulle infarten från det som benämns Gillerondellen kunna göras betydligt mer rationell. Järnvägsviadukten måste göras med sådan upp- och nedfartslutning och hållfasthet så att den inte kommer att utgöra ett hinder vid framtida val av tågtyp. Denna vägombyggnad kommer att bli kostsam, men Nacka Miljövädråd tycker det finns skäl att "vila på hanen" tills erforderliga medel står till buds för att göra en fullödig ombyggnad och inte hafsa iväg med ett nytt provisorium.

Mycket på västra Sicklaön är under åren tillkommet för att lösa tillfälliga behov för industrierna utan ordnade planer och utan tanke på framtiden. Nu är det köpområden för bilburna som är på modet men stadsplanerarna måste tänka på en framtid utan dessa. Den tänkta banvallsombyggnaden kommer mänskligt att döma att bestå kanske i mellan 50 och 100 år. De nuvarande köpladorna kommer med största sannolikhet inte att finna kvar vid slutet av denna tidsrymd, kanske inte heller bilburna i dagens omfattning.



Frågor om Danvikslösen 2007-05-22

Nacka Miljövädråd har i förväg skriftligt bett om svar på nedanstående tio frågor om projekt Danvikslösen vid mötet i Nacka Aula på tisdag 2007-05-22.

1. Nacka/Värmdösektorn har idag stora trafikproblem och något bör göras åt dessa. Varför satsar man inte pengarna på något som bidrar att lösa dessa trafikproblem istället för detta projekt som istället skapar nya flaskhalsar i trafiken och som

enligt Nacka kommuns eget remissvar inte löser Nacka/Värmdösektorns översiktliga trafikbehov?

2. Hur ska man lösa trafiken under ombyggnadstiden? Man har föreslagit att under ombyggnadstider på upp till sex år ska Värmdövägen stängas av mellan Sickla bro och Lugnetrondellen, Värmdövägen läggs längre ut från Henriksdalsberget och bli betydligt smalare, Lugnetrondellen ersätts med ett trångt provisorium, Saltsjöbanan stängas av, Hästholmsviadukten rivas. Kan detta klaras utan totalt kaos i trafiken?

3. Varför planerar man för en vägtunnel genom Henriksdalsberget som bara består av ett enda dubbelriktat tunnelrör trots att erfarenhet visar att detta är brandfarligt samt att farligt gods därför inte tillåts genom dubbelriktade tunlar?

4. Varför planeras tunneln genom Henriksdalsberget så trång att den inte tillåter köer i tunneln trots att man givetvis vet att köer självklart kommer att uppstå där? Länsstyrelsen anser att med de erfarenheter som kan tas från t.ex. Södra Länken bör det övervägas att dimensionera tunneln för stillastående fordon.

5. Varför planeras bara för bussfil åt ena hållet genom Henriksdalsberget trots att bl a SL uttryckt oro för denna brist, nu finns ju bussfiler åt båda hållen runt berget?

6. Varför föreslår man att ersätta den nuvarande rejäla Lugnetrondellen som har bussfil mot en liten trång rondell där bussar måste trängas med bilar? Hur ska man förhindra att bussarna fastnar i köer in mot denna rondell?

7. SL uttrycker oro för att den nya cirkulationsplatsen vid Danvikstull riskerar att medföra framkomlighetsproblem för busstrafiken, hur avser ni att garantera för bussarnas framkomlighet?

8. Varför har ni inte på samråd skickat ut ett alternativt förslag där Saltsjöbanan och Värmdövägen ligger kvar i sina nuvarande lägen? Det finns fungerande sådana förslag som ger jämförbar möjlighet till bostadsbebyggelse på stockholmssidan.

9. Vägverket anser i sitt remissvar att detaljplanerna inte bör ställas ut förrän de olika planeringsprocesserna ligger i fas och finansieringen är klar. De anser vidare att det ska göras samordnat med framtagande av en järnvägsplan. Görs denna samordning?

10. Varför har remissvaren från september 2005 ännu inte sammanställts (enligt kommunens webbsida)? Finns det något annat skäl till detta än att man vill undvika att ge publicitet till den omfattande kritiken mot förslaget?

Remissvar beträffande förnyat samråd, detaljplaner för Danvikslösen, Infrastruktur, Detaljplan S1/N1 2007-09-07

Till Stockholms stadsbyggnadskonto och Miljö- och stadsbyggnadsnämnden i Nacka. För kännedom till Vägverket och SL.

Sammanfattning

Projekt Danvikslösen, d.v.s. förslaget att låta biltrafiken gå i tunnel genom Henriksdalsberget där Saltsjöbanan nu går medan Saltsjöbanan läggs runt berget där Värmdövägen nu går, bör inte komma till stånd eftersom nackdelarna överväger fördelarna med detta projekt.

Enligt Nacka kommun löser Danvikslösen inte Nacka/Värmdösektorns översiktliga trafikbehov. Vi uppfattar inte det utställda förslaget som en trafiklösning utan som en exploateringslösning. I vårt svar skissar vi ett förslag till en bättre trafiklösning till en väsentligt lägre kostnad.

Nacka Miljövarðsråd anser att man i första hand måste pröva frågan om det är lämpligt att lägga vägen genom Henriksdalsberget där Saltsjöbanan nu går och Saltsjöbanan runt Henriksdalsberget där motorvägen nu går. En utredning som jämför den föreslagna lösningen med att behålla Saltsjöbanan och Värmdövägen i nuvarande sträckningar efter en upprustning av Saltsjöbanan i bör snarast presenteras och skickas ut på remiss.

Ett väl fungerande busstrafiksystem med reserverade busskörfält för de många gånger fler boende i Nacka och Värmdö måste vara viktigare än att de boende i Hammarby sjöstad får spårvägsförbindelse åt två håll.

Problem för busstrafiken

Busstrafiken som kommer Värmdövägen från Sicklaön kommer enligt förslaget att hindras av en ny trång Lugnet-rondell utan reserverat busskörfält. Genom den nuvarande Lugnet-rondellen kan bussarna på eget körfält normalt passera rondellen utan fördröjning. Vid Danvikstull/Henriksdal kommer busstrafiken att tvingas lämna huvudvägen och passera trånga rondeller för att komma till och från hållplatsområdet. Nu har bussarna eget körfält ut från stan runt Henriksdalsberget. I förslaget föreslås att det inte blir busskörfält utåt genom tunneln i Henriksdalsberget. Motiveringen är brist på utrymme mellan reningsverkets anläggningar.

Vi har en i allt väsentligt väl fungerande kollektivtrafik i Nacka-Värmdö-sektorn men en förbättrad kollektivtrafik och ökad andel kollektivtrafikresenärer vore högst önskvärt. Under en avsevärd tid framöver kan man förvänta sig att det

mesta av kollektivtrafiken för dessa nu ca 120 000 invånare kommer att ske med buss. Förslaget skulle innebära ett flertal påtagliga försämringar för busstrafiken från Nacka och Värmdö som allvarligt skulle kunna försämra möjligheterna att åka kollektivt från denna sektor.

Problem för biltrafiken

Även för biltrafiken skulle den nya trånga Lugnet-rondellen innebära en påtaglig försämring för trafiken från Värmdövägen och Sicklavägen (f.d. Hammarby Fabriksväg) mot Danvikstull och omvänt. Vägtunneln genom Henrikdalsberget har inte planerats för stillastående fordon trots att det givetvis kommer att uppstå köbildning där varje morgon och vid varje broöppning. Länsstyrelsen säger i sitt svar från 2005 att det bör övervägas att dimensionera tunneln för stillastående fordon, något vi tycker att är ett självklart krav.

Alltför långvarig avstängning av Saltsjöbanan

Enligt planeringen kommer Saltsjöbanan att vara helt avstängd under minst tre år. Vi finner att detta är en orimligt lång avstängningstid och att den innebär att man under ombyggnadstiden prioriterat biltrafiken på kollektivtrafikens bekostnad på ett orimligt sätt.

Försämringar av Saltsjöbanan

Förslaget innebär att alla Saltsjöbanans plattformar sänks med 70 cm och görs kortare så att endast trevagnarståg, mot nu sexvagnarståg, kan trafikera banan efter ombyggnaden. Man tänker sig visserligen att kunna köra tågen var tionde minut på sträckan Slussen-Igelboda (var 20e minut till Saltsjöbaden och Solsidan) efter att ha anlagt ytterligare dubbelspår. Nu finns ett flertal snabbtåg som trafikerar Saltsjöbanan utan att stanna vid alla stationer. Av vad vi förstätt skulle övergång till spårsvägarstrafik göra att dessa snabbtåg skulle dras in. Istället för att underlätta för dem som bor på Henrikdalsberget att ta sig till spårtrafiken med någon form av hiss innebär förslaget att de får ännu längre och besvärligare väg till stationen.

Att inte längre kunna köra sexvagnarståg innebär att SL behöver mer personal eftersom även ett trevagnarståg kräver en förare och en konduktör. På detta sätt kommer kostnaden för kollektivtrafiken att påtagligt fördyras. Det finns därför en påtaglig risk för att ekonomiskt ansvariga på SL kommer att försöka glesa ut trafiken för att hålla kostnaderna nere.

Farligare korsningar med Saltsjöbanan

Saltsjöbanan har idag få korsningar med bil- och gångtrafik i planet. Järnvägsinspektionen kräver en god standard för sådana korsningar, i regel med bommar. Om Saltsjöbanan nedgraderas från en

järnväg till en spårsväg på egen banvall som går lika fort som tåget går nu ställs inte alls samma krav på säkerhet vid korsningarna. Man kan alltså vänta sig att fotgängare efter ombyggnaden förväntas passera över spåren utan nuvarande säkerhetsåtgärder. Korsning i planet för fotgängare har redan planerats.

Problem med nya ändstationen i Katarinaberget vid Slussen

Den nya ändstationen i Katarinaberget vid Slussen är planerad så att det inte är möjligt att fortsätta spåren utan att bygga en ytterligare helt ny station vid Slussen. Trafikanterna har sällan Slussen som slutmål, de flesta vill vidare i riktning mot City.

Vid en hårt trafikerad säckbangård av det planerade slaget uppstår ofrånkomligen ofta situationen att ett inkommande tåg och ett utgående tågs vägar korsas och att ena tåget tvingas bli stående någon minut för att släppa fram det andra. Problem av detta slag uppstår många gånger dagligen vid Östra station. Vid Slussens säckstation planeras för att kunna ta emot ett saltsjöbadståg var tionde minut och ett tvärbanetåg var femte minut. Under en tiominutersperiod blir det alltså sammanlagt sex ingående och utgående tåg. Denna typ av förseningar blir därför oundvikliga. Stockholmsregionens pendeltåg undviker detta problem genom att låta tågen passera rakt igenom centrala Stockholm och vända på olika stationer som var och en har lägre belastning.

Slussenstationen bör därför inte byggas som en ändstation med säckbangård. Istället bör planeringen utgå från att tågen ska fortsätta från Slussen och vända på olika platser. En möjlighet är att fortsätta på Skeppsbron upp mot Norrmalmstorg.

