



NACKA MILJÖVÅRDSNYTT

NR 1, 2012



VISION OCH VERKLIGHET – EN HÅLLBAR TRAFIKUTVECKLING FÖR NACKA – VÄRMDÖ

Björn Sylvén talar om framtidens trafik i Nacka - Värmdösektorn.

Onsdag 28 mars 2012 kl. 19.00
i Lilla scen, Dieselverkstaden
Läs mer inne i tidningen!

VÄLKOMMEN TILL ÅRSMÖTET!



ADRESSER TILL STYRELSELEDAMÖTER sedan årsmötet 2011-03-29

Ledamöter	Adress	Telefon
Jan Åman (Ordförande)	Plommongatan 9, 138 31 Älta E-mail: Jan@aman.se	7733283 Tel arb: 55378743
Thomas Åhlin (Kassör)	Tranvägen 11, 131 44 Nacka E-mail: ToreThomas@gmail.com	7184956
Lena Sonne	Djurgårdsvägen 27, 132 46 Saltsjö-Boo	
Carina Andersson	Tranvägen 11, 131 44 Nacka	7184956
Björn Strehlenert	Sleipnervägen 15, 133 38 Saltsjöbaden E-mail: bjst@telia.com	7170422
Lars Erik Westergren	Storgårdsvägen 3, 137 57 Tungelsta	
Suppleanter		
Vilhelm Herlin	Smedjevägen 4, 131 33 Nacka	7184141
Gunilla Ingmar	Fasanvägen 29, 131 44 Nacka	7169875
Olof Sandström	Pålnäsvägen 11A, 133 33 Saltsjöbaden E-mail: osa@globalnet.net	7174080
Valberedning		
Ronny Fors	E-mail: Ronny.Fors@naturskyddsforeningen.se	070-8963607
Max Plunger	Saltsjöbadsvägen 45, 131 50 Saltsjö-Duvnäs E-mail: Max@MaxPlunger.se	070-5107796
Nacka Miljövårdsråds adresser:		
c/o Åman	Plommongatan 9, 138 31 Älta E-mail: ordf@nackamiljo.se	

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

Redigering och layout: Ingrid Eckerman www.eckerman.nu

NACKA MILJÖVÅRDSNYTT

Nr 1, 2012



INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Kallelse till årsmötet	4
Nacka – i behov av struktur och miljöpolitik	5
Verksamhetsberättelse för år 2011	6
Yttranden och skrivelser	8
Översiktliga planer	8
Värmdöleden och Skurubron	11
Stockholm	13
Kommundelarna	15
Boo	15
Saltsjöbaden – Fisksätra	20
Sicklaön	21
Älta	24
Nacka översiktsplan 2011	28

Nacka Miljövårdsråd är sedan 1969 ett samlande och stimulerande organ för miljövärderna 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 200 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 Miljövärdsråd inbjuder till årsmöte **onsdagen 28 mars 2012 kl. 19.00** i Dieselverkstaden, Lilla scen, Marcusplatsen 17 i Sickla. Det är ca 150 m promenad från hållplatserna Sickla station och Sickla bro. Se www.dieselverkstaden.se.

VISION OCH VERKLIGHET – EN HÅLLBAR TRAFIKUTVECKLING FÖR NACKA – VÄRMDÖ

Trafiksituationen i högtrafik mellan Stockholm och Nacka börjar bli ohållbar. Den politiska viljan är ja till tunnelbana. Vad detta kommer att innebära för Sicklaön är oklart. Slussenombyggnaden kommer också att innebära stora förändringar för Nackaresenärerna.

Björn Sylvén är trafikkonsult och informationschef på AB Stockholms spårvägar. Han har i decennier varit trafikdebattör med olika förslag till trafiklösningar för Stockholm och kan kollektivtrafikens historia. Björn Sylvén talar om hur framtidens trafik i Nacka – Värmdösektorn skulle kunna utformas.

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

MOTIONER

Rätt att inlämna motion inför årsmötet tillkommer varje medlem. Motioner inkomna senast den 14 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/motioner2012.html.

NACKA – I BEHOV AV STRUKTUR OCH MILJÖPOLITIK

Nacka kommuns Sickladel, likt Sundbyberg, Solna, Liljeholmsområdet med flera till Stockholm gränsande områden kom vid förra sekelskiftet att bli industrietableringsorter för huvudstaden när dess industri av olika skäl inte kunde vara kvar inom tullarna. Övriga delar av kommunen var – måhända något förenklat – ända till andra världskrigets slut jordbruks- och sommarstugeområden, undantaget Saltsjöbaden som ju var en egen köping med en helt annan tillkomsthistoria.

Genom sin föga genomtänkta utveckling har Nacka kommit ett förbli en synnerligen heterogen kommun. Om man till ex. roar sig med att jämföra Södermalm med Sicklaön, bägge har ju samma topografi, så handlar det om skilda världar.

Bostadsbyggnationen i Nackas industriområden i Sickla uppfördes när industrin behövde bostäder för sina arbetare. Kommunen tog en lämplig bergklack och lät uppföra ett antal hyreskaserner, t.ex. Finntorp, Alphyddan, Tallbacken och Ekudden.

Någon genomtänkt tanke på en stadsplan – en Lidhagenplan för Nackas centrala delar – har aldrig funnits och finns inte i dag heller. Idén om att bostadsområdena skulle hänga ihop på något begripligt vis synes aldrig föresvävat någon kommunalpolitiker i Nacka. I dessa yttersta av dagar försöker man blåsa upp Forum till någon form av Nackas Centrum, vilket dock måste uppfattas som ett skämt.

Fortfarande sker bostadsbyggnationen i Nacka enligt ”ad hoc-principen”. En byggherre av något slag tillskansar sig ett markområde, Tollare som exempel, och försöker klämma in så många och så höga hus som möjligt. Regelmässigt säger ledande politiker i kommunen ja och amen till planen, möjligen med några patetiska justeringar för att visa vem som bestämmer.

Bristen på en genomtänkt struktur har även gått ut över kommunikationerna såväl inom kommunen som mellan kommunen och Stockholm. De geografiska förhållandena bidrar självklart till problemen, men då är ju skälet till

långsiktig planering desto mer angeläget. Nu är läget som vi alla vet närmast akut. Alla ropar på tunnelbana, men det gör man i andra kommuner runt Stockholm också. Det kan dröja många år innan den kommer till Nacka – och vill vi egentligen ha den? Som vi alla vet så krävs av ekonomiska skäl hårdexploatering utmed en tunnelbana – vilka grönområden får stryka på foten då, Ryssbergen, Nyckelviken?

Att i denna situation försöka påverka politikerna till någon långsiktig miljöpolitik är svårt och bjuder på många besvikelser. Vår förening kämpar på efter bästa förmåga genom sina remissvar – ibland hyfsat bra, ibland – det måste villigt erkännas – mindre bra.

Under trycket av ett mer allmänt miljömedvetande hos medborgarna/väljarna har en ny kommunal nämnd inrättats inför denna mandatperiod. Naturreservatsnämnden (NRN) har dock endast att befatta sig med – som namnet avslöjar – naturreservaten. Nacka Miljövårdsråd sätter dock en viss förhoppning till att denna nämnd kan komma att få ökade mandat i framtiden och därmed hjälpa till att rädda vad som räddas kan av Nackas natur och inte minst stränder.

Nacka Miljövårdsråd hoppas nu få fortsatt förtroende att arbeta för Nackas miljö på alla områden.

Björn Strehlenert



I "Nya Värmdö 1 juni 2021" beskriver Omställning Värmdö sin vision för 2021: Spårbil från Telegrafan över vattnet till Lidingö, segelfartyg för fulla segel, elrickshaw-taxis, e-bikes med inbyggd GPS... Är dagens planer ens i närheten av detta? Har man slagit in på rätt väg?

Ingrid Eckerman



VERKSAMHETSBERÄTTELSE FÖR ÅR 2011

Denna verksamhetsberättelse läses bäst som <http://www.nackamiljo.se/nmrv2011.html> på internet. Där går det att klicka på texterna för att få mer information och läsa de fullständiga remissvaren etc.

1. Styrelsemöten

Under 2011 har styrelsen haft åtta protokollförda sammanträden (11/1, 18/2, 14/4, 23/5, 16/8, 20/9, 25/10 och 7/12).

2. Styrelseledamöter etc.

Ordförande	Jan Åman
Kassör	Thomas Åhlin Carina Andersson Lena Sonne Björn Strehlenert Lars Erik Westergren
Styrelsesuppleanter	Vilhelm Herlin Gunilla Ingmar Olof Sandström
Revisorer	Sten Hjalmarsson Karl Siik
Revisorssuppleant	Folke Procopé
Valberedning	Max Plunger Ronny Fors

3. Årsmötet

Årsmötet hölls den 29 mars 2011 i Dieselverkstaden. Före årsmötetsförhandlingarna, en debatt och information om nya översiktsplanen med titeln "Hållbar framtid i Nacka?".

Sven Andersson, Nacka kommun, presenterade kort översiktsplanen. Sedan följde under ledning av Carina Andersson, Nacka Miljövårdsråd, en debatt mellan representanter från de politiska partierna i Nacka kommunfullmäktige: Leif Holmberg (C), Ronald Eriksson (V), Carl-Magnus Grenning (S), Anders Tiger (KD), Sidney Holm (MP), Christina Ståldal (NL), Cathrin Bergenstråhle (M) och Bjarne Hansson (FP) följt av frågor och synpunkter från publiken.

4. Ljusstudier i naturen

SNF Naturskyddsföreningen i Stockholm, Nacka och Saltsjöbaden, Boo Miljö- och Naturvänner och Nacka Miljövårdsråd ordnade onsdag 7 december i Diesel-

verkstaden i Sickla en presentation "Ljusstudier i naturen" av och med naturfotograf Serkan Gûnes.

5. Miljövårdsnytt

Under 2011 har ett nummer av Miljövårdsnytt utkommit. Tidningen har sänts till medlemmar och till bibliotek.

6. Hemsida

Nacka Miljövårdsråd har en hemsida med adress <http://www.nackamiljo.se>. Där finns Miljövårdsrådets remissvar, yttranden, skrivelser m.m. Även de nummer av Miljövårdsnytt som utkommit sedan 2000 finns i huvudsak att tillgå där.

Under 2011 har två nyhetsbrev om pågående remisser och kommande möten sänts till de medlemmar som uppgivit sin e-postadress för föreningen. Brevet hänvisade till mer detaljerad information på hemsidan.

7. Remissvar/yttranden

Alltsedan Nacka Miljövårdsråd bildades 1969 har vår huvuduppgift varit att påverka kommunens beslut i frågor som rör miljön genom att framföra synpunkter till kommunen i form av remissvar och skrivelser, ordna och delta i debatter och möten etc.

Nacka Miljövårdsråd har under 2011 avgivit remissvar i följande frågor:

- Detaljplan för Nobelberget i Sickla, 2011-01-14.
- Detaljplan för del av Ältabergsvägen (ICA Supermarket vid Ekstubben och en krokig cykelbana), 2011-01-31.
- Översiktsplan för Nacka, 2011-01-31.
- Trafikverkets samråd om vägutredning om ny Skurubro för motorvägstrafiken, 2011-04-15.
- Program för Sydöstra Boo, 2011-04-27.
- Detaljplan för del av Tollare 5:1, delplan 4, Tollare Port, 2011-04-29.
- Detaljplan för berget öster om Oxelvägen i Älta, 2011-05-16.
- Detaljplan för Sydöstra Lännersta 2 (område W) i Boo, 2011-06-15.
- Fordonsgas Stockholm ABs samråd om utökad biogasproduktion vid Henriksdals reningsverk, 2011-06-15.
- Stockholms stads detaljplan för bussterminal för Nacka- och Värmdöbussarna vid Slussen, 2011-06-17.

- Detaljplan Lokomobilvägen, Sicklaön 368:2 m.fl., 2011-09-09.
- Trafikverkets förstudie om tänkbara motorvägsanslutningar till Värmdöleden (kallad Trafikplats Kvarnholmen), 2011-09-14.
- Detaljplan för Kvarnholmen, etapp 4 – Södra Kvarnholmen, 2011-09-16.
- Trafikverkets utställning av vägutredning för ny Skurubro, 2011-09-20.
- Detaljplan för Fisksätra kyrka, Erstavik 26:43 m.fl., 2011-10-24.
- Andra samråd angående detaljplan för Danvikshem, Sicklaön 37:42 m.fl., 2011-11-15.
- Detaljplan för Ältadalen, 2011-11-15.
- Detaljplan för Länbohöjden, 2011-12-06.

Nacka Miljöårsråd har under 2011 avgivit yttranden/skrivelser i följande frågor:

- Detaljplan för Vikinghillsvägen, Kummelnäs, Boo, 2011-02-21.
- Detaljplan för Sydöstra Kummelnäs (område G) Boo, 2011-02-21.
- Skrivelse angående Velamsunds naturreservat och den planerade byggnationen av ridhus, stall m.fl. byggnader inom naturreservatet, 2011-04-07.
- Trafikverkets arbetsplan för ny påfart till Skurubron vid Björknäs, 2011-04-15.
- Stockholms stads utställning av detaljplan för Slussen, 2011-06-17.
- Detaljplan för Vikingshill och Sommarbo (område C) Boo, 2011-06-21.
- Detaljplan Stensö udde, Älta, 2011-07-15.

Nacka Miljöårsråd med flera organisationer protesterar mot att man vill ge bygglov för ett mycket stort ridhus och stall vid Velamsunds gård i ett naturreservat utan att ens sända ut förslaget på samråd, 2011-08-22.

Efter att en utredning visat att man redan före utbyggnad har 54 hästar i Velamsunds naturreservat på en rastyta lagom för 13-14 hästar har Nacka Miljöårsråd med flera organisationer åter skrivit till kommunen, 2011-11-28.

Aktiviteter

Representant för Miljöårsrådet har deltagit i:

- Samrådsmöte om detaljplan för Ältabergsvägen (ICA Supermarket vid Ekstubben och en krokig cykelbana), Allianskyrkan i Älta, 10/1.
- Samrådsmöte om trafikverkets förslag till ny Skurubro, Björknäs skola, 16/3.
- Möte, ordnat av Socialdemokraterna "Vad händer på Sicklaön?" om översiktsplanen, Vilans skola, 17/3.
- Årsmöte för Nacka Naturskyddsförening, med open space/öppet forum om hur vi kan skapa ett hållbart Nacka. Nacka församlingshem, 18/3.
- Årsmöte för Boo Miljö- och Naturvänner med föredrag av Carl-Gustaf Hagander från Länsstyrelsen "Kan vi skydda naturen i Boo?", Boo f.d. kommunalhus, 23/3.