Mycket allvarliga problem under byggtiden

Under flera år kommer all trafik från Nacka och Värmdö mot Stockholms innerstad att ledas i en provisorisk sträckning med smalare körfält runt Henrikdalsberget och med provisorisk korsning för trafiken mot Kvarnholmen och Danviksklippan. Den nuvarande Lugnet-rondellen kommer i ett tidigt skede att rivas och ersättas med en provisorisk bro för trafiken från Sicklavägen (f.d. Hammarby Industriväg) mot Danvikstull. Värmdövägen kommer under byggtiden att stängas av mellan Sickla bro och Lugnet-rondellen, dock med en förhoppning att kunna hålla en bussfil västerut öppen. Trafiken i övrigt från Sicklaön tvingas att åka ned Sickla Industriväg till rondellen över Södra länken och sedan Sicklavägen norrut mot den provisoriska korsningen vid Lugnet, och motsvarande även för busstrafiken åt andra hållet.

Hästholmsviadukten över Värmdövägen vid Henriksdal kommer att rivas utan att ersättas. Detta medför problem för trafiken, buss 53 skulle inte längre kunna trafikera Danviksklippan. Affären på Danviksklippan skulle i stort sett förlora kunderna

från Nackasidan eftersom de skulle få svårt att komma dit.

Byggtiden kommer således under lång tid att medföra mycket stora problem för all trafik från Nacka, Värmdö och Hammarby sjöstad. Värst drabbas busstrafikanterna som i stort sett inte kan välja annan resväg. Man kan förvänta sig en mycket omfattande ilska över de trafikstörningar som kommer att uppkomma.

Vårt alternativa förslag till trafiklösning

Låt Värmdövägen gå kvar runt Henriksdalsberget och behåll nuvarande trafikplats Lugnet. Korsningen mellan Värmdövägen och Kvarnholmsvägen byggs om till planskild i ungefär nuvarande läge med Kvarnholmsvägen under en Värmdöväg som höjts ett par meter. En sådan planskild korsning har skissats på stadsplanekartor i decennier. Bygg en ny dubbelspårig spårbro över Danvikskanalen i ungefär föreslaget läge norr om nuvarande men gör den inte så hög men istället öppningsbar. Bron skulle t ex kunna ha spåren på 20 meters höjd på krönet och segelfri höjd på ca 17 meter. Spåren skulle då kunna gå under Hästholmsviaduktens nivå och ha station Henriksdal flyttad närmare Danvikcenter och fortsätta in i nuvarande järnvägstunnel genom Henriksdalsberget.

Vi skulle här få en situation som liknar den för penteltågsbron över Södertälje kanal, vid enstaka tillfällen när en särskilt hög båt passerar skulle något tåg hindras att passera och istället vända t ex vid Henriksdal utan att nå Slussen. Givetvis tillåts inga broöppningar i högrafiktid.

Spårvägen från Hammarby Sjöstad skulle kunna anslutas till Saltsjöbanan antingen vid Sickla, som ursprungligen planerats, eller vid Henriksdal. För den gemensamma sträckan in mot Slussen krävs en ombyggnad till dubbelspår.

Om banan leds om mot en station i Katarinaberget istället för den nuvarande slutstationen vid Slussen är det viktigt att fortsätta spåren ut på Katarinavägen och över Slussen (efter ombyggnad) och Skeppsbron mot Norrmalmstorg.

Det är viktigt att avstängningen av Saltsjöbanan blir så kort som möjligt. Konvertering och upprustning av de yttre delarna bör kunna göras ganska snabbt, den nya spårbron över Danvikskanalen bör kunna byggas nästan färdig medan nuvarande bro trafikeras. Medan banan byggs om till dubbelspår i nuvarande sträckning kring Londonviadukten kan Saltsjöbanan trafikeras in till Sickla eller Henriksdal. I enlighet med utställt förslag kan den äldsta bron över Danvikskanalen senare rivas och ersättas med en vägbro.

Konsekvenser av att inte genomföra Projekt Danvikslösen

De boende i Hammarby Sjöstad skulle inte få dubbel direktförbindelse med spårvagn till tunnelbanan både vid Gullmarsplan och Slussen utan endast vid Gullmarsplan. Om inte heller vårt förslag ovan genomföres bör Tvärspårvägen ändå dras fram så att byte är möjligt till Saltsjöbanan och Nackabussarna antingen vid Sickla eller vid Henriksdal. Man skulle kunna tänka sig att istället dra tvärspårvägen mot Kvarnholmen. Nacka kommun planerar redan för spårtrafik på denna sträcka. I övrigt skulle givetvis de boende i Hammarby sjöstad kunna använda sig av buss i likhet med flertalet kollektivresenärer inom trafiksektorn.

Det skulle vara något svårare att bygga resterande bebyggelse i Hammarby Sjöstad utan problem med bullerstörningar, vilket skulle kunna leda till att det inte blir fullt så hård exploatering. Om man t ex överdäcker Värmdövägen runt Henriksdalsberget skulle det gå att exploatera nästan lika hårt som enligt förslaget. För Nacka och Värmdö skulle Projekt Danvikslösen i stort sett bara medföra nackdelar.

Vi finner att nackdelarna med att genomföra Projekt Danvikslösen är betydligt större än de fördelar som vinnas med att genomföra det.

Prioritering och finansiering

Vägverket har på goda grunder prioriterat Projekt Danvikslösen lågt, de anser inte att åtgärden kan komma på fråga på många år. Därför avser Stockholms och Nacka kommuner att betala vägverket för bygget trots att vägverket inte har anslag för projektet.

Kostnaden för Projekt Danvikslösen som helhet ligger över 4 miljarder. Skulle projektet inte genomföras måste man givetvis reservera en mindre del av dessa pengar till att rusta upp Saltsjöbanan, bygga nytt dubbelspår och byta ut vagnparken.

Demokratiskt underskott

Vi finner det synnerligen anmärkningsvärt att man ännu inte redovisat en sammanställning av de remissvar som inkom vid förra samrådet i september 2005. Vi kan inte se något annat skäl till detta än att man vill undvika att ge publicitet till den omfattande kritiken som då riktades mot förslaget.

Vidare finner vi det synnerligen anmärkningsvärt att man inte på remiss sänt ut en utredning som jämför den föreslagna rockaden med en lösning där Värmdövägen och Saltsjöbanan i huvusak behåller nuvarande sträckningar.



Remissvar från Nacka Miljövärdnsråd ang. Slussenombyggnad 2007-10-04

Nacka Miljövärdnsråd är en politiskt och religiöst obunden förening i Nacka och remissinstans för frågor rörande byggnation och yttre miljö i Nacka kommun. Föreningen vill här framföra nedan följande synpunkter på förslagen till ombyggnad av Slussen, som ju berör oss Nackabor i hög grad.

Nacka Miljövärdnsråd förordar förslaget "Nya Slussen" med vissa modifikationer. Slussen ligger i ett estetiskt känsligt område och den nu planerade "Slussen" får inte tillåtas helt dominera omgivningen. Framför allt är anslutningen mot Gamla stan känslig, det måste vara rimlig balans mellan Gamla stans byggnader i detta område och de från Slussen anslutande broarna/gatorna, vilket det inte är i dag. Det är naturligtvis också bra om det går att uppfatta, eller åtminstone ana, de ursprungliga naturgeografiska förutsättningarna för området.

Slussen är en trafikapparat för båttrafik, biltrafik och kollektivtrafik. De två första funktionerna är tydliga och lättöverskådliga i förslaget "Nya slussen". Mycket vattenyta har lämnats synliga, vilket vi tycker är bra. Slussens viktigaste funktion, som omstigningsstation för kollektivresenärer, ligger dock av naturnödvändighet till stor del under jord, eftersom det är en tunnelbana inblandad. Vår förening vill emellertid trycka på att det är viktigt att just kollektivtrafikresenärernas behov kommer i första rummet vid denna ombyggnad, eftersom Slussen har varit, under många år, och kommer att förbli i första hand en omstigningsstation för kollektivtrafiken.

Konsumhuset med Katarinahissen har en viktig funktion för Slussen, den ger en visuell stadga åt området, som i övrigt kan synas ganska svårbegripligt i gångögonhöjd. Nacka Miljövärdnsråd är därför mycket negativ till den stora huskroppen framför KF-huset. Kollektivresenärerna skall givetvis få vara under tak när de väntar på sina bussar, men denna terminalbyggnad bör göras så låg som möjligt. Vi tror dock att en tvåplanslösning på bussterminalen blir bästa alternativet.

Slussen är ett riktigt "blåsut" och måste så förbli av naturliga skäl. Södermalmstorg är bland annat därför en måttligt trivsamt plats i dag. Kanske kan platsen göras lite mer inbjudande med hjälp av någon form av

vindskyddande byggnad. Utsikten från Södermalmstorg över Riddarfjärden går då förlorad. Denna eventuella byggnad får dock inte helt dölja det gamla stadshuset, vilken den gör i förslaget. Vi är därför mycket kritiska till förslagets storskaliga byggplaner för Södermalmstorg.

Oavsett hur det än byggs så får Slussenområdet inte bli för upplyst och pråligt vid mörkrets inbrott, med inifrån byggnaderna upplysta glasfasader. En omstigningsstation för kollektivtrafikresenärer beläget på en för staden så estetiskt känslig plats får inte se ut som ett tivoli eller köpcentrum. Omgivningarna – vattenytan och byggnader – skall s.a.s. spela "första fiolen".

Vår väsentliga invändning, inte bara mot detta förslag utan mot hela trafiklösningen, gäller emellertid tvärbansens avslutning i Katarinaberget. Nacka Miljövärdnsråd vill se att denna spårvagn inte stannar vinkelrätt mot slussens tunnelbaneperrong utan istället går Skeppsbron fram till Norrmalmstorg. Eftersom tunnelbanan, vad vi förstått, nått sitt kapacitetstak, så är det ju i rusningstid inte mycket vunnet med att försöka packa in kanske uppemot 30 000 tusen Nacka- och Värmdöbor i redan fulla tunnelbanevagnar. En spårvagn som går i skytteltrafik upp till centrala stan vore då idealet. Stockholms stads stadsbyggnadsnämnd gav för övrigt den 8 mars 2005 i ett protokoll uttryck för liknande tankar.

Vår förening känner också en viss oro för hur tillvaron kommer att gestalta sig för kollektivtrafikresenärerna under byggtiden. Avstigningsplatsen för bussresenärer från Nacka och Värmdö måste även under byggtiden ligga rimligt nära en tunnelbanestation.

Sammanfattning

"Slussen" har tjänat ut, tekniskt och funktionellt. När den nu byggs om för att tjäna i kanske 100 år till så är det viktigt med ett verkligt långsiktigt perspektiv. Bilåkande till och från arbetet, men en person i varje bil tillhör nog snart historien och Slussen måste utformas för kollektivtrafikens behov. Nacka och Värmdös befolkning växer "explosionsartat" och kan inom en mansålder vara fördubblad, Kanske kommer det en tunnelbanelinje ditut någon gång, men därom vet vi inget i dag. Slussen kommer, hur det än blir, att ha en central roll vad gäller kollektivtrafiken under överskådlig tid. En mer återhållsam version av "Nya slussen" och med tvärbane/Saltsjöbanespårvagnen passerande över Slussenområdet upp till, förslagsvis, Norrmalmstorg skulle kunna bli en både estetisk godtagbar och funktionell lösning tror Nacka Miljövärdnsråd.

Remissvar beträffande samråd om arbetsplan för trafikplats Lugnet 2007-11-06

Ställt till Vägverket med kopia till Nacka kommun.

Sammanfattning

Projekt Danvikslösen, d.v.s. förslaget att låta biltrafiken gå i tunnel genom Henriksdalsberget där Saltsjöbanan nu går medan Saltsjöbanan läggs runt berget där Värmdövägen nu går, bör inte komma till stånd eftersom nackdelarna överväger fördelarna med detta projekt.

Enligt Nacka kommun löser Danvikslösen inte Nacka/Värmdösektorns översiktliga trafikbehov. Vi uppfattar inte det utställda förslaget som en trafiklösning utan som en exploateringslösning. I vårt svar skissar vi ett förslag till en bättre trafiklösning till en väsentligt lägre kostnad.

Nacka Miljövädråd anser att man i första hand måste pröva frågan om det är lämpligt att lägga vägen genom Henriksdalsberget där Saltsjöbanan nu går och Saltsjöbanan runt Henriksdalsberget där motorvägen nu går. En utredning som jämför den föreslagna lösningen med att behålla Saltsjöbanan och Värmdövägen i nuvarande sträckningar efter en uppgrustning av Saltsjöbanan i bör snarast presenteras och skickas ut på remiss.

Ett väl fungerande busstrafiksystem med reserverade busskörfält för de många gånger fler boende i Nacka och Värmdö måste vara viktigare än att de boende i Hammarby sjöstad får spårvägsförbindelse åt två håll.

Vi befarar att detta projekt genom att försäkra för kollektivtrafikanterna kommer att ytterligare minska den redan låga kollektivtrafikandelen för Nacka-Värmdö-sektorn. Projektet kan därför förväntas öka koldioxidutsläppen vilket inte är förenligt med planen att minska koldioxidutsläppen.

Problem för busstrafiken

Busstrafiken som kommer Värmdövägen från Sicklaön kommer enligt förslaget att hindras av en ny trång Lugnetrondell utan reserverat busskörfält. Genom den nuvarande Lugnetrondellen kan bussarna på eget körfält normalt passera rondellen utan fördröjning.

Vid Danvikstull/Henriksdal kommer busstrafiken att tvingas lämna huvudvägen och passera trånga rondeller för att komma till och från hållplatsområdet.

Nu har bussarna eget körfält ut från stan runt Henriksdalsberget. I förslaget föreslås att det inte blir busskörfält utåt genom tunneln i Henriksdalsberget. Motiveringen är brist på utrymme mellan reningsverkets anläggningar.

Vi har en i allt väsentligt väl fungerande kollektivtrafik i Nacka-Värmdö-sektorn men en

förbättrad kollektivtrafik och ökad andel kollektivtrafikresenärer vore högst önskvärd. Under en avsevärd tid framöver kan man förvänta sig att det mesta av kollektivtrafiken för dessa nu ca 120 000 invånare kommer att ske med buss. Förslaget skulle innebära ett flertal påtagliga försämringar för busstrafiken från Nacka och Värmdö som allvarligt skulle kunna försämma möjligheterna att åka kollektivt från denna sektor.

Problem för biltrafiken

Även för biltrafiken skulle den nya trånga Lugnetrondellen innebära en påtaglig försämring för trafiken från Värmdövägen och Sicklavägen (f.d. Hammarby Fabriksväg) mot Danvikstull och omvänt.

Vägtunneln genom Henriksdalsberget har inte planerats för stillastående fordon trots att det givetvis kommer att uppstå köbildning där varje morgon och vid varje broöppning. Länsstyrelsen säger i sitt svar från 2005 att det bör övervägas att dimensionera tunneln för stillastående fordon, något vi tycker att är ett självklart krav.

Alltför långvarig avstängning av Saltsjöbanan

Enligt planeringen kommer Saltsjöbanan att vara helt avstängd under minst tre år. Vi finner att detta är en orimligt lång avstängningstid och att den innebär att man under ombyggnadstiden prioriterat biltrafiken på kollektivtrafikens bekostnad på ett orimligt sätt.

Försämringar av Saltsjöbanan

Saltsjöbanans förslagna nya längre sträckning med skarpare kurvor innebär nackdelar för resenärerna. Vad gäller våra synpunkter på konvertering från tåg till spårvagn se vårt remissvar om Danvikslösen på www.nackamiljo.se/danvikslosen2.html.

I stället för att underlätta för dem som bor på Henriksdalsberget att ta sig till spårtrafiken med någon form av hiss innebär förslaget att de får ännu längre och besvärligare väg till stationen.

Mycket allvarliga problem under byggtiden

Under flera år kommer all trafik från Nacka och Värmdö mot Stockholms innerstad att ledas i en provisorisk sträckning med smalare körfält runt Henriksdalsberget och med provisorisk korsning för trafiken mot Kvarnholmen och Danviksclippan.

Den nuvarande Lugnetrondellen kommer i ett tidigt skede att rivas och ersättas med en provisorisk bro för trafiken från Sicklavägen (f.d. Hammarby Industriväg) mot Danvikstull.

Värmdövägen kommer under byggtiden att stängas av mellan Sickla bro och Lugnetrondellen, dock med en förhoppning att kunna hålla en bussfil västerut öppen. Trafiken i övrigt från Sicklaön tvingas att åka ned Sickla Industriväg till rondellen över Södra länken och sedan Sicklavägen norrut mot den

provisoriska korsningen vid Lugnet, och motsvarande även för busstrafiken åt andra hållet.

Hästholmsviadukten över Värmdövägen vid Henriksdal kommer att rivas utan att ersättas. Detta medför problem för trafiken, buss 53 skulle inte längre kunna trafikera Danviksklippan. Affären på Danviksklippan skulle i stort sett förlora kunderna från Nackasidan eftersom de skulle få svårt att komma dit.

Byggtiden kommer således under lång tid att medföra mycket stora problem för all trafik från Nacka, Värmdö och Hammarby sjöstad, värst drabbas busstrafikanterna som i stort sett inte kan välja annan resväg. Man kan förvänta sig en mycket omfattande ilska över de trafikstörningar som kommer att uppkomma.

Vårt alternativa förslag till trafiklösning

Låt Värmdövägen gå kvar runt Henriksdalsberget och behåll nuvarande trafikplats Lugnet. Korsningen mellan Värmdövägen och Kvarnholmsvägen byggs om till planskild i ungefär nuvarande läge med Kvarnholmsvägen under en Värmdöväg som höjts ett par meter, en sådan planskild korsning har skissats på stadsplanekartor i decennier.

Bygg en ny dubbelspårig spårbro över Danvikskanalen i ungefär föreslaget läge norr om nuvarande men gör den inte så hög men istället öppningsbar. Bron skulle t ex kunna ha spåren på 20 meters höjd på krönet och segelfri höjd på ca 17 meter. Spåren skulle då kunna gå under Hästholmsviaduktens nivå och ha station Henriksdal flyttad närmare Danvikcenter och fortsätta in i nuvarande järnvägstunnel genom Henriksdalsberget.

Vi skulle här få en situation som liknar den för pendeltågsbron över Södertälje kanal, vid enstaka tillfällen när en särskilt hög båt passerar skulle något tåg hindras att passera och istället vända t ex vid Henriksdal utan att nå Slussen. Givetvis tillåts inga broöppningar i högrafiktid.

Spårvägen från Hammarby Sjöstad skulle kunna anslutas till Saltsjöbanan antingen vid Sickla, som ursprungligen planerats, eller vid Henriksdal. För den gemensamma sträckan in mot Slussen krävs en ombyggnad till dubbelspår.

Om banan leds om mot en station i Katarinaberget istället för den nuvarande slutstationen vid Slussen är det viktigt att fortsätta spåren ut på Katarinavägen och över Slussen (efter ombyggnad) och Skeppsbron mot Norrmalmstorg.

Det är viktigt att avstängningen av Saltsjöbanan blir så kort som möjligt. Konvertering och upprustning av de yttre delarna bör kunna göras ganska snabbt, den nya spårbron över Danvikskanalen bör kunna byggas nästan färdig medan nuvarande bro trafikeras. Medan banan byggs om till dubbelspår i nuvarande sträckning kring Londonviadukten kan Saltsjöbanan

trafikeras in till Sickla eller Henriksdal.

I enlighet med utställt förslag kan den äldsta bron över Danvikskanalen senare rivas och ersättas med en vägbro.

Konsekvenser av att inte genomföra Projekt Danvikslösen

De boende i Hammarby Sjöstad skulle inte få dubbel direktförbindelse med spårvagn till tunnelbanan både vid Gullmarsplan och Slussen utan endast vid Gullmarsplan. Om inte heller vårt förslag ovan genomföres bör Tvärspårvägen ändå dras fram så att byte är möjligt till Saltsjöbanan och Nackabussarna antingen vid Sickla eller vid Henriksdal. Man skulle kunna tänka sig att istället dra tvärspårvägen mot Kvarnholmen, Nacka kommun planerar redan för spårtrafik på denna sträcka. I övrigt skulle givetvis de boende i Hammarby sjöstad kunna använda sig av buss i likhet med flertalet kollektivresenärer inom trafiksektorn.

Det skulle vara något svårare att bygga resterande bebyggelse i Hammarby Sjöstad utan problem med bullerstörningar, vilket skulle kunna leda till att det inte blir fullt så hård exploatering. Om man t ex överdäckar Värmdövägen runt Henriksdalsberget skulle det gå att exploatera nästan lika hårt som enligt förslaget. För Nacka och Värmdö skulle Projekt Danvikslösen i stort sett bara medföra nackdelar.

Vi finner att nackdelarna med att genomföra Projekt Danvikslösen är betydligt större än de fördelar som vinnas med att genomföra det.

Prioritering och finansiering

Vi finner att Vägverket har haft goda grunder för prioritera Projekt Danvikslösen lågt bland de projekt som skall täckas av deras anslag.

Kostnaden för Projekt Danvikslösen som helhet ligger över 4 miljarder. Skulle projektet inte genomföras måste man givetvis reservera en mindre del av dessa pengar till att rusta upp Saltsjöbanan, bygga nytt dubbelspår och byta ut vagnparken.

Demokratiskt underskott

Vidare finner vi det synnerligen anmärkningsvärt att man inte på remiss sänt ut en utredning som jämför den föreslagna rockaden med en lösning där Värmdövägen och Saltsjöbanan i huvudsak behåller nuvarande sträckningar.

BOO

Remissvar avseende detaljplaner för delar av Kummelnäs, Solviksområdet (område F) och del av Kummelnäsvägen 2007-06-29

Permanentbosättning i fritidshusområden belägna i Stockholms närområden är en utveckling som inte går att förhindra. Allmän service måste då byggas ut. Dit hör vatten och avlopp, strömförsörjning, telenät, skolor, "dagis" och lek- och idrottsplatser för barn m.m.