- Samrådsmöte om detaljplanprogram för Sydöstra Boo, Boo gårds skola, 31/3.
- Öppet hus om filterlösning för dagvatten från bl.a. Sickla stormarknad med utlopp i Kyrkviken, Sickla skola, 5/4.
- Samrådsmöte i form av ett öppet möte om detaljplan för berget öster om Oxelvägen, Älta centrum, 27/4.
- Samrådsmöte om detaljplan för Sydöstra Lännersta 2 (område W), Boo gårds skola, 17/5.
- Boo Miljö- och Naturvänner vandring kring blivande kulturresevat Baggensstaket, 25/5.
- Fordonsgas Stockholm AB samrådsmöte om utökad biogasproduktion, Henriksdals gasbehandlingsanläggning, Henriksdalsringen 58, 9/6.
- Besök på utställningen av detaljplan för Slussen, Peter Myndes Backe 3, juni.
- Samrådsmöte om Kvarnholmen, etapp 4 – Södra Kvarnholmen, Kvarnholmen. Utveckling AB:s projektkontor, Tre Kronors väg 38, 29/8.
- Samrådsmöte om detaljplan för Lokomobilvägen (närmast öster om polisstationen), Nacka Stadshus, 30/8.
- Trafikverkets öppna hus om förstudie till tänkbara motorvägsanslutningar till Värmdöleden på Sicklaön (kallat "Trafikplats Kvarnholmen"), Högstadiets matsal, Nacka sportcentrum, 31/8.
- Samrådsmöte i form av öppet hus om detaljplan för Fisksätra kyrka, Fisksätra Folkets Hus, 11/10.
- Samrådsmöte/Öppet hus om detaljplan för Danvikshem, Vilans skola, 13/10.
- Möte om Älta centrum med Jerker Söderlind, Älta kulturknut, 17/10.
- Öppet hus om detaljplan för Ältadalen, Sigfridsborgsskolan, 1/11.
- Samtal om detaljplan för Ältadalen och om buller i naturen, Erstaviks gård, 8/11.
- Samrådsmöte/öppet möte om detaljplan för Länbohöjden i Fisksätra, HAMN-projektet lokal i Fisksätra centrum, 17/11.
- "Vad händer med Slussen?" med arkitekterna Tor Edsjö och Lennart Klaesson, Biblioteket i Forum, 3/12.

Nacka Miljöårsråd har tillsammans med naturskyddsföreningar, fiskevårdsföreningar m.fl. varit representerat vid två sammankomster (14/6, 30/8) i kommunens naturvårdsråd som leds av ett par kommunalråd. Har bl.a. behandlat Tollare, Ryssbergen, Kvarnholmen, Skuruparken, Skarpnäs, Telegrafberget, Källtorp, Velamsund, översiktsplanen och naturreservatsnämndens arbete.

På styrelsens uppdrag

Jan Aman

Ordförande

YTTRANDEN OCH SKRIVELSE

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.

ÖVERSIKTLIGA PLANER

Remissvar avseende Översiktsplan 2011;
2011-01-31

Inledning

Nacka Miljövårdsråd har med intresse tagit del av Nacka kommuns förslag till översiktsplan och vill framföra sina synpunkter i det följande.

Rent allmänt gäller att materialet är välgjort och lättläst. De tidigare av kommunen gjorda blå- och grönplanerna har fått stort utrymme i översiktsplanen, vilket vi tolkar som att medvetenheten om naturmiljöns värde har ökat.

Vår förening tycker dock att planen är väl oprecis – lite svävande vad gäller avsikter och ambitioner på många punkter. Kommunledningen vill naturligtvis ha så många dörrar öppna som möjligt i framtiden, men ska planen tjäna som riktmärke för såväl kommuninvånarna som politiker och tjänstemän så krävs en ökad tydlighet om vad man egentligen vill.

Att den gamla planen från 2002 inte betraktades som bindande i något som helst avseende är vi sorgligt väl medvetna om.

Ökningen av antalet innevånare i kommunen, som tas upp på flera ställen i materialet, är ingen naturlag. Frågar man kommuninnevånarna så finns oftast ingen önskan om att kommunen ska bli större, ambitionen ligger på annat håll.

Det kanske viktigaste problemet för Nacka kommun framöver torde vara infrastrukturen, framför allt kommunikationerna. Fantasierna om tunnelbana måste nog ses som just fantasier. Varken Nacka eller Värmdö är planerade för tunnelbana. Detta inser varje förnuftig människa, varför kommunikationerna i kommunen och mellan Stockholm och kommunen måste byggas på en mer realistisk grund och andra lösningar.

Nacka grön kommun

Nacka är sedan 1995 på egen begäran en ekokommun, vilket bland annat innebär att anpassa sig till de fyra systemvillkoren enligt Det Naturliga Steget.

Det målet måste bibehållas trots att kommunen står inför ett hårt expansionsstryck på grund av befolkningstillväxten i regionen. För att Nacka ska ge intrycket av grön kommun är det nödvändigt att särskilt värna om de större sammanhängande grönområdena i kommunen, Erstavik-Nackareservatet, Velamsund och Nyckelviken.

Kommunen måste aktivt bidra till att dessa kan förbli i princip i nuvarande skick.

Förutom de större kvarvarande grönområdena måste andra ur ekologisk synvinkel viktiga områden skyddas. Sådana områden är stränder och våtmarker, områden som spelar stor roll i ekosystemet. Nackas 40 småsjöar är i detta sammanhang av stor vikt. Här har kommunen under många år visat stor tveghågsenhet. Miljövårdsrådet hoppas på en bättring härvidlag. I Nacka finns också små skogspartier insprängda i bebyggelsen. Dessa har stort värde som lek- och rekreationsområde och måste bevaras.

Vi anser att följande viktiga riktlinjer inte blivit fullt ut tillvaratagna i översiktsplanen.

- Ytor som inte är/har varit bebyggda ska bevaras, oavsett storlek;
- Möjligheterna att förtäta utan att det inkräktas på grönområdena ska tas till vara;
- Bebyggelsen i anslutning till obebyggda grönområden ska planeras så att miljön inom grönområdena inte försämras utan förbättras.
- Varje gång något nytt byggs ska mer grönvolum (bladyta) i kommunen tillföras än vad som tas bort;
- Stränder ska ej privatiseras, och strandskyddslagens syften ska följas.

Expansionstakt

Det är viktigt att den sociala infrastrukturen utvecklas i takt med den fysiska expansionen, bland annat i brottsförebyggande syfte. Dit hör sociala nätverk, grannsamverkan, föräldraföreningar och föreningsliv. Detta kan inte förväntas ske med den snabba utbyggnadstakt som föreslås.

Vi motsätter oss den snabba utbyggnadstakt som förutsättes under några av de kommande åren i avsnitten om bostadsbyggande och befolkningsförändring, båda alternativen svarar mot en alltför snabb utbyggnad av Nacka. Mer rimligt vore en utbyggnad som leder till en årlig befolkningsökning med mindre än 1 %.

Den f.d. industrimarken på västra Sicklaön är lämplig för bebyggelse med bostäder och icke störande arbetsplatser, men vi anser att utbyggnaden bör ske långsammare för att undvika att det senare uppstår brist på mark lämplig för bebyggelse.

Riksintressen

Till riksintressena i Nacka hör kusten, stränderna och den gröna vatteninfarten mot Stockholm.

Miljöårsrådet är mycket angeläget om att detta bevaras. Vi motsätter oss därför bebyggelse längs kust och stränder på det sätt som föreslås i översiktsplanen.

Resursutnyttjande och energiåtgång

Enligt kommunens övergripande mål ska effektivt resursutnyttjande vara underordnat långsiktigt hållbar utveckling.

Även detta talar för att ökade satsningar bör göras på kollektivtrafik, och att satsningar på biltrafik bör minskas.

Andra möjligheter till energihushållning bör tas till vara. Så t.ex. bör bebyggelse på norrsluttningar undvikas, då det omöjliggör tillvaratagande av den värme som solen ger.

Stadsplanering

Vi vill framföra några synpunkter på Nackas expansion som helhet. Nacka, i synnerhet västra och centrala Sicklaön har under ett flertal decennier förtätats på ett ostrukturerat sätt.

Flerbostadshus har placerats på mark som inte vägar och industriområden redan tagit i anspråk d.v.s. på "bergstoppar", ex. Henriksdalsberget, Alphyddan, Finntorp, Jarlaberg, m.fl.

Någon genomtänkt stadsplanemässig struktur finns inte och de fysiska kommunikationerna mellan bostadsområdena är dåliga – i synnerhet för fotgängare. När man nu konstaterar att den framtida expansionen i Nacka till stor del kommer att ske på västra Sicklaön så är det angeläget att politikerna beaktar detta. Någon ordnad stadsmässig miljö går väl inte att skapa såsom det nu är byggt, men man kan förhoppningsvis försöka rätta till de värsta misstagen.

Vi tycker att Nacka kommun ska lära av Stockholms stad hur bebyggelseplanering ska gå till, d.v.s. kommunen ska planera ett visst område i detalj innan det tillåts byggas. I Nacka har det uppenbarligen i alla tider varit så att markägare och byggföretag drivit kommunen framför sig. Det kommunala planerandet har skett i brådska. Någon professionell idé om hur det framtida "stadslandskapet" i centrala Nacka ska se ut och fungera,

bl.a. kommunikationsmässigt, har aldrig funnits.

Det är dock viktigt att expansionen sker så nära Stockholm som möjligt för att minimera resandet. Utbyggnad och förtätning i kommunens periferi måste hållas tillbaka så långt det låter sig göra. Ett sätt är att inte tillåta styckning av större sportstugedomter.

Markområden

Vi anser att det är synnerligen viktigt att bevara de markområden som aldrig varit bebyggda. Exempel på markområden som inte bör byggas är Sågtorp –

Drevingeområdet, Ryssbergen, Tollare, Kil, och Rams Mora.

Vi anser att alla kvarvarande obebyggda områden bör skyddas som naturreservat, inte bara de områden som enligt planen föreslås få ett sådant skydd. Viktigt är att Erstavik, inklusive Sågtorp-Drevinge, får ett sådant skydd men med bevarande av jord- och skogsbruk.

Saltsjöbaden

Stora delar av Saltsjöbaden har ansetts vara av riksintresse och "kulturmiljö av lokalt intresse". Därför anser vi att villakaraktern ska bevaras och föreslagen tätare bebyggelse ska utgå ur översiktsplanen.

Det är väsentligt att Gröna Dalen vid Fisksåtra bevaras som grönområde så att Skogsöreservatet hänger ihop med Erstaviksområdet.

Vidare bör Svärdsö ges skydd som naturreservat.

Boo

Bebyggelsen i Tollare bör begränsas till det tidigare pappersbrukets område. I övrigt bör området bevaras som grönområde och inkluderas i naturreservatet.

Vidare är vi positiva till att områdena kring Rams Mora och Skarpnäs ges skydd som naturreservat.

Naturreservat Skarpnäs bör inkludera Telegrafberget.

Naturreservat Velamsund bör utvidgas till att omfatta hela det område som betecknats som "kärnområde" för den regionala grönstrukturen. Naturreservatsreglerna måste följas. Det bör inte byggas nya stora byggnader eller parkeringsplatser inom reservatet.

Sicklaön

Ryssbergen bör i sin helhet ges skydd som naturreservat.

Även Skuruparken bör i sin helhet snarast ges skydd som naturreservat.

Drottninghamnsområdet bör ges skydd som naturreservat, en utvidgning av Nyckelvikens reservat.

Vi anser att överdäckning av motorleden vid Nacka Centrum kan vara en bra idé.

Älta

Det är väsentligt att man gör som det står i samrådsversionen av översiktsplanen, och även i kortversionen: "Omvandlingen av Älta centrum genomföres i samarbete med berörda intressenter", istället för att som nu föreslås bygga en ny livsmedelshall mellan motorvägen (Tyresövägen) och Ältabergsvägen som kan förväntas konkurrera ut Älta centrum.

Endast delar av Södra Hedvigslund bör komma i fråga för bebyggelse. Området utgör en nödvändig spridningskorridor för flora och fauna mellan Erstaviksområdet och Flatenområdet.

Luftföroreningar

En förtätning av bebyggelsen kan innebära att miljö kvalitetsnormen överskrids även om utsläppen av kväveoxider minskar. Allt mer tyder på att bilavgaser

bidrar till ökningen av luftvägssymtom, bl.a. astma, hos befolkningen.

Vad Nacka kan göra för att minska luftföroeningarna är i första hand att understödja trafik som ger inga eller lite avgaser. Hit hör kollektivtrafiken i dess olika former. Vidare ska man undvika större förtätningar i perifera områden, som till exempel Skogsö, Älgö och Telegrafberget i Boo, områden som ej förmår "bära upp" en reguljär kollektivtrafik.

Vatten och avlopp

Spill- och dagvattenavlopp från bebyggelse och vägar är ett problemområde som kan skrivas mycket om, framför allt i en skärgårdskommun som Nacka med grunda jordar och mycket fritidsbebyggelse. Vi anser naturligtvis att allt avloppsvatten och i vissa sammanhang även dagvattnet ska renas. Vi menar emellertid att fastighetsägare inte ska tvingas ansluta sig till kommunalt avlopp om vederbörande kan lösa frågan lika bra eller bättre på annat sätt.

Framdragningen av vatten och avlopp tvingar nu, av ekonomiska skäl, fram förtätningar som av andra skäl är mindre lämpliga. Mycket av det som släpps ut i avloppen, till exempel urin och fekalier, är i grunden värdefulla näringsämnen som blir till ett reningsproblem i samma stund som de blandas med ett annat värdefullt ämne, nämligen rent vatten – som ju bara är ett transportmedium i detta sammanhang.

Vi tycker även att kommunen ska undersöka användning av avlopp, sopor mm. till produktion av biogas.

Trafik, vägar och buller

Vi förordar en samhällsplanering som

- underlättar och stimulerar gående och cyklande utan exponering för avgaser;
- underlättar och stimulerar till resor med offentliga kommunikationer framför resor med bil;
- underlättar och kräver avgasfri trafik framför avgasbildande;
- minimerar behovet av transporter;
- minimerar asfaltering av markytor.

Vi anser inte att dessa riktlinjer fått vara tillräckligt rådande i översiktsplanen.

Buller måste analyseras redan i översiktsplanen. Vid felaktig planering kan det vara omöjligt att i efterhand åtgärda problemet.

Vi motsätter oss byggandet av Österleden.

Vidare motsätter vi oss byggandet av en väg genom Ryssbergen över Svindersviken till Kvarnholmen.

Vi motsätter oss också byggandet av en ny Skurubro nu. Istället bör en ny påfart från Björknäs med accelerationssträcka byggas och kollektivtrafiken förbättras så att fler väljer att åka kommunalt vilket avlastar vägnätet. Därefter bör man förutsättningslöst undersöka om den mest rimliga åtgärden för framtiden är att bygga en spårförbindelse, en motorvägstunnel eller en motorvägsbro.