Vi finner det beklagligt att Nacka och Värmdö fortsätter att bygga in sig i storskalig avloppshantering. Den nya dragningen av avloppsledningen från Värmdö är dock klart bättre än den tidigare föreslagna enligt vår uppfattning.

Nacka Miljövarðsråd har därför i princip inget att invända mot detaljplanen för Kummelnäsvägen och Solviksområdet.

Vi vill dock framföra följande synpunkter:

Ekonomi

Kostnaderna kommer att belasta några fastigheter orimligt hårt. Ibland har vi en känsla av att kommunen gärna höjer vägstandarden när den lägger ner vatten och avlopp för att kunna vältra över kostnader på fastighetsägarna utmed vägen – kostnader som annars skulle tas från skattemedel. Exempelvis och utan att känna till detaljerna så tycker vi att en gatukostnadsersättning på 464 tusen kronor, som drabbar några fastighetsägare, verkar nästan stötande.

Vidare föreslår vi att fastigheter som kommer att nyttjas som fritidsbostad även framgent och som kan ordna vatten och avlopp inom fastigheten på ett godtagbart sätt bör slippa, hela eller delar av, gatukostnadsersättningen. Det kan inte vara rätt att driva iväg sommarboende på detta "brutala" sätt. När fastigheten permanentas någon gång i framtiden så får resten av gatukostnadsersättningen betalas.

Landskapsbild

Enligt planbeskrivningen sid. 14 skall områdets landskapsbild med den kuperade terrängen och den rikliga vegetationen i möjligaste mån bevaras. Av stor betydelse för landskapsbildens slutning är större ekar i planområdets nordvästra del inkl. fastigheten 1:389 som föreslås möjliggör att uppföra två nya byggnader. Detta skulle innebära borttagande av värdefull vegetation och en starkt försämrad landskapsbild. Vi anser att fastighetens västra halva ej får bebyggas (anges som prickmark) och att helst ingen men högst en byggnad får uppföras på fastighetens östra del.

Planbeskrivningens stycke om "Landskapsbild" talar vidare om att "större markutfyllnader och sprängningar ska undvikas och vegetationen försöka bibehållas." Vårt förslag: Belägg markutfyllnad, sprängning och avverkning med en särskild och mycket restriktiv lovplikt så minskar påverkan på landskapsbildens i enlighet med Planbeskrivningens mål. Om vägarna dessutom får vara kvar i sin nuvarande form, d.v.s. grusade, smala och naturligt förlagda i området, så minskar påverkan ytterligare på kulturmiljö och landskapsbild.

Dagvatten

Dagvatten – framför allt förorenat sådant – har kommit att bli ett problem som uppmärksammats på senare tid. Fler s.k. hårdgjorda ytor leder till att mer förorenat dagvatten rinner ut i kommunens många små känsliga sjöar. Eventuellt ökade nederbörds mängder i framtiden, framför allt vintertid, leder inte till mer föroreningar men större vattenflöden. Detta har uppmärksammats i detaljplanen, bl.a. vill man ha öppna diken så långt möjligt. Detta har vår förening påpekat tidigare och vi uppskattar att kommunen nu tagit fasta på vad vi har sagt. Öppna diken har flera goda egenskaper, inte bara för avrinningen och filtrering utan även för att diken har kommit att bli en viktig biotop för vissa djur och växter.

Nacka Miljövarðsråd ställer sig nu frågan om alla vägar måste beläggas med asfalt. Kanske är det dags att återgå till grusbeläggning på små vägar, vägar som kanske bara har något hundratal fordonsrörelsen per dygn. Gruset och underliggande väggropp bör kunna ta upp föroreningar – spillolja och gummi från däck – vid regn och snösmältning och fungera som ett filter.

Solviksvägen

Solviksvägen har klassificerats som uppsamlingsväg och skall ej fungera för genomfart. Vi anser att den skall vara lokalgata och att åtgärder vidtages för att försvåra eller förhindra genomfartstrafik samt att den även i fortsättningen skall vara en grusväg.

Naturområden

Vi anser det mycket bra att planförslaget innebär att de särskilt värdefulla naturområdena sparas som naturmark. Ett av dessa (planbeskrivningens 2:a naturområde sid. 7) är en f.d. trädgårdstomt. Denna har nyligen inventerats med avseende på naturvärden. Ett iordningställande av området är nödvändigt för att det skall kunna utnyttjas som rekreations- och naturmark.

I naturområdets norra del anges placering av en lekplats. Denna placering är dock olämplig eftersom denna mark har en särskilt värdefull vegetation.

Sågsjöbadet

Sågsjöbadet bör vara en kommunal angelägenhet och därmed inte ingå i denna detaljplan. Upprustningen bör inte bekostas enbart av de boende i Solviksområdet (vore badet en angelägenhet endast för dessa skulle ex.vis inte parkeringen behövas).

Remissvar från Nacka Miljövädråd avs. Kummelnäs 11:103 (Hedev. 6) 2007-10-11

Nacka Miljövädråd har inget att erinra mot föreslagen byggnation, men är negativ till ”mindre befintlig brygga”. Än en gång har kommunen fått ”på moppe” av Länsstyrelsen för att den försöker utnyttja rätten till s.k. enkelt planförfarande. Lär sig ansvariga tjänstemän och politiker ingenting någon gång?

Nacka Miljövädråd har inget att erinra mot den planerade byggnaden men är negativ till ”byggrätt för befintlig brygga”. Kommunens stränder översållas av bryggor, och bryggor i dag är inte samma som bryggor förr i värden. Moderna stora segelbåtar sticker djupare än gångna tiders fritidsbåtar. Bryggorna blir därför längre och mer synliga och därmed också dominanta utmed stränderna. Vi har dessvärre också lärt oss att Nacka kommun har väldigt svårt att ”säga ifrån” när det tjuvbyggs på olika sätt i kommun. Det vill säga att om den nu befintliga bryggan om några år byggs ut, utöver medgiven byggrätt, så kommer kommunen inte att ha förmåga att vidtaga ”adekvata åtgärder” – det allmännas rätt åsidosätts således. Därför är föreningen negativ till föreslagen byggrätt.

Remissvar angående samråd om förslag till program för detaljplan för del av Tollare, fastigheten Tollare 1:160 m fl, delplan 1a, Tollare Träskväg 2007-12-11

Nacka Miljövädråd avstyrker helt förslaget till vidare exploatering av planområdet vid Tollare Träsk av följande skäl:

- 1.1 Marken är värdefull naturmark för friluftsliv och rekreation
 - 1.2 Tollare Träsk är en viktig fågelsjö med många sällsynta fåglar
 - 1.3 Sällsynta arter finns - naturinventering saknas
 - 1.4 Naturresevat som planeras måste utredas och fastställas först
 - 1.5 69 år gammal detaljplan som kraftigt ändrats bör ej kunna återopas
- Dessutom:
- 2.1 Tveksamheter i planhandlingar
 - 2.2 Kvaliteten för planprocessen måste förbättras

1.1 Naturområde värdefullt för rekreation och friluftsliv

Planområdet är ett viktigt, naturskönt och uppskattat rekreativt område för ett stort antal boende i närområdet med ett rikt fågel-, djur- och växtliv. Länsstyrelsen har i sin bedömning av området beskrivit det som ”ett av de mest intressanta områdena ur naturvärdessynpunkt”.

När den pågående exploateringen av Tollare är klar kommer detta område vid Tollare Träsk att vara det enda större närreklamationsområdet för c:a 10 000 invånare. I tidigare planhandlingar för Tollare bruk hänvisas också till detta område för rekreation. Vi tycker därför, att en ärlig ambition, att bibehålla det lilla rekreativt område som finns kvar borde visas i stället för att exploatera även denna mark med bostäder.

Nacka kommun har nyligen anställt en miljöexpert, som på senaste mötet med kommunen i Nacka Naturvädråd på ett utmärkt sätt presenterade vetenskapliga fakta av hur naturupplevelser positivt påverkar människor. En lång lista på dessa visades. Detta tycker vi är en utmaning för kommunala beslutsfattare att inte, som så ofta tidigare, ignorera detta utan nu ta hänsyn till sina specialister och därmed kommuninvånarens välfärd och hälsa. Vi har sett alltför mycket av att detta åsidosätts framför byggherrars prioritering för hård exploatering av stränder och natur. Förutom uppenbara fördelar ser vi detta även ur ett samhällsligt ekonomiskt perspektiv som lönsamma satsningar.

Att anlägga promenadvägar ett fåtal meter från bostadsbebyggelse skapar ofelbart konflikter och även smygprivatiseringar av allmän mark. Detta har ju inträffat för andra områden, vilket vi påpekat tidigare, och tycker därför att det är mycket olämpligt att bädda för att liknande problem uppstår även här.

1.2 Tollare träsk - viktig fågelsjö

Naturen kring Tollare Träsk är klassad som regionalt intressant fågelokal. Många sällsynta fågelarter som finns här, är upptagna på EUs fågeldirektiv och ingår i det åtagande som Sverige gjort för nätverket Natura 2000.

Många fågelvänner söker sig till Tollare Träsk för att studera fåglar, som bor kring och häckar vid stränderna vår och höst.

Den planerade täta bebyggelsen och dess konsekvenser i form av biltrafik, m.m. kommer naturligtvis att allvarligt störa detta fågelliv.

1.3 Sällsynta arter

Området söder om Tollare Träsk är ett område med höga naturvärden. Tall- och granskog samt gamla ekar finns. Ovanliga insekter har påträffats, varav vissa rödlistade. Någon utförlig inventering av

sällsynta och utrotningshotade arter är ännu inte gjord, varför flera sådana kan komma att upptäckas.

Vi anser att en exploatering inte får börja planeras innan resultatet av en sådan inventering är klart.

1.4 Naturresevat

Nacka kommunfullmäktige har 1985 fattat ett principbeslut om att avsätta naturområden kring Tollare Träsk till naturresevat och detta planeras fortfarande. Länsstyrelsen har (som sagt) klassat området som mycket värdefullt ur natursynpunkt och Nacka kommun har bedömt Tollare Träsk som en ekologiskt känslig sjö.

Nacka Miljövärdsråd är naturligtvis positiv till detta, även om vi tycker att arbetet kunde gå fortare. Vi anser också att området måste utökas betydligt för att med någon större kvalitet kunna fungera som naturresevat. Det föreslagna planområdet bör ingå i naturresevatet. Vi anser därför, att naturresevatets gränser och övriga förhållanden fastställs innan någon detaljplan om exploatering påbörjas. Detta måste föregås av en noggrann inventering av naturen, vilket enligt uppgift inte gjorts från kommunens sida.