Kollektivtrafik

Det nuvarande systemet med kollektivtrafik från alla delar av Nacka till Slussen bör bibehållas. En tunnelbanelinje som slutar vid Nacka Centum med ny bussterminal där skulle leda till fler byten och därför en försämring för kollektivresenärerna.

Konvertering av Saltsjöbanan till snabbspårväg innebär att kapaciteten för varje tåg minskar då antalet vagnar minskar. Den föreslagna omläggningen av sträckningen till en krok runt Henriksdalsberget medför förlängd transporttid. Konvertering medför ombyggnad av stationerna och kanske rivning av stationshus, för att få rätt höjd på plattformarna.

Ett bättre alternativ är det som tidigare framförts: att Saltsjöbanan får behålla sin nuvarande vagnstandard och nuvarande sträckning genom Henriksdalsberget och nuvarande depå vid Neglinge och att snabbspårvägen från Lugnet antingen dras till Sickla station eller angör till Saltsjöbanan vid Henriksdal.

Busstrafiken mellan Värmdövögen (vid Sickla bro) och Danvikstull brukar som regel fungera väl med eget kollektivkörfält. Den bör få gå kvar på detta sätt men skulle man överväga att lägga vägen i tunnel genom Henriksdalsberget är det viktigt att busstrafiken inte får försämrade förhållanden.

Vidare finns planer på att bygga om hela trafikmaskineriet vid Slussen varvid utrymmet för buss- och trafiken ytterligare skulle kunna minska. Det är viktigt att trafiken mot Nacka får minst samma utrymme som nu till sitt förfogande vid Slussen.

Som komplettering eller alternativ till bussar och bilar finns spårbilar. Här skulle man t o m kunna använda utrymme över befintliga motorvägar. Detta alternativ borde belysas i översiktsplanen.

Kollektivtrafik för geografiska delområden

Fisksätra/Saltsjöbaden

Man bör bygga ytterligare dubbelspårssträckor på Saltsjöbanan för att kunna förbättra Saltsjöbanans turtäthet och minska känsligheten för förseningar.

Älta

Grundläggande för en god trafik för Ältaborna är en god trafik till andra närbelägna platser med bättre trafik än Älta såsom Skarpnäck, Tyresö Centrum (Bollmora), Alléplan och Handen. Älta hade tidigare bättre förbindelser med Alléplan och södra Stockholm.

Vi föreslår en ny busshållplats för motorvägsbussar på Tyresöleden vid Ekstubben, dvs. vid anslutningen mot Ältavägen. Detta skulle ge möjlighet till omstigning mellan linjer mot Älta och Nacka i övrigt samt bussar mot Trollbäcken, Vendelsö, Handen, Tyresö och Södra Stockholm. Motorvägshållplatsen skulle göra infartsparkeringen vid Ekstubben attraktiv och meningsfull.

Cykelvägar

Det är väsentligt att cykelvägnätet byggs ut så att det bildar en sammanhängande helhet. Följande grundkrav gäller för cykelbanor:

- Bredare bana, väl underhållen (jämn asfalt, prioriterad sopning och plogning)
- Väl utmärkt cykelbana (t ex särskild färg), så att den respekteras av fotgängare och bilister.
- Korsningar utformade med omsorg för cyklisternas komfort och säkerhet (dvs. stopptecken för korsande bilister, ev. också gupp)
- Cykelbanor ska ej ligga intill väg för avgasbildande trafik. För att minska cyklisternas exponering för bilavgaser är det lämpligt med 3-5 meter mellan väg och cykelbana. Häck eller trädallé ökar effekten av utspädningen.

Vi rekommenderar kontakt med t.ex. Cykelfrämjandet för expertråd. Cykelolyckor är tyvärr alltför vanliga och felplanerade cykelvägar med bristande underhåll är en viktig orsak.

Ett exempel på felaktig planering av cykelvägar är planeringen för Tyresöstråket, huvudcykelvägen mellan Stockholm och Tyresö/Vendelsö, där man föreslår att utforma den med låg standard och många krokar och korsningar omedelbart intill Ältabergsvägens nordöstra sida istället för att lägga den några meter från vägen på sydvästra sidan.

I underlagets cykelkarta har man helt bortsett från cykelvägarna genom Erstavik. Speciellt är den cykelväg som en gång anlagts norr om gården Erstavik mot Hermansdal och Erstaviksbadet idag i bedörligt dåligt skick och borde upprustas.

Båttrafik

Det föreslås att kollektivtrafik på vatten permanentas och utökas, vilket vi instämmer i. Problemet med Gåsö kommer då osökt upp för oss. Kommunen borde undersöka om inte reguljära båtturer kunde angöra Gåsö såsom mängder av andra öar angörs.

IT-utbyggnad

Givetvis kräver utvecklingen på IT-området att bredband med hög kapacitet snarast byggs över hela Nacka.

Renhållning

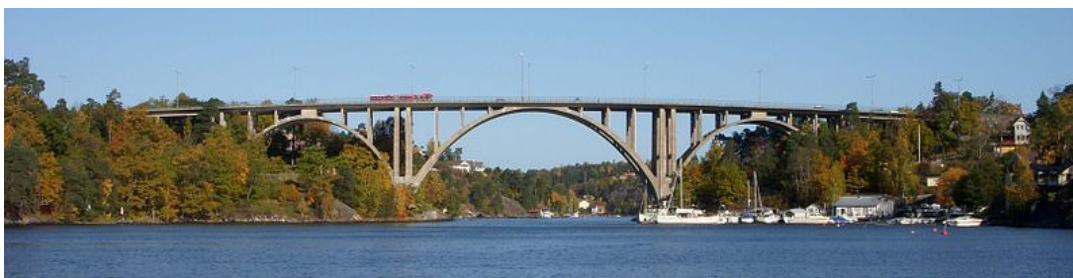
Renhållningen har behandlats summariskt i planen. Det tycker vi är fel eftersom frågan är synnerligen viktig. Här gäller, som vad gäller avlopp, att det är först när restprodukter blandas som det blir till avfall. Dessförinnan är det en råvaruresurs, men att begära att alla kommuninnevanare själva ska frakta dessa fraktioner till speciella platser är inte helt självklart – tvärt om.

Sprängning

Sprängning av berg tas inte upp – det borde ha gjorts. Miljöårsrådet menar att sprängning av berg i dagen bör ske med stor restriktion. Skadorna är mer än något annat oreparabla.

Miljöprogram

Vi saknar ett antaget miljöprogram som stöd för programmet för översiktsplan.



VÄRMDÖLEDEN OCH SKURUBRON

Yttrande till Trafikverket över arbetsplan för påfartsramp till väg 222 i Björknäs; 2011-04-15

Nacka Miljöårsråd är positiva till att en ny påfart mot Skurubron byggs men har en del synpunkter på förslaget och handlingarna.

Vilket trafikproblem vill man lösa?

Vi tror att de köer som nu förekommer både på Värmdöleden och Värmdövägen vid Björknäs i

huvudsak beror på den dåliga påfarten som saknar accelerationssträcka. Därför tror vi att föreliggande förslag till ny påfart, trots sina nackdelar, skulle förbättra trafikmiljön så att problemet med köer och olyckor skulle minska påtagligt.

Vägverket/Trafikverket har tidigare givit relativt låg prioritet till förslaget att bygga en ny Skurubro för motorvägstrafiken. Vi tror att denna bedömning är rimlig. En motorvägsbro skulle bara ge mindre trafikmässiga fördelar jämfört med föreliggande förslag till ny påfart. Trafiken mot Stockholm kommer i rusningen

ändå att hejdas av köer närmare Stockholm.

En motorvägsbro skulle ge betydande miljömässiga nackdelar i form av ökat buller (pga. högre hastigheter), intrång i Skuruparken och på Björknässidan mm. Vid det välbesökta av Trafikverket 18 november 2010 anordnade samrådsmötet om Skurubrofrågan visade det sig att nästan samtliga närvarande var starkt emot att nu bygga en motorvägsbro. Istället bör man förutsättningslöst undersöka om den mest rimliga åtgärden för framtiden är att bygga en spårförbindelse, en motorvägstunnel eller en motorvägsbro.

Problem för kollektivresenärer

Förslaget innebär ett antal nackdelar för kollektivresenärer. Den flitigt använda busshållplatsen Björknäs centrum mot Sicklaön och Stockholm kommer att försvinna. Kollektivresenärer får gå uppför backen till hållplats Centralplan, vilket drabbar både närboende och infartsparkering. Bussarna från Lännersta – Tollare får en ny hållplats vid Björknäs centrum där nu bussar på utväg mot Björknäs stannar. Denna kritik som vi framförde redan i svaret på kommunens plansamråd 2010-06-30 överensstämmer väl med vad som senare framkommit i bussutredningen som aldrig sänts ut för samråd.

Varför droppformad rondell?

Det är en allvarlig nackdel med förslaget att man tar bort den flitigt använda gångbanan på Värmdövägens södra sida. En avlägsnad gångbana kommer knappast att hindra fotgängare att gå där. Påståendet i genomförande-beskrivningen att förändringen skulle medföra en förbättrad gång- och cykeltrafik utmed Värmdövägen anser vi vara direkt felaktigt. Den motivering för den droppformade rondellen som ges i planbeskrivningen att bussar österifrån har företräde är märklig, de har ju företräde på bekostnad av samma busslinjer västerifrån. Att dessa trafikströmmar korsas är ju en av förslaget nackdelar. Ett annat problem med den droppformade rondellen är att ligger i en relativt brant backe ned mot Björknäs centrum.

Vi tror att det skulle fungera lika bra med en T-vägs korsning där påfarten tar av från Värmdövägen, med bibehållen gångbana.

Hur ska cykeltrafiken ledas?

Det framgår fortfarande inte av förslaget hur cykeltrafiken, t.ex. från Sicklaön mot Värmdövägen i Björknäs, ska ledas, var ska de korsa Värmdövägen två gånger? Förslaget dubbelriktade gång- och cykelbana på Värmdövägens norra sida vid den droppformade rondellen var, som vi påpekade, i samrådsförslaget på tok för smal. Nu har man tagit sitt förnuft till fånga och åtminstone givit den en rimlig bredd.

Buller

En annan nackdel med förslaget är att de bullerstörda

ytorna utökas. Detta verkar bl.a. leda till att en förskola tvingas skaffa nya lokaler.

Slutsats

Nacka Miljövarldsråd uppfattar att fördelen med en påfart med riktig accelerationssträcka överväger ovan nämnda nackdelar men tycker att man bör revidera förslaget så att gångbanan på Värmdövägens södra sida kan behållas. Efter att ha genomfört och utvärderat effekterna av denna påfart bör man förutsättningslöst utreda behovet av ytterligare spår och vägar.

Remissvar till Trafikverket angående tänkbara motorvägsanslutningar till väg 222, "Trafikplats Kvarnholmen";
2011-09-14

Birkavägsalternativet

Vi finner alternativet med en motorvägsanslutning via den existerande viadukten i Birkavägens förlängning synnerligen olämpligt. Detta förslag skulle kräva ett betydande ingrepp i form av en ny väg norr om Värmdöleden som sprängs igenom det synnerligen bevaransvärda skogsområdet Ryssbergen, Stockholms närmaste vildmark.

Griffelvägsalternativet

Vi avråder bestämt även från detta alternativ. Behovet av att från Kvarnholmen, Nacka Gymnasium och Sportcentrum komma snabbare mot Stockholm och Södra länken på detta sätt är inte så stort att en särskild motorvägsanslutning är motiverat.

Nacka Trafikplats

Att göra cirkulationsplatsen söder om Nacka trafikplats större och ansluta Griffelvägen direkt dit samt att underlätta för fotgängare och cyklisterna är däremot ett förslag som är värt att prövas.

Trafikplats Skvaltån

Även om det skulle vara en fördel att leda ut trafik från Jarlaberg och Bergs oljehamn mot Värmdöleden och Saltsjöbadsleden på detta sätt är vi mycket tveksamma till förslaget. Det finns en betydande risk att de snäva kurvorna i "droppen" och cirkulationsplatsen skapar en trafikfarlig situation som kan leda till kollisioner och till att fordon välter.

Resultatet av en sådan ombyggnad skulle uppenbarligen uppfattas som att man missat i den ursprungliga planeringen och i efterhand gjort en dålig fix i ett försök att rätta till detta.

Namnfrågor

Vi finner det klart olämpligt att Trafikverket annonserat dessa förslag och informationsmöte under den grovt missvisande rubriken "Trafikplats Kvarnholmen". Skulle en ny påfart till Värmdöleden komma till stånd

skulle rimligare namn vara "Trafikplats Nacka Gymnasium" eller "Trafikplats Ryssbergen". Det är en påtaglig risk att boende kring Birkavägen inte insett att de är berörda. Vad gäller förslaget till ombyggnad av Trafikplats Skvaltän berörs trafik från Jarlaberg och Bergs oljehamn samt all motorvägstrafik mot Saltsjöbaden, vilket inte alls framgått av annonseringen.

Publicering på webben

Det är väsentligt att förslag på möjliga åtgärder av detta slag publiceras på webben så att alla har möjlighet att ta del av dem istället för att de enbart utdelas till dem som sökt sig till ett informationsmöte.

Remissvar till Trafikverket avseende Trafikverkets vägutredning för ny Skurubro, väg 222; 2011-09-20

Nacka Miljöårsråd är positiva till att en ny påfart byggs från Björknäs till Skurubron. I övrigt bör man i syfte att minska koldioxidutsläppen försöka att se till att förbättra kollektivtrafiken så att andelen kollektivtrafikresenärer ökar. Bl.a. bör man överväga någon form av spårförbindelse över Skurusundet.

Vilket trafikproblem vill man lösa?

Vi tror att de köer som nu förekommer både på Värmdöleden och Värmdövägen vid Björknäs i huvudsak beror på den dåliga påfarten som saknar accelerationssträcka. Därför tror vi att trafiksituationen kommer att förbättras påtagligt när den nya påfarten tagits i bruk så att problemet med köer och olyckor minskar.

Vägverket/Trafikverket har tidigare givit relativt låg prioritet till förslaget att bygga en ny Skurubro för motorvägstrafiken. Vi tror att denna bedömning är rimlig. En motorvägsbro skulle bara ge mindre trafikmässiga fördelar jämfört med föreliggande förslag till ny påfart. Trafiken mot Stockholm kommer i rusningen ändå att hejdas av köer närmare Stockholm.

En motorvägsbro skulle ge betydande miljömässiga nackdelar i form av ökat buller (pga. högre hastigheter), intrång i Skuruparken och på Björknässidan mm. Vid

det välbesökta av Trafikverket 18 november 2010 anordnade samrådsmötet om Skurubrofrågan visade det sig att nästan samtliga närvarande var starkt emot att nu bygga en motorvägsbro. Istället bör man förutsättningslöst undersöka om den mest rimliga åtgärden är att bygga en spårförbindelse, en motorvägstunnel eller i framtiden en motorvägsbro.

Buller

Tyvärr skulle en motorvägsbro sannolikt ge kraftigt ökat buller i närheten av bron, såväl Skuruparken som i närbelägna bostäder.

Broalternativ

Vi anser att man efter att utvärderat effekterna av den nya påfarten från Björknäs bör förutsättningslöst undersöka om den mest rimliga åtgärden för framtiden är att bygga en spårförbindelse, en motorvägstunnel eller en motorvägsbro.

Av de givna tre förslagen till motorvägsbro verkar det norra förslaget att bygga bron omedelbart söder om den nuvarande bron vara minst skadligt för miljön. Det ger mindre ingrepp i Skuruparken och även på Björknässidan. Bron bör i så fall utformas på ett sätt som liknar de nuvarande Skurubroarna så att brokomplexet visuellt ger ett samlat intryck.

Trafikplatser

En möjlighet som saknas idag är att kunna byta mellan motorvägsbussar till och från Värmdö kommun och bussarna som trafikerar Boo och Sicklaön i Nacka. Björknäs skulle vara den lämpligaste platsen för en sådan bytesmöjlighet, bätte än Skuru. Om man i alternativet med fullständig trafikplats i Björknäs och halv (väst) i Skuru kunde få en sådan möjlighet till stånd vore detta en fördel. Givetvis måste busshållplatser och gångvägar planeras noggrant.

Slutsats

Efter att ha genomfört och utvärderat effekterna av den nya påfarten bör man förutsättningslöst utreda behovet av ytterligare spår och vägar.

STOCKHOLM

Synpunkter till Scandinavian Biogas gällande ansökan om tillstånd enligt miljöbalken 6 kap. 4 § för uppgradering av rågas till drivmedelskvalitet vid Henriksdals gasbehandlingsanläggning; 2011-06-15

Nacka Miljöårsråd är positiv till biogas men vill här framföra nedan följande synpunkter på förslaget.

Det är väsentligt att verksamheten inte utsätter närboende för faror eller onödiga störningar.

Buller: Det är viktigt att undvika tunga transporter på Henriksdalsringen. Givetvis får bullerstörande verksamhet såsom hämtning och leverans av gasflak inte ske nattetid, såsom ibland tycks ha skett.

Utsläpp: Metan är en gas som starkt bidrar till växthuseffekten. Utsläppen av metangas måste därför givetvis nedbringas till ett minimum. Miljökonsekvensbeskrivningen bör redovisa hur det från rågasen avlägsnade svavlet omhändertas.

Fossil naturgas: Användning av fossil naturgas i stället för biogas bör i möjligaste mån undvikas.

Remissvar till Stockholms Stadsbyggnadskontor angående detaljplan för ny bussterminal för Nacka- och Värmdöbussarna vid Slussen, S-Dp 2011-01580-54; 2011-06-17

Nacka Miljövårdsråd vill här framföra nedan följande synpunkter på förslaget till ny bussterminal vid Slussen som ju berör oss Nackabor i högsta grad.

Nacka och Värmdö är två kranskommuner till Stockholm som växer snabbt. De allmänna kommunikationerna med Stockholm sker i dag och kommer med till visshet gränsande sannolikhet även under överskådlig framtid att ske med buss och i någon mån med tåg. Målet blir som nu Slussen även om man kan tänka sig att vissa bussar går direkt "upp på stan".

Den nuvarande bussterminalen är funktionell även om miljön är mildt sagt schavig. Problemen börjar när resenärerna skall upp på tunnelbaneperrongen. Systemet med att bussarna slipper backa är bra även om passagerarna tvingas korsa bussarnas färdväg.

I samband med utställningen av detaljplan för Slussen har bussterminalen planeras i ett nytt läge under Katarinaberget och har därför fått en separat detaljplan. Bussarna ska som nu närma sig Slussen på Stadsgårdsleden men dyka ner i en viadukt under Saltsjöbanan och in under Katarinaberget i en stor ny "grotta" på en nivå två meter under havsytan.

Beklagligtvis framgår det i stort sett inte alls hur bussterminalen kommer att se ut av den modell och övrig information som visats i Sjömanshemmet under samrådstiden. Särskilt svårt är att få klart för sig hur man tänkt sig att gångvägarna mellan bussterminalen och tunnelbanepattformarna ska utformas. Det är mycket svårt att förstå de planerade gångvägarna från presenterade ritningar.

Gångvägarna mellan buss och tunnelbaneperrong blir uppenbarligen betydligt längre och krångligare än idag. Det förefaller som att man först måste ta sig upp från bussterminalens nivå, två meter under havsytans nivå, till Katarinavägen nivå, 14 m.ö.h, för att sedan ta trapporna ned till tunnelbaneperrongen eller upp till mellanplanet på södra utgången (mot Götgatsbacken) och ta trapporna ner därifrån eller ta en lång omväg till den nu använda uppgången i norr.

Betydligt bättre vore givetvis om man från bussterminalen skulle kunna ta sig nedifrån bussterminalen med rulltrappor och hissar direkt upp till tunnelbanepattformarna.

Bussarna planeras få fickor i stil med snedparkering för att ta på passagerare. Vid avgång måste de backa ut. Förslaget att bussarna tvingas backa ut vid avfärd är vi tveksamma till. Redan vid nuvarande trafikmängd avgår ibland fem bussar under samma minut från bussterminalen samtidigt som nya bussar kör fram till avgångshållplats. Att backa med ledbussar är alltid mycket svårt, att klara detta med så många bussar i rörelse samtidigt

verkar som en närmast omöjlig uppgift. Vi befarar att den föreslagna bussterminalen inte kommer att klara av trafikbehovet.

Yttrande till Stockholms Stadsbyggnadskontor över utställd detaljplan för Slussen, S-Dp 2005-08976-54; 2011-06-17

Nacka Miljövårdsråd vill här framföra nedan följande synpunkter på det nya förslaget till ombyggnad av Slussen – Slussen som ju berör oss Nackabor i hög grad.

Nacka och Värmdö är två kranskommuner till Stockholm som växer snabbt, kanske är vi 300 000 om femtio år. De allmänna kommunikationerna med Stockholm sker i dag och kommer med till visshet gränsande sannolikhet även under överskådlig framtid att ske med buss och i någon mån med tåg. Målet blir som nu Slussen. I en avlägsen framtid kan gissas att tunnelbanans blå linje dras ut till Nacka.

Mot bakgrund av detta kan man säga att Slussen kommer att ha tre huvudfunktioner: *ett*, slutstation och eventuell omstigning för kollektivresenärer från Nacka/Värmdö; *två*, leda biltrafiken ner från Hornsgatan och Katarinavägen till Skeppsbron; *tre*, släppa ut vatten från Mälaren. Det är av yttersta vikt att dessa tre huvudfunktioner hålls i åminnelse.

Det nu nya förslaget avviker radikalt från det förra och vad vi då syftar på i första hand är bussterminalens flyttning in i Katarinaberget men även reduceringen av hus uppe på Södermalmstorg. Bussterminalen är ett kapitel för sig och vår förening kommer att framföra synpunkter på den i ett särskilt yttrande.

Slussen är ett blåshål. Som gångtrafikanter försöker man så snabbt som möjligt komma i lä nere i Gamla Stans gränder. Alla lättklädda människor som strövar runt på presentationsbladen över det framtida Slussenområdet är en enfaldig utopi – och var är alla bilarna? Presentationen är löjligt idylliserad.

Saltsjöbadstågets perrong måste ges en längd som svarar mot sex tunnelbanevagnar. Det verkar den inte göra som de är ritade nu. Vi tycker också det synes väl långt att gå till tunnelbanan för tågresenärerna.

Bron ner mot Skeppsbron är fortfarande väldigt bred tycker Nacka Miljövårdsråd. Varför behövs det åtta filer på bron när Skeppsbron endast har sex?

Förbättringarna för cyklisterna är både bra och nödvändiga. I takt med trängseln i trafiken har cyklandet utvecklats starkt senare år vilket märks tydligt på bl. a. Södermalmstorg. Dock tycker vi att backen från Söder Mälarstrand och upp till gång- och cykelbron utmed Söderleden är vanprydande. Det är som vi alla vet en uppsjö av broar på denna plats som lutar åt alla håll – både vertikalt och horisontellt. Att då lägga till denna konstiga backe verkar fel. Vi tror det går att lösa uppfarten till bron på ett snyggare sätt.

De planerade tillkommande vattenytorna vid själva slussen tycker vi att är mycket värdefulla. Det går att

förstå att vi är vid ett sund mellan två stora vatten. Nuvarande Slussenområdet är på den punkten ganska misslyckat. Om planens norra sida ner mot vattnet kan man ha sina funderingar rörande trivselvärdet. Sambandet med Gamla stan kommer dock att bli tydligare, vilket måste uppfattas som positivt.

Byggnaden "glashuset" uppe på Södermalmstorg ställer vi oss frågande inför. Varför får ett torg inte få förbli ett torg?

Byggnaderna nere på Stadsgården är alldeles för vidlyftiga och skymmer utsikten både från Slussen men även upplevelsen av området sett från "andra hållet". Området är för centralt i stadsbilden för att döljas bakom kontorshus. Detta är vår allvarligaste kritik mot det nya slussförslaget.

Handelsplatser av enklare slag finns i Slussens underjord idag och det finns säkerligen ett behov även i framtiden, även om vi tror att bistrare tider väntar alla "gallerior" som nu byggs. Butikslokaler till uthyrning och sunkiga skräpaffärer är sämre än inga butiker alls.

Bild ur "Nya Slussen – Stockholms stads egna förslag ur nya vinklar"
© Planet 11 AB www.planet11.com



Sammanfattningsvis: Nacka Miljöårsråd anser att Saltsjöbanans perrong måste förlängas, att glashuset på Södermalmstorg inte kommer till uppförande, att kontorshuset på Stadsgården reduceras kraftigt i höjd, att bron ner till Skeppsbron begränsas i bredd till sex filer.

Nacka Miljöårsråd är dock i grunden positiva till förslaget och inser att det nuvarande klöverbladssystemet har tjänat ut.

KOMMUNDELARNA

BOO

Yttrande över utställd detaljplan för sydöstra Kummelnäs (område G) i Boo; 2011-02-21

Nacka Miljöårsråd har inget att erinra mot planerad utbyggnad av kommunalt vatten och avlopp i rubricerat område.

Nacka Miljöårsråd har inget att erinra mot att vatten- och avloppsproblemet löses i aktuellt område genom utbyggnad av kommunalt vatten och avlopp.

Som vanligt trycker vår förening på att vi vill att diken utmed vägarna så långt möjligt skall vara öppna eftersom diken har kommit att bli en viktig biotop för vissa växter och smärre djur.

Vi vill också att vägar inte hårdgörs i onödan. Detta avgörs formellt av vägföreningarna, men om kommunens små sjöar förorenas av smutsigt dagvatten så blir det ett kommunalt problem.

Vidare vill vi se återhållsamhet med sprängning av berg i dagen.

Yttrande över utställd detaljplan för Vikinghillsvägen, Boo Nacka; 2011-02-21



Nacka Miljöårsråd har inget att erinra mot planerad utbyggnad av kommunalt vatten och avlopp i rubricerat område men vill gärna se "paddundergångar" samt reserverad plats för "dagisar".

Nacka Miljöårsråd har inget att erinra mot att vatten- och avloppsproblemet löses i aktuellt område genom utbyggnad av kommunalt vatten och avlopp, utvecklingen är ofrånkomlig.

Som vanligt trycker vår förening på att vi vill att diken utmed vägarna så långt möjligt skall vara öppna eftersom diken har kommit att bli en viktig biotop för vissa växter och smärre djur. Öppna diken är här extra viktigt enär dagvattnet skall s.a.s. tas omhand på plats (ett öppet dike kan svälja mer regnvatten än ett kulverterat).

I området rör sig tydligen paddor enligt samråds-handlingarna, paddor som blir överkörda. Nacka Miljö-

vårdsråd föreslår att möjligheten att bygga en "undergång" för dessa djur undersöks. Nere på kontinenten är dessa grod- och paddundergångar redan etablerad "standard" och det finns utprovad teknik för sådana undergångar. Det finns också byggelement att köpa för ändamålet. Det blir säkert inte gratis men det kan vara bra om kommunen kunde gå i bräschen för en miljöinsats utöver det vanliga.

Vi vill också att vägar inte hårdgörs i onödan med tanke på dagvattenproblemen. Vidare vill vi se återhållsamhet med sprängning av berg i dagen.

Nacka Miljöårsråd har sagt det förr och vi säger det nu igen: Förtätning i sommarstugeområden, föranlett av kostnaderna för vatten- och avloppsdragningen, får inte bli för hård. Områden kan bli överexploaterade. Så har dessvärre skett på flera håll i kommunen, inte minst i kommundelen Boo.

Avslutningsvis vill vi att kommunen betänker att med förtätning kommer det flera barn in i området. Barnen kräver "dagis" – dagis kräver tomtmark. Vår förening vill inte att, när dagisutbyggnaden blir aktuell, kommundelens grönområden tas i anspråk. Mark måste tydligt reserveras för "dagisar" och skolor redan i ett tidigt stadium av områdesförtätningen.

**Skrivelse till fastighetsdirektör Dag Björklund
angående Velamsunds naturreservat och den
planerade byggnationen av ridhus, stall mfl
byggnader inom naturreservatet;
2011-04-07**

Länsstyrelsen i Stockholms län upphävde den 21.1 2011 Nacka kommuns beslut i Miljö- och stadsbyggnadsnämnden den 17.2 2010 om bygglov för nybyggnad av ridhus och stall i Velamsunds naturreservat. Länsstyrelsen återförvisade ärendet till Miljö- och stadsbyggnadsnämnden i Nacka kommun för ny handläggning på grund av brister i kommunikeringen.

Vi har synpunkter på ridhusets och stallets läge och utformning, men som intresseorganisationer gavs vi inte heller någon möjlighet att yttra oss innan beslut togs. Vi är medvetna om att kommunen idag inte är skyldiga att informera och samråda med oss i dessa frågor. Men varje annat byggprojekt i kommunen av ridhusets och stallets storlek i en kulturhistoriskt känslig och naturskyddad miljö skulle ha föregåtts av en genomtänkt planering och möjligheter för kommuninvånare och intresseorganisationer att yttra sig, sannolikt genom en detaljplan, i ett programskede, ett samråd och en utställning.

Vi anser att besluten om beviljade dispenser från reservatets föreskrifter och från strandskyddslagen samt beslutet att bevilja bygglov för nytt ridhus och stall dessutom togs på ett otillräckligt beslutsunderlag, eftersom ingen övergripande plan för naturreservatet presenterats innan. Ytterligare dispenser har tillstyrkts från föreskrifterna och strandskyddslagen och ytterligare bygglov för ett flertal nya byggnader inom naturreservatet

har dessutom beviljats därefter vid senare sammanträden, vilket är anmärkningsvärt.