1.5 69 år gammal detaljplan återopas

Den föreslagna detaljplanen sägs bygga på en detaljplan från 1938. Efter denna tid har emellertid mycket hänt inom området och i dess närhet. Bl. a. har en 70 kV kraftledning byggts, så att flera ”gamla tomter” ligger i en kraftledningsgata, varför ursprungligt planområde minskat i östra delen. En påstådd jordförläggning av kraftledningen kommer ju inte medföra att man kan återuppräta tomter där. Tomtstorlekar i den nya planen har ändrats och även antalet bostäder på kvarvarande mark m.m.

Vi anser att den nya detaljplanen i det närmaste helt är förändrad i jämförelse med den ursprungliga, varför det inte finns något argument för att återopa denna för en exploatering. Normalt strandskydd enligt dagens regler bör då också tillämpas. 69 år har ju generellt gjort att förutsättningarna för planering av området radikalt ändrats, och vi anser att kommunen måste ta hänsyn till detta.

Kommunen framhåller ofta att den har planmonopol, men vi ser sällan att detta används mot exploateringsönskemål. Vi anser därför att kommunen i detta projekt skall utnyttja sitt planmonopol, för att spara den lilla naturmark som finns kvar och inlemma den i kommande naturresevat.

2.1 Planhandlingar - vilseledande

Nacka Miljövärdsråd har ju genom åren studerat planhandlingar för åtskilliga stadsplaneärenden. Några gånger har vi i remissvar påpekat, att vi är mycket besvikna på, att vi i dessa så många gånger upptäckt felaktigheter, missledande, förskönande och

manipulerande beskrivningar, otydliga kartor samt förskönande och missvisande perspektiv och bildmaterial. Tyvärr ser vi detta i viss mån upprepas även i detta ärende.

I många tidigare projekt ges ingen information om planerade eller ens pågående projekt som gränsar till planområdet, och bildbeskrivningar har gjorts utan att närliggande byggnation i t.o.m. samma projekt visas, varför en läsare av planhandlingen lätt får fel uppfattning.

I detta projekt får man ingen information om pågående och planerade exploateringar i närområdet. En detaljplan för hela området hade naturligtvis varit det bästa för en övergripande bedömning och även gett bättre möjligheter till en optimerad planering.

I miljöredovisningen står t.ex. att ”inga kända lokaler för utrotningshotade växt- eller djurarter tas i anspråk”. Man nämner däremot inte att någon utförlig inventering av detta inte gjorts.

Ändringar sedan ursprunglig detaljplan och dess konsekvenser undanhålls.

Nacka Miljövärdsråd anser, att om en samrådsprocess skall vara meningsfull, måste den baseras på korrekta och kompletta underlag, som har förmågan att rätt beskriva en framtida verklighet utan försök till vilseledande information.

2.2 Kvalitetsprogram för planprocessen

Nacka kommun genomför enligt vår erfarenhet många enkäter bland allmänhet och direkt berörda över olika verksamheter, såsom barn- och äldreomsorg, skola m.m. Detta tycker vi är mycket lovvärt och utgår från att enkätresultaten utgör underlag i en kontinuerlig kvalitetsförbättringsprocess.

Vi efterlyser, att en kontinuerlig kvalitetsförbättringsprocess också införs i stadsplanprocessen. Även stadsplanprocessens resultat d.v.s. samhällsutformningen bör vara föremål för kvalitetsarbetet och kommuninvånarnas värderingar inhämtas för återmatning till kommande projekt.

Nacka Miljövärdsråd anser, att en stor förbättringspotential på detta område finns och att en kraftfull förbättring är nödvändig, för att en god samhällsbyggnad skall erhållas, förstöring av värdefulla miljöer upphöra samt att miljö- och stadsbyggnad skall kunna återfå en trovärdighet hos oss och sannolikt även hos allmänheten.

Remissvar avseende samråd om förslag till detaljplan för del av Tollare, fastigheten Tollare 1:17 m fl, Mellanbergsvägen – delplan 1b 2008-02-04

Nacka Miljövårdsråd avstyrker helt förslaget till vidare exploatering av planområdet av följande skäl:

- 1.1 Naturreservat som planeras måste utredas och fastställas först
- 1.2 Alla planområden bör visas samtidigt
- 1.3 Dålig boendemiljö
- 1.4 Marken är värdefull naturmark för friluftsliv och rekreation
- 1.5 Sällsynta arter finns - naturinventering för hela året saknas

Dessutom:

- 2.1 Planprocessen
- 2.2 Bristfälliga planhandlingar

1.1 Naturreservat

Nacka kommunfullmäktige har 1985 fattat ett principbeslut om att avsätta naturområden kring Tollare Träsk till naturreservat och detta planeras fortfarande. Enligt uppgift från kommunen på samrådsmötet pågår en konsultutredning av reservatets omfattning, nyttjande, skötselplan mm. Nacka Miljövårdsråd är naturligtvis positivt till detta, även om vi tycker att arbetet kunde gå fortare.

Då, enl. uppgift på samrådsmötet, planområdet kan komma att ingå i det kommande naturreservatet, anser vi att naturreservatets gränser och övriga förhållanden fastställs innan någon detaljplan om exploatering påbörjas i detta eller andra detaljplaneområden för Tollareprojektet och dess närhet.

1.2 Alla ingående detaljplaner måste visas samtidigt

Tollareområdet har i pågående planprocess delats upp i ett antal detaljplaner, som visas vid olika tidpunkter. Detta förfarande gör det mycket svårt att bedöma hur detaljplanerna påverkar varandra och ökar naturligtvis risken för suboptimeringar i planarbetet.

Nacka Miljövårdsråd anser att alla i Tollareprojektet ingående detaljplaner skall presenteras samtidigt i planprocessen, och befarar att nuvarande förfarande är en medveten strategi för att minska möjligheterna till insyn i exploateringsplanerna. Hur det än är med den saken så blir det ändå den naturliga konsekvensen.

1.3 Dålig boendemiljö

Förutom att naturmark förstörs, så kommer de planerade bostäderna att resultera i en dålig boendemiljö.

Bostäderna i södra delen av området är placerade

norr om ett högt relativt brant berg och får därför ett mörkt och skuggigt läge med lite solljus.

Bostäderna i norra delen, längs Sockenvägen blir bullerstörda från trafiken. Miljöredovisningen anger också att ”föreslagen bebyggelse inte kommer att klara översiktsplanens riktvärden”.

Man kan konstatera att redan idag har minst 20 fastigheter längs Sockenvägen byggt bullerplank mot vägen, trots att många av dessa hus ligger betydligt längre från vägen. Kommunen framhöll på samrådsmötet att lösningen av bullerproblemet är att placera bostadshusen nära vägen. Därigenom skulle trafikhastigheterna automatiskt sänkas och bullernivåerna minska. Dessutom skulle husen längs Sockenvägen fungera som bullerskydd för övriga hus i planområdet.

Sannolikheten att ingen ytterligare exploatering öster om Mellanbergsvägen kommer till stånd måste betraktas som obefintlig. Den planerade tunneln kommer naturligtvis också att generera ökad trafik förbi området. Sockenvägen kommer med nödvändighet även i framtiden att utgöra den enda genomfartsled inom området, som leder till Skurubron för vidare färd mot Stockholm.

Vi tycker därför att det är mycket cyniskt mot människor, att använda deras bostäder som bullerskydd och hastighetsreglering, och vittnar om en låg planeringsambition, både från arkitekter, NCC och kommunen, när det gäller boendekvalitet, trivsel och hälsa.

1.4 Marken är värdefull naturmark för friluftsliv och rekreation

Planområdet är till stora delar ett viktigt, naturskönt och uppskattat rekreativområde för ett stort antal boende i närområdet, och nyttjas nu delvis som betesmark för hästar. När den pågående exploateringen av Tollare är klar kommer det inte att finnas många rekreativområden kvar. Nacka Miljövårdsråd tycker därför att detta område skall behållas som naturområde.

1.5 Sällsynta arter finns - naturinventering för hela året saknas

Inom planområdet finns värdefull naturmark, som inte (enl. våra uppgifter) inte börjat inventerats förrän sedan några månader. En seriös inventering tycker vi skall omfatta alla årstider. T.ex finns en rik fauna av blommor, som blåsippor, vitsippor, liljekonvalj etc. i den dunge mellan husen, där man tänker anlägga lekplats.

2.1 Planprocessen

På samrådsmötet ställdes några frågor som besvarades med, att detta var en politisk fråga, som inte kunde besvaras eftersom inga politiker var närvarande på mötet, trots att de kallats.

Vi tycker att politiska frågor skall kunna besvaras om mötet skall kunna kallas samrådsmöte, särskilt som dessa ofta är av övergripande och principiell natur.

2.2 Bristande planhandlingar

Som vanligt, nödgas vi säga, är planhandlingarna inte av den kvalitet, som man önskar och borde kunna förvänta sig. T.ex. beskrivs området i kvalitets- och gestaltungsprogrammet på ett missvisande sätt. Vi tycker inte att kommunen skall samarbeta i ett dokument som till övervägande delar är av marknadsföringskaraktär från arkitekter och exploatörer. Man skulle önska att mindre utrymme ägnas åt byggnader från ett otal övriga orter och i stället på ett rättvisande sätt beskriva och illustrera det man verkligen tänker bygga.

Den enda illustration på radhusen består av 4 st. hus i en länga plus en gavel på en annan länga, allt omgivet av frodig grönska och i ett perspektiv, som inte finns i verkligheten eftersom bergssidan i söder omöjliggör en sådan utblick.

Vad man i stället skulle vilja kräva att se illustrerat är den kompakta radhuslängan på 13 hus med bakomvarande berg, eller längan längs Sockenvägen på 17 hus med väg och parkeringsplatser. I de sektioner som visas har man noggrant undvikit att visa bergets höjd och branthet. Det är sådan dokumentation som krävs för att kommuninvånare utan större vana att läsa byggritningar och topografiska kartor, skall kunna få en riktig uppfattning. Dessutom skriver man att byggnadernas placering gjorts så att alla värdefulla ekar kunnat sparas. Detta har visat sig inte stämma.

Nacka kommun genomför enligt vår erfarenhet många enkäter bland allmänhet och direkt berörda över olika verksamheter, såsom barn- och äldreomsorg, skola mm. Detta tycker vi är mycket lovvärt och utgår från att enkäteresultaten utgör underlag i en kontinuerlig kvalitetsförbättringsprocess.

Vi efterlyser, att en kontinuerlig kvalitetsförbättringsprocess också införs i stadsplaneprocessen. Även stadsplaneprocessens resultat d.v.s. samhällsutformningen bör vara föremål för kvalitetsarbetet och kommuninvånarnas värderingar inhämtas för återmatning till kommande projekt.

Nacka Miljövårdsråd anser att en stor förbättringspotential på detta område finns och att en kraftfull förbättring är nödvändig för att en god samhällsbyggnad skall erhållas, förstöring av värdefulla miljöer upphöra samt att miljö- och stadsbyggnad skall kunna återfå en trovärdighet hos oss och sannolikt även hos allmänheten.

SALTSJÖBADEN – FISKSÄTRA

Överklagande av Nacka kommuns beslut om detaljplan för Älgö 2007-01-10

Ställt till Länsstyrelsen i Stockholms län med kopia till kommunstyrelsen i Nacka.