Det är inte bara vi som natur- och miljöorganisationer som reagerat, utan även många natur- och kulturintresserade invånare i Nacka.

Vi kritiserar alltså sättet som besluten tagits på, själva beslutsprocessen. Naturreservaten är relativt nya ansvarsområden för kommunen. Men naturreservaten är redan många och fler planeras, så frågan är i högsta grad aktuell.

Vi föreslår, att kommunen ändrar sitt arbetssätt vid eventuella planerade förändringar i naturreservaten, för att få en bredare förankring och smidigare beslutsprocess utan överklaganden och protester.

Vi föreslår vidare, att kommunen nu tar ett helhetsgrepp och utarbetar ett förslag till en övergripande plan för hela Velamsunds naturreservat, innan man går vidare med nya delförslag. Vi vill se en plan, som visar reservatets skötsel och markanvändning med inhägnade betesmarker, orörd natur, trädgårdsmark, stigar, leder, hänsyn till olika besöksintressen, verksamheter, byggnader, biltillfarter, bil- och cykelparkeringar etc.

Först med en övergripande plan som underlag kan delarna sättas in i sitt sammanhang och konsekvenserna av och lämpligheten i eventuella förändringar och nya förslag bedömas.

*Kerstin Lundén, Boo miljö- och Naturvänner
Ronny Fors, Naturskyddsföreningen i Nacka
Jan Aman, Nacka Miljöårsråd*

**Remissvar från Nacka Miljöårsråd avs.
program för sydöstra Boo, Nacka kommun;
2011-04-27**

Stockholmsregionens snabba expansion har lett till bostadsbrist vilket i sin tur fått till följd att sommarstugor i regionens omgivning kommit att i större grad blivit permanentbostäder. Det är svårt och kanske inte heller önskvärt att göra något åt detta, men de genom permanentningarna uppkomna problemen med vatten, avlopp, allmänna kommunikationer, skolor m.m. måste av kommunala myndigheter hanteras på ett ansvarsfullt sätt. För Nackas del har nu turen kommit till sydöstra Boo.

Det programförslag som presenteras gör på det hela taget ett förnuftigt intryck även om det saknas viktiga punkter. Vår förening vill här trycka på dessa saker, några av mer allmän karaktär.

Kommundelen Boo har under en fyrtioårsperiod varit utsatt för en systematisk förtätning och resultatet är inte alltid varit helt upplyftande. De uppkomna bomiljöerna är oftast överexploaterade och disharmoniska. Sommarstugor har blivit kvar men tillåtits byggas ut på alla ledder till rent groteska skapelser. På avstyckade tomter har för stora hus byggts på för små tomter. Alldeles för många fastigheter har försetts med garage nästan lika stora till ytan som huvudbyggnaden. Kommundelen söder om motorvägen saknar grönområden. Behovet av "dagis" och skolor verkar ibland komma som en överraskning.

Kort sagt: Att omvandla ett sommarstugeområde till ett fullvärdigt villaområde verkar vara ett företag som ställer betydande krav på myndigheterna.

Nu har turen kommit till sydöstra Boo och det vore bra om omvandlingen från sommarstugeområde till prydlig villaförort kunde få ske lite mer genomtänkt och långsiktigt. Området upptar nästan en tredjedel av Boo och avsaknaden av grönområden i kommundelen Boo:s södra delar som helhet måste ses som ett allvarligt problem. Nacka Miljövårdsråd vill nu framhålla följande saker som vi tycker är viktiga för det fortsatta arbetet med sydöstra Boo:

1. Bebyggelsen som blir synlig från Baggensfjärden får på inga villkor tillåtas expandera.
2. Det är angeläget att den planerade strandpromenaden kommer till stånd eftersom det blir det "strövområde" som kommer att stå tillbuds för området. Samtidigt är det viktigt att botten och vassarna utmed stranden lämnas ifred. Denna biotop är viktig som lekplats för fisk m.m.
3. Vi tror inte att områdets grönområden är inventerade på ett fullgott sätt. Detta måste göras för att kunna bedöma hur marken skall användas. Grönytor måste behållas som lekplats för barn och som "lungor" i området, framför allt runt flerbostadshus och radhus. I detta sammanhang måste planerade "dagensar" behov av naturmark beaktas.
4. Planerade radhusområden måste förseas med bilparkeringsytor åtskilda från husen, d.v.s. personbilar skall inte få parkeras på uppfarten till husen. Många hushåll har i dag två bilar och om inte parkeringsfrågan löses från början kan det bli helt kaotiska förhållanden. (Exempel på detta är Tunvägen, ävenledes i Boo).
4. Det är viktigt att trafikmiljön runt skolor och dagis blir så bra som möjligt. Beakta att många föräldrar numera kör sina barn till dessa och att det behövs stoppytor för av- och påstigning.
5. Med tanke på trafiksituationen i Nacka så måste en uppgörelse med SL komma till stånd som garanterar fullgoda bussförbindelser mot Stockholm, samt även till lokala köpcentra.
6. Vad gäller den tillkommande villabebyggelsen så vill Nacka Miljövårdsråd se en betydande "estetisk uppstramning". Tillbyggnader på sommarstugor kan inte få se ut hur som helst.
7. Nybyggnation med dagens krav på boytor kräver stora tomter – minimum 1 200 kvadratmeter, och detta måste uppfattas som ett absolut minimum. Med så stora tomter kan ett område tåla en och annan stillös skapelse. Vid sidan av huvudbyggnaden bör garage och uthus förutom s.k. friggebodar inte tillåtas.
8. Vi förväntar oss att sprängning av berg i dagen undviks samt att öppna diken inte kulverteras. Eventuella kärr, sumpmark eller smärre vattensamlingar bör inte dikas ut enär de är viktiga biotoper för många djur och växter. Asfaltering av parkeringsytor och mindre vägar bör undvikas med tanke på föroreningsrisken av dagvatten.

Remissvar avseende detaljplan för del av Tollare 5:1, delplan 4, Tollare Port; 2011-04-29

De tidigare detaljplanerna för Tollareprojektet tar i anspråk mycket stora och mycket värdefulla naturområden, vilket vi i tidigare remissvar haft kraftiga invändningar emot. När det gäller denna nu aktuella detaljplan har vi inga större invändningar. Dock vill vi framföra några synpunkter som vi tror kan förbättra såväl den lokala boendemiljön som bevara viss biologisk mångfald.

Det är positivt att den lilla bergknallen i nordvästra delen av området planeras att sparas och avsättas som natur.

Bevara ett lövskogsstråk i gränsen mot de tre fastigheterna vid Kamratvägen. Detaljplanens förslag är att här ska läggas in parkeringsplatser. Ett bättre alternativ skulle vara att helt förlägga parkeringen under mark. Då skulle detta lilla lövskogsområde fortsatt bilda en ridå mellan de olika bebyggelserna och fortsatt fungera som en länk mellan omgivande lövskogområden.

En mycket stor och pampig flerstammig sälj växer idag utmed Gårdsvägen i väster. Det skulle vara värdefullt om denna gick att spara, vilket borde vara möjligt utifrån det västra husets placering.

Områdets största ek finns i planområdets östra del. Den östra huskroppen ligger enligt detaljplanen mycket nära, men eken borde gå att spara.

Gröna tak

I gestaltungsprogrammet föreslås att vissa mindre tak görs som "gröna tak". Det är positivt att tanken på "gröna tak" kommit med i planeringen, men enligt vår uppfattning borde samtliga tak göras "gröna". Om det inte finns blommor på marken, så kan den finnas växter på tak, som kan ge pollen och nektar till fjärilar, humlor och bin över olika delar av sommaren. "Gröna tak" med varierad växtlighet kan utgöra en viss kompensation när grönytor tas bort.

Busshållplatsläge

I detalj- och illustrationsplaner tycks man ha förbisett att busshållplatsen för trafik mot Slussen måste flyttas om Tollare byggs enligt plan. Då kommer busstrafiken via Tollare att gå på Hedenströms väg och inte passera nuvarande hållplats på Sockenvägen mitt emot Johannes Petri skola.

Sammanfattning

Bevara lövskogsridån i söder. Lägg parkeringsplatser under mark. Låt alla hustaken bli "gröna tak".

Remissvar avseende detaljplan för för Sydöstra Lännersta 2 (Område W) i Boo; 2011-06-15

Natur och miljö

Naturen i närheten av Lännerstasundet är omistlig.

Det är viktigt att de gamla s.k. grosshandlarvillorna

omges av tillräckligt stor ”friyta” – t.ex. kring vid Lindängen, med Sveriges troligen äldsta lindallé. Där förordar vi att Djurgårdsvägen öster om Lindängen stängs av för biltrafik och endast är öppen för gång och cykeltrafik och blir en del av Lugna promenaden.

Lindängens fårhage norr om Djurgårdsvägen måste förbli skyddad för all framtid som naturreservat.

Detaljplanen omges av två blivande natur/ kulturreservat. Det är utmärkt.

Området har viktiga kulturhistoriska värden. Vår förening uppskattar inrättandet av naturreservatet Baggensstaket med Saltstigen, de gamla försvarsvallarna, zickzackvägen, fornborgarna vid Djurgårdsvägen och på Ryssberget och naturen kring Stäket.

Vi uppskattar att ett naturreservat är planerat vid Trollsjön. Men vi kräver att reservatsbildningen ska ske före detaljplanens antagande och innan gränserna dras upp. Detta är särskilt viktigt i öster mot Trollsjöns naturreservat. De kommunala tomterna som idag är naturmark bör inte exploateras utan ingå i Trollsjöns naturreservat. Kommunen bör i linje med sin policy avstå från att exploatera obebyggd mark nära Trollsjön och inte nagga på naturen.

Vi vänder oss emot att den utlovade inventeringen av Trollsjöns naturreservat ännu ej genomförts.

Nu vill planförfattarna bebygga en del av den natur som naturligt bör ingå i reservatet, strax öster om Trollsjön. Vi motsätter oss detta. Det riskerar att minska reservatets tillgänglighet och privatisera området öster om den lilla Trollsjön, som är reservatets hjärta.

Stigen söder om sjön, som ligger på kommunal mark, måste också hållas öppen. Även strandskyddet kräver att så blir fallet.

Bebyggelse

Rent generellt anser vår förening att nya tomter i områden av denna typ med friliggande villor och tillbyggda sommarstugor på ofta stora tomter inte bör understiga 1 500 kvadratmeter. Inte heller ska mer än 10 procent av tomtytan få byggas. Alltför stora och höga nya byggnader med ”futuristisk” karaktär – både bostadshus och uthus/garage – på små tomter ger ett villaområde ett disharmoniskt intryck. Exempel på sådan förödande över-exploatering återfinns både i delar av Boo och än mer i vår grannkommun Värmdö.

Det är viktigt att nytillkommande bebyggelse anpassas till den befintliga. Detta är också i linje med start-PMs intention att bevara områdets karaktär. Alla nya byggnader, särskilt i det södra området, bör också få bestämmelser om träfasader och traditionella sadeltak.

Vi stödjer kommunens ambition att säkra den värdefulla strandpromenaden i Lännersta och allmänhetens tillgång till stränderna. Hur detta ska ske kan vi inte här gå in på.

Men vi ställer oss frågande till hanteringen av strandskyddet. Att man tydligen tänker ansöka om upphävande av allt strandskydd utom 20 meter närmast vattnet även vid Stäket som är ett område av riksintresse är inte acceptabelt.

Påståendet att inga sällsynta växter och djurarter är

kända i Saltstigenområdet är fel. Tomas Fasth har i inventeringen vid Saltstigen funnit ett flertal rödlistade arter där, men detta nämns varken i miljöredovisning eller planbeskrivning. Vi anser att naturen är ytterst underprioriterad i hela planbeskrivningen – en knapp sida (sid. 6 i planbeskrivningen).

Nacka Miljöårsråd har inget att erinra mot att vatten- och avloppsproblemet löses i aktuellt område genom utbyggnad av kommunalt vatten och avlopp.

Återigen trycker vår förening på att diken utmed vägarna så långt möjligt skall vara öppna, eftersom diken har kommit att bli en viktig biotop för vissa växter och smådjur och att naturliga bevuxna diken effektivt tar upp dagvattentillförseln.

På Djurgårdsvägen promenerar man och joggar idag och den har mycket lite biltrafik. Vägen kan fungera så även i framtiden. Det tillkommer bara en handfull nya fastigheter i området varför vägen ej behövs som matarväg eller uppsamlingsväg. Djurgårdsvägen bör därför behålla sin nuvarande bredd. Uträtning av kurvor och anläggande av trottoar bör ej genomföras.

Gammeluddsvägen fungerar som uppsamlingsväg för utfartstrafik till Sockenvägen och från Gammeluddshemmet, Trollsjövägen, Djurgårdsvägen och Siewerts väg. Där stödjer vi planförslaget och anser det befogat med en breddning och trottoar eller gångväg. Gammeluddsvägen har idag en annan karaktär – där man åker för att komma in eller ut i området.

På detaljplanekartan markeras mellan Gammeluddsvägen och Trollsjövägen ett område med beteckning för högst 8 fastigheter och ett annat område med beteckning för högst 9 fastigheter. Det är emellertid inte klargjort med pilar exakt vilka områden som avses. Ett antal existerande fastigheter saknar tydlig markerig av största antal framtida fastigheter. Det är utomordentligt viktigt att det i utställningshandlingarna tydliggörs för varje existerande grupp av fastigheter hur många fastigheter som maximalt kan tillåtas inom varje område.

Småbryggor, inte nya marinor

Befintliga smärre bryggor på strandtomter kan accepteras men det bör inte få finnas bryggor på kommunal mark.

En ny marina i områdets västra del skapar ännu mer biltrafik och kräver nya parkeringsplatser i strandskyddat område. Detta är inte önskvärt. Den föreslagna platsen är häckningsplats för häger och bör därför inte förvandlas till marina.

Övrigt

Regeringen säger sig vilja begränsa koldioxidutsläppen kraftigt till år 2020. I planeringen ser vi dock inga tecken på åtgärder som kan stödja detta mål. Vi konstaterar att Nacka kommun även i område W tyvärr planerar för fortsatt och växande privatbilism istället för förbättrad kollektivtrafik.

Istället för breddade vägar med höjd hastighetsgräns vill vi se bättre och tätare bussförbindelser med en ny linje mot

Orminge som kan försörja Lännersta med kollektivtrafik.

Vi vill också se flera infartsparkeringar som kan avlasta trafikstockningarna vid Skurubron.

Yttrande över utställd detaljplan för Vikingshill och Sommarbo, del av Velamsund; 2011-06-21

Nacka Miljöårsråd har tagit del av de förslagna förändringarna. Vi har inga synpunkter på dessa som ändrar vårt tidigare remissvar i ärendet. Vi tror oss förstå att i den nya planen så har några fritidsbåtbyggor på kommunens mark planerats in (betecknade wv). Verkar förståndigt, då kan förväntas att privata byggor på kommunens mark så sakteliga försvinner.