Nacka Miljövårdsråd har tagit del av Nacka kommunfullmäktiges beslut av 2006-12-11 som inte tar hänsyn till vad föreningen anfört under utställningstiden. Vi överklagar härmed detta beslut och vill anföra följande:

Nacka Miljövårdsråd är sedan 1969 remissorgan för Nacka kommuns planfrågor. Trots detta erhöll vi inga handlingar, inte ens ett meddelande om att utställning pågår, vare sig till den andra utställningen med sista svarsdatum i juni 2006 eller till den tredje utställningen med svarsdatum i oktober 2006. I vårt svar på andra utställningen påpekade vi detta missförhållande. Av allt att döma gäller denna informationsförsummelse inte bara till Nacka Miljövårdsråd utan även till andra remissinstanser.

Vidare ställdes enligt kommunens uppgifter den tredje utställningen aldrig ut i Information Nacka, d.v.s. i kommunens huvudbibliotek i Forum Nacka, vilket görs för alla andra Nackas utställningar. Vi uppfattar situationen som att kommunen velat undvika att informera om denna utställning.

Förslaget innebär att en mycket stor del av kostnaderna för den VA-utbyggnad som en majoritet av Älgös fastighetsägare dessutom inte önskat kommer att få betalas av övriga Nackabor. Vad vi förstått blir kostnaden för VA och kommunens vägar mer än 1000 kronor per övrig Nackabo i genomsnitt. Att Nacka kommun då försummat att på normalt sätt informera den allmänhet som belastas med dessa kostnader är helt oacceptabelt.

Tyvärr har vi även funnit att det vid upprepade tillfällen förekommit jäv i detta ärende. Vi finner det bedrövligt att man i Nacka inte sett till att undvika jäv vid kommunala beslut.

Vi finner att utställningen inte utställts på vederbörligt sätt samt att jäv förekommit och att Nackas beslut i frågan därför måste upphävas.

Remissvar från Nacka Miljövårdsråd avseende detaljplan för del av Erstavik 26:109 mfl, Centrala Fisksätra 2007-11-15

Nacka Miljövårdsråd har inget väsentligt att erinra mot föreslagen utbyggnad av centrala Fisksätra utifrån de aspekter som föreningen har som

målsättning att bevaka. Parkeringsytorna på ömse sidor av flerbostadsområdet är trista och har säkert bidragit till att "klassa ner" området. Den planerade bebyggelsen ser ut att göra bomiljön lite mer tilltalande. En viss "sjöglimt" kan gå förlorad för en del boende i de befintliga husen, men förlusten måste ses som marginell. Kanske kan nybyggnationen hjälpa till att vitalisera Fisksätra centrum, även om detta nog måste ses som en from förhoppning. Behovet av ökat kundunderlag för att få lönsamhet i butikerna växer för det mesta fortare än bostadsbyggandet i berört område. Ett påpekande som vi dock måste göra är att plats måste lämnas för ett framtida dubbelspår för Saltsjöbadståget.



Remissvar angående samråd för förslag till detaljplan för Skogsö 12:1 m fl (Sune Carlssons Båtvarv) 2007-11-16

Nacka Miljövårdsråd har inga större invändningar mot föreslagen detaljplan.

Byggnader

Trots att planområdet omfattas av strandskydd och riksintresse för kust och skärgård samt att grönområde omvandlas till industrimark, anser vi att i detta fall föreslagen expansion av varvsverksamheten måste accepteras på grund av byggnadernas relativt hänsynsfulla utformning och placering samt den ringa negativa miljöpåverkan som exploateringen och den utökade verksamheten kommer att medföra.

Bryggor

Att öka antalet bryggplatser är naturligtvis negativt för miljön och särskilt i detta område med så mycket närliggande bostäder. Stor hänsyn måste tas till alla boende både på båda sidor om varvet samt på andra sidan viken. Utformning av bryggor, placering och inte minst belysning måste göras i samråd med berörda närboende.

Strandpromenad

Nacka Miljövårdsråd vill helst att strandpromenaden får behålla sin nuvarande karaktär av naturstig. Om hänsyn skall tas till rullstolar, barnvagnar etc. bör största varsamhet iakttas. Minimal breddning bör göras och ingen asfaltering utföras.

SICKLAÖN



Yttrande över utställt förslag till detaljplan för del av Sicklaön 37:42, Finnboda Pirar 2007-04-27

Nacka Miljövårdsråd avstyrker förslaget till detaljplan att bebygga pirar i vattnet med bostäder av följande skäl i sammandrag:

- 1.1 Riksintresse för kulturmiljövården åsidosätts
- 1.2 Strandskydd tillvaratas ej
- 1.3 Nacka kommuns kvalitetsprogram för Stockholms norra kust 1999 följs ej
- 1.4 Riksintresse för nationalstadsparken åsidosätts
- 1.5 Riksintresse för kust och skärgård åsidosätts
- 1.6 Behov av rekreationsområde vid vattnet – bevarande av historisk miljö

Dessutom:

- 2.1 Felaktigheter i planhandlingar
- 2.2 Kvaliteten för planprocessen måste förbättras

1.1 Riksintresse för kulturminnesvården
Finnboda varv ingår i det område utmed kusten, som är klassat att vara av riksintresse för kulturminnesvården. Detta borde enl. vår uppfattning betyda att en varsam exploatering utförs, som även i verkligheten tar hänsyn till och tar till vara den historiska miljön. Den pågående kraftiga exploateringen, som nu pågår längs kusten, inklusive Finnboda pirar, gör inte det, även om man i planhandlingarna utan närmare motivering påstår det.

1.2 Strandskydd

Strandskydd gäller för området, och man har sökt dispens för att upphäva detta för exploatering. Nacka Miljövårdsråd anser att mycket starka motiv bör krävas för att upphäva strandskyddet och att dessa inte föreligger i detta projekt. Vi vidhåller vår tidigare

uppfattning om Finnboda varv, att gränslandet mellan hav och stad får sin låglänta vänliga karaktär av kajer och pirar. Förslaget placerar bebyggelse på pirar i vattnet – bostäder som förtar det låga gränslandet mellan stad och hav. Byggande alltför nära kajerna utplånar en vacker och historiskt värdefull miljö. Den fria vattenytan är Stockholms stora tillgång. Att börja stjåla dessa ytor för byggnadsändamål är att slå in på en farlig väg. Tillåter man byggnader i vattnet i detta område kan det bli svårt att motivera ett ”nej” nästa gång. Stockholmsområdets vattenspegel bör vara ”helig”.

1.3 Kvalitetsprogram för Nackas norra kust 1999

Nacka kommun har tagit fram ett dokument, som man benämner ”Kvalitetsprogram för Nackas norra kust”. Kusten, landskapet, den ”gröna foten”, de stora vattenytorna, bergsbranterna m.m. beskrivs här på ett förtjänstfullt sätt som mycket stora värden för kusten.

Vi anser att pågående exploatering längs kusten och även Finnboda pirar helt står i strid mot ”Kvalitetsprogrammet för Nackas norra kust”. Vi kan inte förstå, hur man så kan ignorera intentionerna i dokumentet.

1.4 Riksintresse för nationalstadsparken

Om man från Nationalstadsparken, dvs Djurgården, blickar ut mot Nackas kust möter en nedslående vy. Kompakta bostadsbyggnader av medioker arkitektonisk kvalitet uppförs alldeles vid stranden. Nackas ambitioner är ju att hårt exploatera norra kustens stränder från Saltsjökvärn till hela Kvarnholmen. Henriksdals trista kompakta huskomplex av ”miljonprojekt”-karaktär dominerar landskapsbilden bakom.

Upe på berget runt Danvikshem planerar man en kraftig byggnation med bl.a. många 7-vånings bostadshus. På Finnboda gamla varvsområde pågår en kraftfull exploatering med många bostadskomplex och i och med Finnboda pirar vill man trots detta även ta vattenspegeln i anspråk för bostadsbyggnad. Allt detta förstör i hög grad upplevelsen av vattenvyn mot Nacka från Nationalstadsparken.

Vi anser att Nacka såsom granne till Nationalstadsparken också har ett ansvar för bibehålla och förbättra dess avsedda karaktär. Vi kan inte se annat än att Nackas stadsplanerare helt ignorerar detta.

1.5 Riksintresse för kust och skärgård

Området där Finnboda pirar föreslås uppföras är klassat som riksintresse för kust och skärgård samt farled. Samma invändningar som i kapitel 1.4 ang. riksintresse för nationalstadsparken måste här påpekas.

1.6 Behov av rekreationsområde vid vattnet – bevarande av historisk miljö Med den kraftiga exploateringen av bostäder som pågår och planeras runt de planerade Finnboda pirar anser vi att stränderna mera bör upplåtas för de boendes rekreation än relativt smala kajer som blir kvar utanför bostadshus. Utblickar mot vattnet bör bevaras mer. Syftet att bevara den historiska miljön genom att bevara stapelbädden förtas till stor del genom att bygga för vattnet framför denna. Mycket av den historiska miljön har ju redan i projektet Finnboda varv spolierats.

2.1 Planhandlingar – felaktiga och vilseledande

Nacka Miljövårdsråd har ju genom åren studerat planhandlingar för åtskilliga stadsplaneärenden. Några gånger har vi i remissvar påpekat, att vi är mycket besvikna på, att vi i dessa så många gånger upptäckt felaktigheter, missledande, förskönande och manipulerande beskrivningar, otydliga kartor samt förskönande och missvisande perspektiv och bildmaterial. Tyvärr ser vi detta upprepas även i detta ärende.

Generellt måste man konstatera, att även här många dokument (t.ex. sammanträdesprotokoll, MKB, gestaltungsprogrammet m.fl.) ofta beskriver en mycket hög ambition att ta hänsyn till kultur- och naturmiljö, riksintressen och allmänhetens behov av en god miljö m.m. Bedömningar och lösningar går dock sedan många gånger stick i stäv mot skrivningarna, till och med i samma dokument. Någon motivering till avstegen ges heller inte, utan enbart en notering att man bedömt det så. T.ex. ang. miljöbedömningen skriver man t.o.m. ”kommunen har beslutat att planens genomförande inte kan antas medföra någon betydande miljöpåverkan.”

I avsnittet ”Detaljplanens huvuddrag” skriver kommunen att pirarna ”associerar till de tidigare fartygen vid varvet” samt om den föreslagna bebyggelsen: ”Genom att associera till varvsverksamheten visar den samtidigt respekt för kulturmiljön.” I gestaltungsprogrammet sägs att pirarna genom träpanel, eksnickerier, tunna smidesräcken etc. ”kan föra tanken till de gamla Waxholmsbåtarnas elegans och färg.”

Vi har mycket svårt att med två stycken över 110 meter långa (fyrkantiga) 4-vånings bostadslängor med delvis inglasade balkonger få någon association till vare sig varvsverksamhet eller Waxholmsbåtars elegans.

På många ställen i planhandlingarna talas om betydelsen av att bevara stapelbädden och därigenom tillvarata den historiska miljön. Vad vi kan se så kommer stapelbädden på alla sidor utom mot berget att vara kringbyggd, så att den så gott som helt skymms, och den inre piren förstör det sista lilla känslan av vad en stapelbädd användes till, genom att blockera

utblicken mot vattnet.

Angående gestaltungsprogrammet kan nämnas följande: Ingen bild visar den pågående och planerade mycket stora exploateringen i Finnboda pirars omedelbara grannskap – Finnboda, Danvikshem, Danvikslösen, Kvarnholmen, Saltsjökvärn. Inte ens de planerade s.k. punkthusen bakom pirarna visas. Alla bilder visar en omgivning utan dessa hus. Man vill ge intryck av att hela berget bakom och öster om pirarna skall vara örört, medan i verkligheten den hårda exploateringen med tre höga 10-våningshus och ytterligare stora bostadshus österut så gott som helt döljer bergssidorna, som man på många ställen i planhandlingarna beskriver som mycket värdefulla. Dessutom framhåller man att man vinnlagt sig om att ta hänsyn till dessa (den gröna foten). En helt förvrängd beskrivning, som måste betecknas som mycket manipulativ. Vi tycker att kommunen inte alltid behöver vara en megafon för markägares exploateringsiver.

Nacka Miljövädråd anser, att om en samrådsprocess skall vara meningsfull, måste den baseras på korrekta och kompletta underlag, som har förmågan att rätt beskriva en framtida verklighet.

2.2 Kvalitetsprogram för planprocessen

Nacka kommun genomför enligt vår erfarenhet många enkäter bland allmänhet och direkt berörda över olika verksamheter, såsom barn- och äldreomsorg, skola m.m. Detta tycker vi är mycket lovvärt och utgår från att enkätresultaten utgör underlag i en kontinuerlig kvalitetsförbättringsprocess. Vi efterlyser, att en kontinuerlig kvalitetsförbättringsprocess också införs i stadsplanprocessen. Även stadsplanprocessens resultat d.v.s. samhällsutformningen bör vara föremål för kvalitetsarbetet och kommuninvånarnas värderingar inhämtas för återmatning till kommande projekt.

Nacka Miljövädråd anser, att en stor förbättringspotential på detta område finns och att en kraftfull förbättring är nödvändig, för att en god samhällsbyggnad skall erhållas, förstöring av värdefulla miljöer upphöra samt att miljö- och stadsbyggnad skall kunna återfå en trovärdighet hos oss och sannolikt även hos allmänheten.

Yttrande över utställd detaljplan för Sicklaön 83:22 m fl, Sickla Köp kvarter och del av Sickla industriområde 2007-08-23

Planen gäller hela Atlas Copcos f.d. industriområde.

Det är viktigt att åstadkomma en god gångförbindelse dygnet runt mellan Alphyddan/

Sickla bro busshållplats och Markusplatsen/ Dieselverkstaden/Kunskaps Gallerian. Därför är det väsentligt att den föreslagna bron över Saltsjöbanan och Värmdövägen till busshållplats Sickla bro och Alphyddan kommer till stånd. Där den ansluter till övre parkeringsdäck bör hissen ned mot affärslokaler nås via en gångväg som är separerad från parkeringens avgaser och oljespill. När gallerian natttid är stängd är det viktigt att en ständigt öppen trappa leder direkt ned till Smedjegatan utan att man måste ta omvägen över parkeringens infartsramp.

I områdets nordvästra hörn, närmast Sickla bro, bör inte bebyggelse tillåtas. Området som är idag parkering för Atlas Copcos huvudkontor behövs för att området inte ska bli alltför kompakt.

I områdets sydvästra hörn, närmast Atlasrondellen som ligger på 7-8 m höjd, har man föreslagit att nya byggnader får gå upp till 50 m höjd. Vi tycker att detta är för högt, det borde räcka med bygghöjd upp till 37 m som för de högre av de närliggande byggnaderna. Ännu ett högt hus här skulle konkurrera med det planerade Kinnarpshuset.



Remissvar angående bildandet av naturreservat Skuruparken 2007-09-30

Sammanfattning

Nacka Miljövädråd tillstyrker bildandet av naturreservat Skuruparken.

Vi anser såsom kommunen att stugorna ska tas bort. De har ända från början haft tillfällighetskaraktär, genom att de alltid haft ettårskontrakt. De innebär en privatisering av området som på ett olyckligt sätt hindrar framkomligheten för allmänheten.

Vi ställer oss mycket positiva till att naturreservatsförslaget omfattar hela Skuruparken, inklusive den västra delen fram till Tranvägen, det är viktigt att inte inskränka reservatet där ny Skurubro planeras.

Återskapa kulturlandskapet med lundar, hagar, öppna gräsmarker och öppna stränder – kärnan i en landskapspark. Låt inte skogen ta överhanden på dess bekostnad!

Stugorna

Vi ställer oss tveksamma till att naturreservatsförslaget inte tar ställning till stugorna. Dessa påverkar skötselplanen. I juni 2007 beslöt Nacka kommun att stugorna skulle tas bort. Vi stöder detta beslut helt och hållet. Stugorna har ända sedan 30-talet haft ettårskontrakt. Därmed har stugbebyggelsens tillfällighetskaraktär markerats. De 68 stugorna med diverse tillbyggnader och

”tomtutvidgningar” innebär en privatisering av området. Framkomligheten för allmänheten begränsas på ett olyckligt sätt. Därtill är en del stugor klart förfallna.

Avgränsning

Vi ställer oss mycket positiva till att naturreservatsförslaget omfattar hela Skuruparken, inklusive den västra delen fram till Tranvägen. Därmed möjliggörs bland annat att cascaderna i någon form kan återskapas.

Vidare är det viktigt att området inte ytterligare minskas i anslutning till den eventuella framtida nya Skurubron.

Vi önskar istället att naturreservatet även omfattar strandområdet, c:a 30-40 meter brett, under den nuvarande och eventuellt kommande Skurubron. Därmed skulle reservatet även omfatta ett värdefullt naturområde med strandstig.

Friluftsliv och upplevelsevärden

Rekreatjonsbehovet är stort för den moderna storstadsmänniskan. Möjligheten att vistas i naturen är betydelsefull i detta sammanhang. Skuruparken bjuder då på vacker och spännande natur. Där finns omväxlande promenadvägar.

I stora drag stöder vi förslaget. Här vill vi emellertid framhålla att vi allmänt är emot att ekkronor kapas för att förbättra utsikten. Möjligheter till vida vackra utblickar finns emellertid utan att kapa ekkronor. Via ravinen i nord-sydlig riktning söder om den stora ängen, kan man idag gå uppför en trappa till bergstoppen öster om ravinen, där ”Hattstugan” nu ligger. Därifrån har man en fantastisk utsikt över Skurusundet, Eknäs och Duvnäsviden. Väster om ravinen finns en stig, utan större nivåskillnader, till det mäktiga berget i väster med vid utsikt över bebyggelsen i Saltängen, delar av Saltsjö-Duvnäs och Duvnäsviden. Vi föreslår att dessa stigar och utsiktsplatser iordningställs, troligen till en rätt ringa kostnad.

I reservatsförslaget står att rekreatjonsvärdena höjs genom ett kafé. Vi håller med om detta. Ett diskret byggt kafé, gärna efter arkitektävling, kommer att bidra till att fler människor kommer att upptäcka naturen i Skuruparken. Vi önskar därtill att möjligheterna till bad undersöks. Eventuellt kan man göra en badbrygga. Vi önskar även bättre möjligheter för jogging.

Syften och föreskrifter

Vi stöder huvuddragen att bevara och utveckla områdets värden, då det gäller rekreation, kulturhistoria och biologisk mångfald. Vi anser att tillgängligheten är viktig, inte bara för närboende.

Vi stöder förslaget till föreskrifter med vissa förbehåll: A 13. Vi anser att det ska finnas dämpad

belysning på vägen runt om södra delen av parken. C 7: Vi godtar inte medhavd grill.

Områdesvis naturbeskrivning

Naturvärdesbeskrivningen, med generella naturtyper bör kompletteras som underlag för skötselplanen. Den nuvarande har för snäva perspektiv. Vi förordar att man också utgår från tidigare markanvändning -- beteslandskapet.

Naturbeskrivningen som görs områdesvis utgår från Naturvärdeskartan. Det är viktigt att studera dessa handlingar, då de ligger till grund för skötselplanen. Naturvärdeskartan utgår från det aktuella landskapets trädbestånd, som indelas i generella naturtyper. Dessa sätts endast i ringa grad i samband med tidigare markanvändning och nivåskillnaderna. Det som i remissförslaget benämns blandskog är ofta igenväxta beteshagar eller åkrar.

Naturtyperna indelas i naturvärdesklasser 1-3. Vilka är kriterierna för dessa naturvärdesklasser? Är det enbart biologiska värden som ligger till grund för naturvärdesklasserna?

Det som vi anser mest centralt är att remissförslagets naturbeskrivning med det aktuella trädbeståndet inte sätts i samband med det tidigare odlingslandskapet. Vad har tidigare varit åker, slätteräng eller betesmark? Hur har dessa förhållanden påverkat det aktuella trädbeståndet? Var står träden glest? Var står de tätt? De gamla vackra, värdefulla och vidkroniga ekarna hade ej funnits, om de ej varit en del av det gamla beteslandskapet. Odlingslandskapet kan studeras i de välgjorda lantmäterikartorna, som även har förklarande texter. De har behandlats av Gunilla Ingmar i ”Skuruparken – det historiska landskapet”. Om detta material och dessa resultat inarbetats i naturreservatsförslaget hade ett helt annat beslutsunderlag erhållits för skötselplanen. Vi hoppas att detta görs i det kommande arbetet med skötselplanen.

Skuruparkens mycket höga naturvärden bör skyddas, något som framkommit i olika inventeringar. Såsom remissförslaget omnämner är det betespräglade kulturlandskapet en förutsättning för de gamla ek- och tallmiljöerna med rödlistade arter.

Skötselplanen

Odlingslandskapet bör studeras för att det betespräglade kulturlandskapet ska kunna återskapas. Kulturvärden och rent biologiska värden bör kopplas samman. Vi anser det nödvändigt att Skuruparken indelas i konkreta mindre skötselområden, som sinsemellan har olika förutsättningar. Skötselplanen bör ta ställning till hur ”stugtomterna” ska återställas.

De i remissförslaget urskiljda generella naturtyperna ligger till grund för skötselplanen. Se Skötselplanekarta 1 med skötselområden, s 32. Här har det gjorts en grov indelning i fem olika

skötselområden utifrån de generella naturtyperna: öppen mark, halvöppen mark, ädellövlund, blandskog och hällmarkstallskog. Vi kan här titta på skötselområdet blandskog (4). Det är ett mycket stort skötselområde som omfattar delområden som sinsemellan har helt olika förutsättningar.

I blandskog ingår delar av det område som på 1800-talet kallades "plantagen". Det var ett område som under en stor del av 1800-talet fram till 1920-talet var uppodlat som åker. I det område som på skötselplanekartan kallas blandskog ingår således områden som tidigare varit fyra åkrar enligt 1863 och 1904 års lantmäterikartor och en plankarta från 1917. Odlingskanter syns tydligt än idag. På detta ännu till stor del öppna område står den enda vikstugan som finns kvar. Denna tidigare åkermark ska enligt skötselplanen skötas som blandskog och kommer därmed att växa igen.