Nacka Miljöårsråd har inget att erinra mot föreslagen detaljplan.

Permanentbosättning i sommarstugeområdena runt Stockholm är en process som knappast går att stoppa. Vatten- och avloppsfrågan måste då finna en bestående lösning.

I miljöredovisningen ges intrycket av att kommunen har förstått de kulturella värden som föreligger i området, vilket vår förening naturligtvis uppskatta. Det är viktigt att de större s.k. grosshandlarvillorna omges av tillräckligt stor "friyta". Det är också viktigt att oreglerad verksamhet, såsom bryggbyggen, nere vid stränderna hålls under uppsikt och beivras omedelbart när det uppdragas.

Att vår förening gärna ser öppna diken så långt möjligt, liksom grusvägar, behöver knappast upprepas.

Rent generellt tycker vår förening att tomtytor i områden av denna typ med styckebyggda villor och tillbyggda sommarstugor i varierande "stilar" inte bör understiga 1 000 kvadratmeter – och detta måste ses som ett absolut minimum. Inte heller bör mer än 10 procent av tomtytan bebyggas. Alltför stora byggnader – bostadshus och uthus/garage – på för små tomter ger ett villaområde ett disharmoniskt intryck. Exempel på sådan överexploatering återfinns både i Boo och i vår grannkommun Värmdö. Detta kan på längre sikt ge ett område "dålig anseende" med tråkiga följder.

Skrivelse till fastighetsdirektör Dag Björklund, Nacka kommun angående Velamsunds naturreservat och den planerade byggnationen av ridhus, stall m fl byggnader inom naturreservatet; 22.8.2011

Miljö- och naturorganisationerna i Nacka tillskrev er i april 2011 med anledning av att den planerade byggnationen av ridhus, stall m fl byggnader i natur-reservatet inte kommunicerats varken med intresseorganisationer eller allmänhet. Som vi påpekade, skulle varje annat byggprojekt i kommunen av ridhusets och stallets storlek i en kulturhistoriskt känslig och naturskyddad miljö föregåtts av en genomtänkt planering och möjligheter för kommuninvånare och intresseorganisationer att yttra sig.

Länsstyrelsen i Stockholms län upphävde den 21.1 2011 Nacka kommuns beslut i Miljö- och stadsbyggnadsnämnden den 17.2 2010 om bygglov för nybyggnad av ridhus och stall i Velamsunds naturreservat och återförvisade ärendet till Miljö- och stadsbyggnadsnämnden i Nacka kommun för ny handläggning på grund av brister i kommunikeringen.

Det har nu kommit till vår kännedom, att ett nytt förslag till ridhus och stall har utarbetats och skickats ut för grannhörande med svarstid till den 18 augusti. När ärendet nu "tas om", så hade vi förväntat oss, att det nya förslaget skickats ut på samråd och att en övergripande plan för Velamsunds naturreservat samtidigt presenterats, innan ärendet går vidare till beslut. Vi har ännu inte sett något av detta och det är av den anledningen vi återigen tillskriver er.

Våra åsikter gäller just nu planerna i Velamsunds naturreservat. Men Nacka kommun har 12 naturreservat och flera reservat är planerade. Eftersom naturreservaten som regel inte är detaljplanelagt område, så kan beslut fattas av kommunen utan samråd och utställning, utan öppenhet för vare sig intresseorganisationer eller allmänhet. Vi anser dock att beslutsprocessen måste göras öppen vid alla eventuella större förändringar i naturreservaten. En öppen planeringsprocess ger möjligheter till en bredare förankring och en smidigare beslutsprocess utan överklaganden och protester.

Vi vill än en gång betona vikten av att nya rutiner med samråd införs vid alla större avsteg från reservatsföreskrifterna. Projekt av denna art och storlek kräver en öppen process, det berör och intresserar en stor mängd invånare och intresseorganisationerna ska beredas möjlighet att yttra sig. Remissinstans bör självklart också den nya naturreservatsnämnden vara.

Skicka det nya förslaget till ridhus och stall i Velamsund på samråd!

*Kerstin Lundén, Boo miljö- och Naturvänner
Ronny Fors, Naturskyddsföreningen i Nacka
Jan Åman, Nacka Miljöårsråd*

Skrivelse till Nacka kommun angående Velamsunds naturreservat och den planerade byggnationen av ridhus, stall m fl byggnader inom naturreservatet; 22.11.2011

Nacka kommun besvarade 20110907 två skrivelser från miljö- och naturorganisationerna i Nacka med ovanstående rubrik med frågor kring behovet av en översiktlig plan för Velamsund, innan vidare beslut fattas, och behovet av och formerna för insyn och information under beslutsprocessen.

Sedan dess har WRS, Water Revival Systems, presenterat sin utredning *Miljöpåverkan från djurverksamhet inom Velamsunds naturreservat – bedömning och rekommendationer* 20110902, en

utredning beställd av Nacka kommun som delunderlag inför en ny bygglovsansökan för den planerade byggnationen av ridhus och stall inom naturreservatet.

Vi vill ställa frågan hur Nacka kommun tagit emot utredningen och vilka konsekvenser utredningen får för de fortsatta planerna för Velamsunds naturreservat? Det nya förslaget till ridhus och stall har ju utarbetats och varit ute på grannhörande, vilket gör att vi är oroliga över nästa steg.

WRS's utredning ger tydliga uppgifter om att naturreservatet redan idag är kraftigt överbelastat ur ekologisk synpunkt på grund av djurhållningen. Utredningen talar klart emot den planerade byggnationen. En utbyggnad av ett nytt ridhus och stall skulle innebära en permanentning av antalet ridhästar till 50-60 hästar, vilket vore förödande för naturreservatets framtid. Utredningens argument tillsammans med av oss tidigare framförda argument är mer än nog skäl för kommunen att inte gå vidare med byggplanerna. Någon översiktsplan för Velamsund är inte presenterad.

Utredningen säger på sid 20 "På Velamsund samsas i dag 54 hästar på en yta om 13 790 m² vilket innebär ca 255 m² per häst vilket är långt under tumregelns minsta rekommenderade yta! ... Om den planerade byggnationen genomförs med följden att rasthageyta kommer att minska till 10 565 m² räcker ytan endast till 10-11 hästar, enligt rekommendationen."

En tumregel är 1 000 - 5 000 m² rastyta per häst för att som utredningen säger på sid 20 "hålla en rimlig belastning med bibehållen vegetationsyta och minskad risk för växtnärlingsläckage (Jordbruksverket, 2006)."

Velamsundsviken är enligt utredningen "drabbad av övergödning och dess ekologiska status har av vattenmyndigheten klassats som otillfredsställande. ... även Insjön är hårt näringsbelastad." (sid 3).

WRS:s utredning ger ett flertal råd och åtgärdsförslag till förbättringar av dagens situation.

MSN beviljade 20111009 dispens från föreskrifterna, strandskyddsdispens och tidsbegränsat bygglov till 20131231 för en nybyggnad av provisoriska boxplatser/stall i Velamsund.

Trots utsagor om förbättringar i beslutsprocessen genom att Naturreservatsnämnden, NRN, ska få ärenden på remiss samt kalla till informationsmöten, så har ingetdera skett i fallet med den tillfälliga stallbyggnaden på 372 m². Detta är mycket anmärkningsvärt och en tråkig upprepning, när en annan ordning hade utlovats. Det är en omständighet, som inger oro för att även beslut om den ev planerade byggnationen av ridhus, stall m.fl. byggnader inom natur-reservatet kommer att hanteras utan insyn från NRN, intresseorganisationer och intresserad allmänhet.

Vi förväntar oss att Naturreservatsnämnden i fortsättningen ges utlovad möjlighet till remissyttranden och att bjuda in till öppna informationsmöten.

Det är vidare vår förhoppning att kommunen nu koncentrerar sig på att förbättra reservatets biologiska

tillstånd och för gott lägger den planerade utbyggnaden av ett nytt stort ridhus och stall i Velamsund i malpåse!

*Kerstin Lundén, Boo miljö- och Naturvänner
Ronny Fors, Naturskyddsföreningen i Nacka
Jan Aman, Nacka Miljöårsråd*

SALTSJÖBADEN – FISKSÄTRA



Remissvar angående detaljplan för Fisksätra kyrka, Erstavik 26:431 m.fl; 2011-10-24

Nacka miljöårsråd rekommenderar att detaljplanen antas.

Remissvar angående detaljplan för Länbohöjden i Fisksätra, Erstavik 26:19; 2011-12-06

Husens höjd

Nacka Miljöårsråd anser att detaljplanen måste omarbetas då de föreslagna höga husen på denna höga höjd kommer att alltför mycket dominera vyn mot Fisksätra både från Lännerstasundet och från Erstavik. Vi föreslår att husens höjd sänks med minst två våningar.

De föreslagna höga husen kommer att synas på långt håll i Erstaviksskogen vilket påverkar skogskänslan. Inför en eventuell utställning (granskning) är det väsentligt att även presentera ett antal bilder på hur husen kommer att te sig från Erstavikssidan.

Daghem och skolor

Vidare undrar vi om det finns tillräckligt med daghem och skolor i Fisksätra med föreslagen tillkommande bebyggelse nu när den tidigare Lämnboskolan och Båthöjens daghem inte längre finns. Den utredning om behovet som planeras borde redan ha gjorts innan detta förslag presenterades.

Gröna tak

Vi anser att även bostadshusen, inte bara parkeringsgaraget, bör förses med "grönt tak".

Gångvägar och trappor

Det föreslås att gångvägarnas trappor förses med barnvagnsramper. Detta är bra, men de som behöver använda trappträcket får inte hänvisas till att gå mellan barnvagnsrampens skenor. Därför bör trapporna göras bredare än nuvarande bredd. Det är väsentligt att de förses med ett bra runt och stadigt räcke på rätt höjd. Använd de mått och normer SL brukar använda, byt ut de nuvarande platta räckena!

SICKLAÖN

Remissvar avseende Detaljplan för Lokomobilvägen, Nacka; 2011-09-09



Nacka Miljöårsråd har inget principiellt att invända mot den planerade byggnationen. Skall det byggas så bör det ske där det finns vatten och avlopp, allmänna kommunikationer och livsmedelsaffärer – allt detta finns här. Dock anser vi att exploateringen vid Lokomobilvägen är för hård och krönet på tomten bör förbli orörd.

Problemet för Nackas del synes vara att den samhälls-service som kommunen skall svara för vid exploatering inte hinns med. Kommunens pengar räcker inte till och framförhållning och markreservation för nödvändiga samhällsfunktioner som t.ex. skolor och daghem är bristfällig, vilket hela tiden uppenbarar sig vid nybyggnation i kommunen.

På Lokomobilvägen skall de flesta lägenheterna enligt beskrivningen bli på två rum och kök och upplåtas med hyresrätt. Gissningsvis blir det många pensionärer och ensamstående som bosätter sig här – men å andra sidan det trodde planerarna om Hammarby sjöstad också.

Skulle det komma att bosätta sig många barnfamiljer i det aktuella området så är det för hårdexploaterat enligt Nacka Miljöårsråds mening. Den hårda exploateringen bottnar troligtvis i att det blir dyrt att bygga p.g.a. den omfattande sprängning som krävs, något vår förening ogillar.

Vi tycker att krönet på berget bör lämnas ifred, obebyggt och osprängt. Därvid kan också den parkering för skolpersonal som ligger norr om ”krönet” bli kvar. Vår uppfattning är följaktligen att hus B inte bör komma till uppförande.

Remissvar angående samråd av förslag till detaljplan för del av Kvarnholmen, etapp 4 – Södra Kvarnholmen; 2011-09-16

Nacka Miljöårsråd är i princip positivt till upprustningen av de gamla industribyggnaderna på Kvarnholmen enligt planerna i tidigare etapper, och att detta görs på ett pietetsfullt sätt med hjälp av antikvarisk expertis samt höga stadsplanemässiga och arkitektoniska ambitioner.

1. Allmänt

Kvarnholmen ingår som en del i ett större område som är av riksintresse för kulturminnesvården enligt Riksantikvarieämbetets beslut 1989. Dessutom omfattas Kvarnholmen av riksintresse för kust- och skärgård samt riksintresse för farled. Området gränsar även till Nationalstadsparken som omfattas av riksintresse enligt miljöbalken. Inom Nationalstadsparken får inte tillkommande anläggningar eller åtgärder skada det historiska landskapets natur- och kulturvärden, vilket vi

anser kräver särskild hänsyn även på Kvarnholmen. Strandskydd gäller i vattnet och 300 m från strandkanten på land inom hela programområdet. Området omfattas också av Nacka kommuns ”Kvalitets- program för Nackas norra kust”.

Nacka Miljöårsråd anser därför att planering och exploatering inom planområdet måste utföras med stöd av kvalificerad kompetens inom många områden som berör ovanstående intressen. Stor hänsyn bör även tas till dessa från kommunens sida, som ju har det slutliga planmonopolet och därför befogenhet och ansvar att säkerställa detta.

2. Bostadsmiljö, exploateringsgrad

Nacka Miljöårsråds främsta invändning mot detaljplaneförslaget är att exploateringsgraden är alldeles för hög.

Vi tycker det är mycket synd att man återigen i Nacka när man har den unika förmånen av att utgå från ett område med högvärdig miljö i form av havskontakt, värdefull natur och kulturminnen m.m. inte vill tillvarata denna och skapa en boendemiljö av högsta kvalitet, utan istället förfaller till att trycka in ett alldeles för stort antal bostäder och övrig byggnation på en för liten yta.

De tidigare etapperna för Kvarnholmen har ju även de en mycket hög exploateringsgrad och resterande etapper verkar ha samma inriktning. Dessutom är ju tidigare nyligen exploaterade områden på Nackas norra kust av samma karaktär.

Kommunens argumentation på samrådsmötet, att miljön i området är av så hög kvalitet så att en hög exploatering kan tillåtas tycker vi är helt förkastlig.

3. Trafikbuller

Bullerfrågorna är ju problematiska. Det ständiga bullret från Värmdöleden som stör stora delar av Kvarnholmen och speciellt här i etapp 4, där alla bostäder är vända mot Värmdöleden och har branta bergsluttningar bakom som reflekterar bullret, är ju en stor olägenhet. Att försöka skapa en ”tyst sida” i bostäderna under dessa förhållanden är ju tämligen omöjligt och utanför husen finns ju bullret kvar.

Den lokala trafiken förutsätts ju även medföra bullerstörningar, speciellt trafiken från bron som får karaktären av genomfartstrafik.

Då bullerproblemen inte anses gå att åtgärda tycker vi att en lägre exploateringsgrad är motiverad.

4. Landskapsbilden

Att landskapsbilden från andra sidan Svindersviken påverkas är förstås ofrånkomligt men acceptabelt om man vinnlägger sig om en hög arkitektonisk kvalitet i gestaltningen av området.

I kvalitetsprogram för Nackas norra kust anges: ”Tillkommande bebyggelse får inte sticka fram bakom Kvarnholmens udde. Befintlig vegetation förstärks och får breda ut sig över de gamla utfyllnadsområdena.”

I miljökonsekvensbeskrivningen anses att ”förslaget i

mycket begränsad omfattning påverkar Kvarnholmens silhuett från farleden.”

Nacka Miljöårsråd anser att detta är en felaktig beskrivning.

Det framgår ju redan av den knapphändiga dokumentationen om detta i planhandlingarna, som ju ganska regelmässigt brukar dölja oönskade realiteter, varför vi befarar att den nya bebyggelsen blir än mer framträdande än som visas. Moderna datorprogram finns ju sedan länge, som kan åskådliggöra korrekta perspektivritningar. Vi anser att sådana skall användas i planhandlingar i stället för nuvarande ofta förljugna perspektivteckningar.

Kvarnholmens silhuett är ju relevant för riksintresset för kulturminnesvärden, riksintresset för kust- och skärgård, riksintresset för farled och Nationalstadsparken som omfattas av riksintresse enligt miljöbalken.

En enkel lösning på problemet är att minska hushöjderna några våningar. Flera andra fördelar skulle därmed vinnas. Se kap. 2.

Nackas förfulande av landskapsbilden från många delar av Stockholm, Nationalstadsparken samt farleden in till Stockholm är ju redan idag en skamlig katastrof.

5. Kulturhistoria

Det enda hus av kulturhistoriskt värde anses det s.k. Saltmagasinet vara.

Huset har en intressant och tilltalande form och vi anser att detta hus bör bevaras. Det går naturligtvis att renovera, om viljan finns, och kan inrymma många lämpliga verksamheter. Dessutom kommer det att utgöra ett intressant minnesmärke över den tidigare industriepoken samt skänka välbehövlig variation i den f.ö. helt moderna miljön.

6. Vattenytor

Nacka Miljöårsråd anser att vattenytorna måste behandlas med största varsamhet och dess positiva bidrag till miljön utnyttjas maximalt.

I Svindersviken har ju en stor del vid Ryssviken redan förstörts av de flytande villorna, vilket nu negativt påverkar hela Södra Kvarnholmen.

Speciellt de bostäder, som ligger utefter Södra kajen får ju ytterligare sin vattenutsikt förstörd av båthamnen. Vi tycker därför att båthamnen om möjligt skall flyttas längre in i viken och läggas vid industribyggnader eller på annan mindre störande plats.

Svindersviken är ju mycket smal och därför vänder vi oss mot att man lägger stora hus ute vid vattnet. Vi förordar en bred strandremsa för allmänheten som inte ger intryck av att vara privat mark. Därigenom skapar man en fin utsikt för alla ut mot Stockholms farled och kajen kan bli en stor tillgång med plats för träd och andra växter.

Vi vänder oss också kraftigt mot att vattenytan exploaterats genom att Sillkajen breddats ut i vattnet. Detta talas tyst om i planhandlingarna. Man nämner bara att en ny kaj byggts.

Placering av hus K ute i vattnet tycker vi också är

olämpligt.

7. Rekreatiomsområden

I tidigare etapper för Kvarnholmen har framhållits att plats inte funnits för ytor lämpliga idrottsutövning, t.ex. fotbollsplaner. En liten fotbollsplan finns i etapp 2. I etapp 4 finns heller ingen sådan yta reserverad och vi konstaterade, att i nästa etapp på berget ovanför Södra Kajen heller inte finns några sådana ytor reserverade.

Man måste betänka att många barn och ungdomar kommer att bo på Kvarnholmen och att dessa måste få en bra miljö för rekreation och fritid i närheten av sin bostad för spontana aktiviteter och samvaro. Att resa till Nacka idrottsplats är inget alternativ.

Nacka Miljöårsråd anser därför att minst en idrottsplan skall anläggas i området för etapp 4 och minst två i området ovanför Södra kajen. Några hus kan därmed med fördel tas bort ur planerna.

Remissvar angående andra samråd för förslag till detaljplan för Danvikshemsområdet, Sicklaön 37:42 m.fl. fastigheter; 2011-11-15

Nacka Miljöårsråd avstyrker förslaget till detaljplan och anser att ingen exploatering av nya hus får göras i området, av följande skäl i sammandrag:

- 1.1 Riksintresse för kulturmiljövården åsidosätts.
- 1.2 Dispensvillkor för strandskydd finns ej.
- 1.3 Nacka kommuns kvalitetsprogram för Stockholms norra kust 1999 följs ej.
- 1.4 Nacka kommuns översiktsplan 2002 anger att område 2 ej skall bebyggas.
- 1.5 Riksintresse för Nationalstadsparken åsidosätts.
- 1.6 Stockholms vy mot Nacka förfulas än mer.
- 1.7 Behov av rekreatiomsområde finns.
- 1.8 Nya byggnader.

Dessutom:

- 2.1 Samrådet bör göras om p.g.a. felaktigheter i planhandlingar.
- 2.2 Kvalitetsprogram för planprocessen bör förbättras

Se nedan utförligare beskrivning under resp. punkt.

1.1 Riksintresse för kulturminnesvärden

Danvikshemsområdet ingår i det område utmed kusten som är klassat som riksintresse för kulturminnesvärden. Detta borde enligt vår uppfattning vara tillräckligt för att helt avstyra nybyggnation, och särskilt av sådan art och mängd som förslaget anger.

1.2 Strandskydd

Strandskydd gäller för delar av området. För att exploatering skall kunna tillåtas måste dispens sökas för att upphäva strandskyddet.

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, Danvikshems slottsliknande byggnad, den ”gröna foten”, de stora vattenytorna, bergsbranterna m.m. beskrivs här på ett förtjänstfullt sätt som mycket stora värden för kusten.

Vi anser att planerad exploatering står helt i strid med ”Kvalitetsprogrammet för Nackas norra kust” och har svårt att förstå hur man så kan ignorera intentionerna i dokumentet.

1.4 Nacka kommuns översiktsplan år 2002

I Nacka kommuns översiktsplan år 2002 (som fortfarande är gällande) anges att delområde 2, dvs. området norr om seniorbostadshuset, ej skall bebyggas. Som framtida markanvändning anges ”naturmark”.

Den fördjupade översiktsplanen anger marken som Naturområde, Riksintresse – alltså skall ingen ny byggnation göras här. Redan i planförslaget från 1988 påpekar stadsarkitekten vikten av att området bevaras som naturmark.

F.ö. är hela planområdet betecknat som kulturvärde och riksintresse.

Vi ser inget skäl att här frånga de fastställda översiktsplanerna. Se vidare punkterna 1.1-1.3 samt 1.5-1.7.

Att kommunen inte alls nämner konsekvenserna för natur- och riksintresse, utan i stället påpekar att ”parvillornas husform och volym följer upp nuvarande villa-bebyggelse och låter bergskanten närmast farleden behålla en småskalig bebyggelsebild”, är ännu ett uttryck för ganska vanlig manipulationsiver i planhandlingar. Se vidare punkt 2.1 nedan.

1.5 Riksintresse för nationalstadsparken

Om man från Nationalstadsparken, dvs. Djurgården, blickar ut mot Nackas kust möter en nedslående vy. Kompakta bostadsbyggnader av medioker arkitektonisk kvalitet pågår alldeles vid stranden. Henriksdals trista kompakta huskomplex av ”miljonprojekt”-karaktär dominerar landskapsbilden bakom, och i Finnboda planeras många bostadskomplex, även ute i vattnet. Allt detta förstör i hög grad upplevelsen av vattenvyn mot Nacka från Djurgården.

”Inom Nationalstadsparken får inte tillkommande anläggningar eller åtgärder skada det historiska landskapets natur- och kulturvärden”.

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

1.6 Stockholms vy mot Nacka

En av Stockholms främsta visuella kvaliteter anses ju av många människor från alla länder vara dess läge vid vattnet, med de många öarna och de långa stränderna beväxna med träd och annan grönska. Vyerna från stränderna i centrala Stockholm är av mycket högt värde. Blickar man ut mot skärgården möts man dock tyvärr av det iögonfallande förfulande och dominerande byggnaderna på Henriksdalsberget, och Nackas ambitioner

är ju att i fortsättningen hårt exploatera även norra kustens stränder med början från Saltsjökvam, vidare i Danvikshemsprojektet, Kvarnholmen och Gäddvikens stränder. Vid bl.a. Finnboda och Ryssviken vill man till och med ta vattenytan i anspråk för bostadsbyggande.

Vi anser att detta är helt fel och ödelägger Stockholms karaktär och unika skönhetsupplevelser. Exploatering av Danvikshemsområdet vore en fortsättning på denna ödeläggelse särskilt sett från Djurgårdssidan. Vi emotsätter oss därför föreslagen detaljplan.

1.7 Behov av rekreatjonsområde

Nacka Miljöårsråd anser att området inte skall bebyggas med några nya hus, utan istället iordningställas till ett attraktivt välbehövligt parkområde.

Främsta skälet till detta är områdets unikt fina läge, högt vid stranden av Stockholms inlopp med mycket välbevarad natur och delvis ännu oförstörd kulturmiljö. De oerhört fina vyerna både ut mot skärgården, mot Djurgården och in mot Stockholms centrum. Med föreslagen plan skulle vyn mot Stockholm till en del byggas för och endast det lilla bergsområdet i nordost kunna erbjuda utblickar mot vattnet för boende och övriga. Parhusen på delområde 2 kommer ju att privatisera den delen av området och förhindra dess resurs för allmän rekreation.

Hela området måste redan idag anses vara otillräckligt för boende äldre i Danvikshem och Seniorbostadshuset. Människor dessutom av den kategorin, att man har svårigheter att komma till andra områden för naturupplevelser än just detta, främst på grund av närheten och även att marken är relativt plan. Med den föreslagna tillkommande exploateringen medförande c:a 150 nya boende kommer dessa ytor att bli ännu mer otillräckliga. Den mycket kraftiga exploatering som pågår och planeras i närområdet gör ju behovet av detta rekreatjonsområde än större.

1.8 Nya byggnader

Nacka Miljöårsråd har inga större invändningar mot att bygga vårdplatser för gruppboendet vid Övre Varis och ej heller reservationen för ev. framtida utbyggnad av 30 vårdplatser i anslutning till Danvikshems sydöstra flygel.

Kommunens övergripande bedömning i miljöredovisningen att ”detaljplaneförslaget inte innebär en betydande miljöpåverkan” kan vi inte instämma i.

Därför anser vi att övrig föreslagen nybyggnation inte kommer till stånd. I stället skall marken iordningställas som natur- och parkmark. Motivering, se punkt 1.7 ovan.

Om man nödvändigtvis skall exploatera för nya bostäder får detta göras med ett mindre antal bostäder i slutningen söder om Seniorhuset eller nedanför slutningen.

2.1 Planhandlingar - felaktiga och vilseledande

Nacka Miljöårsråd 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 i särskilt de övergripande dokumenten.

I detta ärende kan vi bara nämna de felaktiga perspektiven i gestaltungsprogrammet och de saknade perspektiven från t.ex. Kvarnholmsvägen, vilket skulle ge ett rättvisande bild av hur kraftfullt de södra husen skulle dominera landskapsbilden. Många av perspektivritningarna i förslaget är gjorda i ett flygperspektiv, vilket vi anser vara tämligen ointressant för boende. Varför visar man inte hur de nybyggda husen kommer att se ut från marknivån? Av totalt 22 st. perspektivbilder i det s.k. gestaltungsprogrammet är 13 st. ritade från ett flygperspektiv. Dessutom visas 9 st. kartbilder på området. Uppenbart är detta inte ett förbiseende eftersom samma metod användes vid bl.a. första samrådet för Danvikshem år 2006.

Många fler likvärdiga exempel finns. Ingen bild visar den pågående och planerade mycket stora exploateringen i Danvikshems omedelbara grannskap – Finnboda slututbyggt, Danvikslösen, Kvarnholmen, Saltsjökvärn. Det är mer regel än undantag att planprojekt i Nacka delas upp i mindre områden och varje område beskrivs enligt planerad byggnation (men förskönad) medan omgivningen beskrivs som den såg ut igår. En normal läsare utan kännedom om Nacka kommuns exploateringsplaner blir då övertygad om att planerad exploatering får ganska liten påverkan på en glest exploaterad omgivning.

Då detta förekommer ofta kan vi inte uppfatta det på annat sätt än att det är en medveten strategi för exploatörer i samarbete med Nacka kommun för att försöka dölja konsekvenserna av sina exploateringsplaner.

Vi anser därför, att samrådsprocessen måste göras om, och då med korrekta underlag, som har förmågan att 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 lovligt 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. Vi anser att en stor förbättringspotential på detta område finns.

ÄLTA

Remissvar till Nacka och Stockholms kommuner angående detaljplan för del av Ältabergsvägen, del av fastigheterna Skrubba 1:1 och Skarpnäs Gård 1:1 i Stockholms stad och Älta 10:1 och Älta s:3 i Nacka kommun 2011-01-31



Affärsetableringen

I förslaget ingår en livsmedelshall söder om nuvarande infartsparkering vid Ekstubben. Av detaljplanens planbeskrivning framgår att det gjorts en handelskonsekvensanalys för Älta centrum som pekar på att existerande livsmedelsbutiker i Älta skulle tappa mellan 15 och 20 % av försäljningen samt att butiker med ordnad ekonomi klarar ett omsättningstapp upp till ca 10 %. Således skulle en ny stor livsmedelhall på föreslagen plats utgöra ett högst påtagligt hot mot existerande livsmedelsbutiker och mot Älta centrum samt även mot möjligheten att driva en riktig livsmedelsaffär vid det planerade torget i Södra Hedvigslund.

Den planerade livsmedelshallen har en placering och utformning i blickfånget från motorvägen som främst vänder sig till bilburna kunder. Denna etablering kommer med största sannolikhet att leda till att en eller flera av de livsmedelsbutiker som existerar och som planeras i Södra Hedvigslund, vilka alla ligger närmare bostäder och kunder, kommer att försvinna. En av de förväntade konsekvenserna av detta är ökade kostnader för färdtjänst.

Av dessa skäl bör denna etablering ej komma till stånd.

Strider mot översiktsplaner

En affärsetablering på denna plats strider mot samtliga översiktsplaner. I Nackas gällande översiktsplan från 2002 är platsen markerad som grönområde medan Älta centrum står som handelsområde. I den nya planen som är på remiss samtidigt som denna detaljplan är Älta centrum markerat som ett av Nackas sex lokala centra och det står att "Omvandling av Älta centrum genomföres i samarbete med berörda intressenter". Allt detta har även kommit med i kortversionen.

I Stockholms stads översiktsplan, antagen 15 mars 2010, är området markerat som grönområde.