Det tidigare odlingslandskapet och inte bara det aktuella landskapet med dess trädbestånd bör ingå som beslutsunderlag för en skötselplan.

Stränderna vid Skurusundet: I remissförslaget s. 17 står om de populära stigarna vid Skurusundets strand. Då man på sensommaren och tidig höst går på stigen nära vattnet ser man inte vattnet på grund av den täta grönskan mellan stigen och vattnet. Enligt skötselplanekartan ska Skuruparkens stränder skötas som blandskog, ädellövlund (gallring vart tionde år) och en mindre del som öppen och halvöppen mark. Största delen av stränderna kommer således att skötas som skog. Sikten på strandstigen kommer då förmodligen att förbli skynd. Vi önskar emellertid att stränderna ska hållas öppna i möjligaste mån som på beteslandskapets tid.

I naturreservatsförslaget står (s. 6) att skötseln av skog ska inriktas på "att stärka upplevelsen av orördhet och skogskänsla". Ska landskapet i Skuruparken utformas så att stora delar förblir eller växer igen till skog som skötselplanekartan visar? Ska endast ett klart avgränsat område mitt i parken förbli öppet? Nej, vi motsätter oss detta. En balans mellan det återskapade kulturlandskapet och värdefulla träd- eller skogsmiljöer bör eftersträvas.

Huvudskötselområden: Vad är remissförslagets kriterium för öppen mark och dess gränssättning? Vi förordar här användning av lantmäterikartorna och terrängstudier i form av odlingskanter med mera, något som troligen redan varit i åtanke.

Vi föreslår att möjligheterna till bete undersöks som komplement till slåttern. Kan betesdjur från Nyckelviken och Erstavik komma ifråga?

Gångvägar

Vi ställer oss positiva till rekonstruering av de äldre gångvägarna som mjukt följer landskapet i väster i stället för den raka cykelvägen tvärs igenom parken. Vi önskar prioritera gångvägen runt södra delen av

parken, så att den så snart som möjligt görs tillgänglig för barnvagn och rullator.

När vi tittar på Skötselplanekarta 2, förvånas vi över att det är så få vägar och stigar utsatta. Var finns alla 1700-talsvägarna från Råberghs karta Skuru promenader? Speciellt norra delen ser tom ut. Förutom Råberghs karta rekommenderar vi lantmäterikartorna, en plankarta från 1917 och terrängstudier.

Det är betydelsefullt att tydliga skyltar och informationstavlor finns.

Slutligen vill vi framhålla följande: Återskapa kulturlandskapet med öppna stränder -- själva kärnan av landskapsparken. Låt inte skogen ta överhanden på dess bekostnad. Hela remissförslaget har en slagsida åt de biologiska värdena. Det gäller att hitta en balans mellan återskapandet av kulturlandskapet och områden där träden står mera tätt. Det tidigare odlingslandskapet och inte bara det aktuella trädbeståndet bör ingå i beslutsunderlaget för skötselplanen. Natur och kultur bör ses som en enhet. Det är vår förhoppning att kommande besökare – Nackabor och andra – ska kunna återuppleva den vackra landskapsparken vid Skuru.

Remissvar angående program för Ektorps centrum Nacka 2007-10-26

Nacka Miljövårdsråd ställer sig positiv till att redan befintlig bebyggelse vid Ektorps Centrum förtätas. Den befintliga infrastrukturen – vägar, kollektivtrafik, energiförsörjning mm – utnyttjas på ett konstruktivt sätt. Klara fördelar är närheten till Nacka sjukhus, befintliga skolor och grönområdena Skuruparken och Nyckelviken.

Bebyggelsen kommer att innebära en avsevärd befolkningsökning på en förhållandevis liten yta. Då får torget som samlingspunkt för dessa och alla andra som bor runt omkring en ännu större betydelse än tidigare. Detta synes programförslaget ej tagit hänsyn till. Bilarna har visserligen makat åt sig. Men alltså planeras 85 parkeringsplatser vara kvar på torget mot tidigare 115! Hela den sydvästra delen av torget upptas av ett nytt byggnadskomplex med bostäder och butiker. Bostadshuset på tre-fyra våningar i söder kastar sin skugga över torget. Miljövårdsrådet föreslår att bostadshuset tas bort och att envåningshuset med butiker flyttas söderut till in- och utfartsvägen. Den trygga känslan av kringbyggt torg blir kvar, samtidigt som torgytan vidgas. För att ytterligare vidga torgytan ska minst hälften av parkeringsplatserna tas bort.

Som förslaget nu ser ut visar det en liten inklämd torgyta med ett par räta rader med träd. Sovstadens trista torg med bilparkeringar gör ingen glad. De är produkter av ett kortsiktigt materialistiskt tänkande.

Om Ektorps centrum ska kunna få nytt liv krävs ett nytänkande, där torgytan vidgas för människornas trevnad, gemenskap och skönhetsupplevelse. Ge istället rum för vackra planteringar av träd och blommor. Nacka har redan visat att dom kan det i bilrondellerna. Ge plats åt trivsamma serveringar, parkbänkar, fontäner och konstverk. Gör husfasaderna vackrare. Ge barnen någon form av lektyta. Detta skulle kunna göra Ektorps centrum till ett mera "pulserande hjärta", som gjorde oss till friskare, gladare och mer vitala medborgare.

Som programförslaget säger är det mycket viktigt att utreda bullerstörningarna (s.18). Mest utsatta synes bostadshusen på fyra våningar utefter Värmdövägen vara.

ÄLTA

Yttrande över utställd detaljplan för del av Älta 10:1, parkering Älta C 2007-06-15



Sammanfattning

Det är väsentligt att bevara Älta Torg som ett bilförbjudet område reserverat för gång- och cykeltrafik. Förslaget att söder om Älta Torg spränga bort parkmark för att använda detta område och stor del av Älta Torg till bilparkering avvisas mycket bestämt.

Förslaget innebär att Älta Torg, som nu är ett torg reserverat för gående, cyklande och sittande, görs om så att huvuddelen blir parkeringsplats. Dessutom skulle man spränga bort delar av parken söder om torget för att få plats för bilarna. Ett liknande förslag avvisades 1997.

Ett stort antal skolbarn på väg mot skolan och gående mot centrum i alla åldrar skulle enligt förslaget tvingas korsa biltrafiken som är på väg in och ut från dessa parkeringsplatser. Dessa gångvägar är i dag bilfria. Förslaget skulle innebära allvarliga trafikfaror och en väsentligt försämrade trafikmiljö.

Detta förslag innebär rena motsatsen till syftet i programmet för Älta C och dess närområde att "Skapa 'nya' parkmiljöer och parkstråk, med tryggare gång- och cykelvägar." Bilburna besökare till centrum bör, som nu, hänvisas till att parkera på befintlig parkering norr om och sydost om centrum. Skulle livsmedelhallen oundgängligen behöva ligga närmare parkering får väl affären flyttas.

Miljövädrådet menar att sprängning av berg i dagen bör ske med stor restriktion. Skadorna är mer än något annat oreparabla.

Ärendet har inte hanterats korrekt då inget samrådsmöte ägt rum. Det under semestertid (10 augusti 2006) planerade men inställda samrådsmötet var inte rimligt utlyst, ingen information alls till remissinstanserna och ingen information om detta när ärendet lades ut på webben.

Till grund för avvisandet av detta förslag ligger även kontakter med många boende i området. Bl.a. kan nämnas att en enkätundersökning i miniformat med 90 respondenter som genomfördes i Älta Centrum under Ältadagen den 13/5 2006. Resultatet av enkäten säger att 97 % av de tillfrågade tycker att förslaget med parkering på Älta Torg är ett dåligt förslag. Endast 1 % tycker att det är ett bra förslag.

Angående ridanläggning vid Källtorp 2008-02-04

Nacka Miljövädråd har tagit del av planerna på en ridskola vid Källtorp. Föreningen ställer sig inte kategoriskt avvisande till förslaget, men vill ändå framföra några synpunkter.

Området vid Källtorpssjön saknar förutsättningar för lämpliga ridvägar som inte kommer i konflikt med andra friluftsintrössen. Genom sin närhet till stora bostadsområden i Stockholm har området blivit ett av landets mest välbesökta friluftsområde.

Skall alltför många typer av friluftaktiviteter utövas i det inte allt för stora "reservatet" förlorar det sitt tänkta värde. Nacka Miljövädråd tror inte att området "tål" mer än på sin höjd ett femtontal hästar, och en förutsättning är då att de rids på de anvisade ridstigarna.

Anläggs ridvägar inne på Erstaviks fideikommiss mark, som föreslagits, innebär det att unga oerfarna ryttare måste passera Ältavägen. Detta är naturligtvis fullkomligt oacceptabelt. Den som tillåter något sådant tar på sig ett stort ansvar. En planfri korsning måste byggas som klarar höjden av häst plus ryttare.

Till och från anläggningen kommer en ständig ström av fordon att röra sig, bl. a. släp med hästar, samtidigt som här är den enda "omkörningsrakan" som finns på Ältavägen. Innan anläggningen tas i bruk måste trafikfrågan fått en godtagbar lösning.





ADRESSER TILL STYRELSELEDAMÖTER M.FL. sedan årsmötet 2007-03-26

Ledamöter	Adress	Telefon
Jan Åman (ordförande)	Plommongatan 9, 138 31 Älta jan@aman.se	7733283 Arb. 55378743
Olof Sandström (kassör)	Pålnäsvägen 11A, 133 33 Saltsjöbaden osa@globalnet.net	7174080
Björn Strehlenert	Sleipnervägen 15, 133 38 Saltsjöbaden bjst@telia.com	7170422
Martin Larsson	Årstavägen 101, 120 59 Årsta	
Birgit Sundin	Gruvbacken 4, 116 34 Stockholm	7478223
Lotta Forssman (adjungerad)	Fasanvägen 29, 131 44 Nacka	
Suppleanter		
Vilhelm Herlin	Smedjevägen 4, 131 33 Nacka	7184141
Gunilla Ingmar	Fasanvägen 29, 131 44 Nacka	7169875
Carin Brand	Hälsingehöjden 11 nb, 113 31 Stockholm	302176
	Estvägen 4, 133 37 Saltsjöbaden	7489796
Maud Nilsson	Gamla Allén 17, 131 50 Saltsjö-Duvnäs	7161660
Valberedning		
Thomas Åhlin (sammankallande)	Tranvägen 11, 131 44 Nacka thomas.ahlin@fmv.se	7184956
Christer Olburs	Stationsbacken 5, 131 50 Saltsjö-Duvnäs olburs@hotmail.com	57165346, 7163726
Nacka Miljövårdsråds adresser		
c/o Åman	Plommongatan 9, 138 31 Älta ordf@nackamiljo.se	

Du hittar Nacka Miljövårdsråds hemsidor på internet under adress www.nackamiljo.se.