Ältabergsvägen

Förslaget att smalna av Ältabergsvägens körbanor från nuvarande 9 meter till endast 7 meters bredd är klart olämpligt. Vägen har busstrafik och annan tung trafik. Den utgör det enda alternativet till motorvägen (Tyresövägen och Gudöbroleden). Planerad exploatering i området kan förväntas ge vägen betydligt mer trafik än den har idag.

Cykel- och gångväg

Den i detaljplanen redovisade cykelvägen håller inte alls den standard som krävs för ett genomgående cykelstråk. Det rör sig här om ett av de stora cykelstråken, ”Tyresöstråket”, mellan Stockholm och Tyresö/Vendelsö med ett betydande inslag av snabba cyklisterna. Cykelvägen skall förbinda existerande cykelväg utmed Flatenvägen (Stockholm) som idag slutar vid Flatenbadet med cykelvägen utmed Skrubba Malmvägs förlängning till trafikplats Skrubba-Lindalen (Stockholm) som fortsätter mot Bollmoravägen (Tyresö) samt mot Alléplan (Tyresö) och Vendelsö/ Brandbergen (Haninge).

För alla nämnda existerande och beslutade cykelvägar har dessa lagts som en separat bana några meter ifrån bilkörbanan, utom vid särskilt trånga passager. Givetvis bör så ske även utmed Ältabergsvägen.

I detaljplaneförslaget föreslås att cykelbanan utmed Ältabergsvägen läggs på nordöstra sidan. Detta leder emellertid till att cykelvägen kommer att korsa fem avtagsvägar, med en knäck vid varje avtagsväg, istället för bara korsa en avtagsväg och dessutom att cyklisterna på Tyresöstråket tvingas korsa Ältabergsvägen två gånger med ca 1,5 km mellanrum. Dessutom anger planen att cykelvägens passage över Ältabergsvägen vid trafikplats Skrubba-Lindalen sker i två tvära vinklar vilket mycket besvärligt för cyklisterna. Hur den är tänkt att korsa Ältabergsvägen i norra änden framgår inte av planen.

Lägg istället cykelvägen några meter ifrån Ältabergsvägen på sydvästra sidan och den får endast en korsning, med den glest trafikerade Skrubba koloniväg. Eventuellt kan även en smal gångbana anläggas på Ältabergsvägens nordöstra sida på motsvarande sätt som gjordes på Nysätravägen (Nacka) trots att man där tvingades ta av tomtmark.

Detaljplaneförslaget skulle ge en alltför dålig standard för det regionala cykelstråket vilket troligen kommer att leda till att många cyklisterna istället kör på bilkörbanan.

Sedan måste det regionala cykelstråket snarast bindas samman med separat bana från nuvarande slut vid Flatenbadet till cykelbanan utmed Ältabergsvägen.

Vilt

Nacka Miljöårsråd känner till att i första hand rådjur men även annat vilt rör sig i berört område. Vi föreslår att det byggs ekodukter för att minska risken för viltolyckor.

Korsningen vid Ekstubben

Vidare är det väsentligt att bygga om den synnerligen trafikfarliga korsningen vid Ekstubben (Ältabergsvägen/ Ältavägen/Oxelvägen) i direkt anslutning till planområdet till en mer trafiksäker standard, t ex en rondell.

Remissvar avseende detaljplan för Älta 26:1 och del av Älta 10:1, Oxelvägen i Älta; 2011-05-16

Bostädernas placering

I det föreliggande förslaget har husen placerats på helt annan plats än vad som anges i startpromemorian beslutad av kommunstyrelsen 2010-05-31.

Förslaget strider även mot programförslaget antaget 2005-05-09 där platsen för de föreslagna tre bostadsbyggnaderna anges som grönområde.

Det bergiga grönområde där man nu föreslår att placera bostadshusen utgör idag ett lekområde för barn och är avsiktligt sparad som ett sådant. Den plats på andra sidan Oxelvägen där man enligt startpromemorian planerat ett hus används däremot knappast alls som lekområde eller till något annat än som en genväg.

Om man lägger dessa höga byggnader på den föreslagna höjden kommer de att sticka upp ca fyra våningar högre än någon annan byggnad i Älta och dominera synintrycket av Älta sett på håll. Placeringen leder även till att de högre våningarna blir påtagligt bullerstörda, bl.a. från Tyresövägen.

Placeringen och husens höjd gör att de kommer att tidvis skugga alla intilliggande byggnader. Det är väsentligt att redovisa solstudier.

Läget med stora backar eller trappor för att komma till bostädernas entréer kan komma att uppfattas som otrivsamt och besvärligt.

Trafik

Vi undrar varför man i miljöredovisningen skrivit att ”kollektivtrafiken vardagar dagtid mycket väl kan fungera som ett alternativ till egen bil”. Kollektivtrafiken är nämligen god hela dygnet hela veckan. T.ex. går vardagsnätter 01.30 till 05.00 en buss i halvtimmen från Sergels torg till närbelägna hållplats Ekstubben, nätter mot lördag, söndag och helgdag fyra bussar i timmen. Kanske skulle det räcka med något färre parkeringsplatser per lägenhet än planerat.

Vi är skeptiska till förslaget att smalna av körbanan på Oxelvägen. Redan nu är det stora problem för den relativt täta trafiken med bussar på Oxelvägen att kunna mötas, särskilt vintertid.

Individuella mätare

Det är positivt att man föreslår att alla lägenheter ska ha separata vatten- och elmätare. Detta borde givetvis gälla all bebyggelse.

Slutsats

Vi rekommenderar bestämt att man återgår till förslaget från Start-PM att placera byggnaderna på panncentrals-tomten och den angivna platsen på andra sidan Oxelvägen.

Yttrande över utställd detaljplan för Stensö udde, Älta; 2011-07-15

Exploateringens omfattning

Vi anser att planen innebär en alltför omfattande exploatering i ett strandskyddat och ur natursynpunkt mycket känsligt område. Det vore önskvärt att bebyggelsens omfattning minskades och att ett större område bevaras som allmäntillgängligt grönområde med strandskyddet bevarat.

Bostädernas nivå

Med tanke på risk för framtida klimatförändringar och därmed risk för översvämningar är det ytterst olämpligt att golv i nybyggda fastigheter får läggas så lite som 60 cm över Ältasjöns förväntade högsta vattennivå. Detta bryter mot kommunens riktlinjer för byggande nära vatten. Där anges minsta grundläggningsnivå till +2,0 meter ovan normalvattennivån.

Ältasjöns vattennivå hålls ju idag på en artificiellt låg nivå medelst ett grävt dike större delen av sträckan till Söderbysjön. På äldre kartor anges våtmarken vid sjöns västra del som en del av sjön och givetvis var Stensö och Knackholmen ursprungligen öar. Med anledning av verksamheter med kvarnar mm. i Nackaån dämde man på 1700-talet upp Dammtorpsjön, som tidigare varit jordbruksmark. Söderbysjöns nivå höjdes medan Ältasjön sänktes för att åstadkomma en stor vattenyta i samma nivå. Man kunde på så sätt tappa mycket vatten med måttlig nivå-sänkning.

Ältasjöns utloppsdike kan i samband med kraftigt regnfall komma att drabbas av jordskred som täpper till utloppet. De bävrar som bor där brukar ofta fälla träd som faller över Ältasjöns utlopp. Bävvarna skulle givetvis vara kapabla att bygga en damm där.

Ansvar för att reglera vattenståndet i sjösystemet faller på Nackareservatets markägare och skötselansvariga, Stockholms stad, som dock inte regelbundet kontrollerar vattenståndet. Ibland har Nackabor ringt och påtalat olämpligt vattenstånd.

Fastighetsbildning

Att ytterligare landyta under senare decennier tillkommit runt Stensö udde beror inte på naturfenomen av typen landhöjning utan snarare på att vattenståndet i sjön sänkts. Vid en framtida höjning av vattenståndet kan denna mark åter komma att dränkas. Skulle kommunen sälja denna mark och sjön höjas igen av någon orsak så uppstår juridiska spetsfundigheter. Tomtägaren har köpt en tomt som plötsligt försvinner ner i vattnet och kommunen får problem. Kommunen borde inte sälja den så uppstånden marken utan lägga ut den som parkmark.

Förorenade områden

Det är väsentligt att noga undersöka de områden där man kan misstänka föroreningar samt att ordentligt sanera alla förorenade områden.

Remissvar angående detaljplan för Ältadalen, Nacka 2011-11-15

Nacka Miljöårsråd är starkt kritiskt mot den föreslagna bebyggelsen då exploateringen är alltför hård, vilket strider mot gällande översiktsplan och tidigare förslag som "Ältabornas syn på Ältadalen".

Vi är besvikna på att Nacka kommun åter vill skapa ett bostadsområde med låga ambitioner på boendekvalité, människors trivsel, fritidsmöjligheter, fungerande vardagsliv, effektiva trafiklösningar och samhällsservice. Ett nytt kraftigt exploaterat område där många redan idag självklara önskemål för ett positivt boende är åsidosatta bidrar inte till ett för framtiden hållbart samhälle.

En större del av området bör lämnas för lek och fritidsaktiviteter och natur/park. Den redovisade kraftiga exploateringen med en alltför smal zon för fritidsaktiviteter kommer att påverka Erstavik i hög grad varför resurser till tillsyn, ordningshållande och städning i närliggande del av Erstavik måste tillskjutas. Älta är redan överexploaterat och problemen med allmänhetens nyttjande av omkringliggande naturmarker finns redan idag.

Bevara skyddsvärda områden

Vi instämmer i att man bör bevara den ännu namnlösa sjön ("hällkaret") som kommit fram efter grustakten. Vi finner det olämpligt att i samrådsförslaget har hus placerats ännu närmare denna sjö jämfört med tidigare förslag. Norra delen av området med sjön och de tre bevarandevärda områdena som betecknats 1, 2 och 3 i planbeskrivningen bör inkluderas i naturreservat Strålsjön Erstavik. De blottade grus- och sandytorna bör bevaras.

Även det bevarandevärda området som betecknats med 5 bör bevaras för närrekreation och därför i sin helhet undantas från bebyggelse.

Det framgår inte av handlingarna att i den norra delen av området är den rödlistade skalbaggen bibagge (*Apalus bimaculatus*) rapporterad. Den och sidenbiet som den parasiterar på kräver blottade sandytor.

Kollektivtrafik

För att området ska fungera väl krävs allmänna kommunikationer. En allvarlig brist i förslaget är att detta inte alls planerats redan på detta stadium. På Lovisedalsvägen i områdets västra kant förekommer idag busstrafik mot Gullmarsplan men den är gles, i icke rusningstid som regel endast en gång i timmen. För dem som hittills utnyttjat dessa linjer har som regel en promenad till busshållplats med bättre kollektivtrafik såsom Älta skola varit ett möjligt alternativ, för boende i detta område är det knappast ett alternativ. Den, undantagandes rusningstid, alltför glesa turtätheten torde vara orsaken till att cykelparkeringen vid busshållplats Älta gård ständigt blir överfull större delen av året, ett problem som kan komma att bli värre om inte turtätheten vid Lovisedalsvägen förbättras.

Förutom ökning av trafiken på Lovisedalsvägen behövs en busslinje som fortsätter utefter Storkällans väg – Grustagsvägen – Töresjövägen och t.ex. mot Tyresö centrum. Åt andra hållet bör området få direkt förbindelse i riktning mot Sickla. En sådan busslinje är även viktig för kollektivtrafikförsörjningen av arbetsplatsområdet söder om Storkällans väg och Storkällans kyrkogård.

Biltrafik

Förslaget bör ändras så att som tidigare föreslagits hela området får utfart för biltrafik endast mot Storkällans väg och att man i möjligaste mån försöker leda icke-lokal trafik vidare över Grustagsvägen mot trafikplats Lindalen – Skrubba. Den i detta förslag redovisade lokalgatan som skulle ansluta mot Lovisedalsvägen bör utgå och ersättas med en gång- och cykelväg på samma plats.

Service

Det är inte troligt att området kommer att få en fullständig livsmedelsbutik men behovet av någon kiosk/ servering/närköpsbutik är rimligen stort. Placeringen borde vara i hörnet Grustagsvägen/ Storkällans väg där även verksamhetsområdet i södra delen av grusgropen kan servas.

Återvinningsstation

I förslaget har man glömt att planera in en återvinningsstation i området. Även här är hörnet Grustagsvägen/ Storkällans väg den uppenbara placeringen.

Daghem

Om planen genomförs kan man förvänta sig att det kommer att bo ca 500 skol- och förskolebarn i området. Är det verkligen tillräckligt med förskolor enligt denna plan?

Bollplaner, lekplatser och ungdomsgård?

En betydligt större del av området borde, som föreslås i "Ältabornas syn på Ältadalen", lämnas för lek, bollspel, pulkabackar, skidspår, modellflyg etc. Det är anmärkningsvärt att ingen bollplan redovisas i förslaget. Bollplaner behövs, och placeringen av dessa skall givetvis framgå av detaljplanen. Vidare behövs ett flertal lekplatser för mindre barn med t ex sandlåda och gungor nära bostäderna. Dessutom borde plats reserveras för en ungdomsgård inom området.

"Parkstråk"

Det som planen inom planområdet betecknat "parkstråk" är så smala att de knappast är mer än gångvägar. Ett bredare stråk krävs för att kunna fungera som ett parkstråk.

Gästparkering

Det förefaller, trots tidigare påpekande, som att man glömt

att se till att det finns möjlighet att parkera för de boendes gäster. Vidare behövs platser för ett hushålls andra bil.

Hundrastgård

Vidare har man glömt att planera in en hundrastgård inom detta område. En sådan bör vara tillräckligt stor för en bra rastning av många hundar, särskilt med tanke på att den kommer att täcka ett behov för många hundägare även utanför Ältadalen.

Äldreboende

Det föreslås att man skulle flytta äldreboende från Älta centrum till en ny byggnad i planområdets sydvästra hörn. Det är troligt att de äldre betydligt hellre bor kvar vid Älta centrum med nära tillgång till livsmedelsaffär, bibliotek, läkarmottagning, god kollektivtrafik m.m. Det föreslagna äldreboendet bör därför utgå. Eventuellt kan man använda platsen för ett flerbostadshus.

Dagvatten

Det är väsentligt att ta hand om dagvattnet från området på lämpligt sätt så att inte skadliga ämnen sprids till närliggande delar av Erstavik.

Förorenad mark

Det är mycket viktigt att noga undersöka förorenad mark, både där bilskroten legat och vad avser fyllnadsmassorna samt att vidta åtgärder för att sanera förorenad mark.

Luftföroreningar

Det är mycket viktigt att luftföroreningarna från främst den galvaniseringsanläggning som ligger intill planområdet begränsas och att dessa föroreningar kontinuerligt mäts så att man kan försäkra sig om att dessa inte förorsakar skador.

Lösa massor

I delar av området har lösa massor använts vid utfyllning eftersom bebyggelse inte planerades på dessa platser.

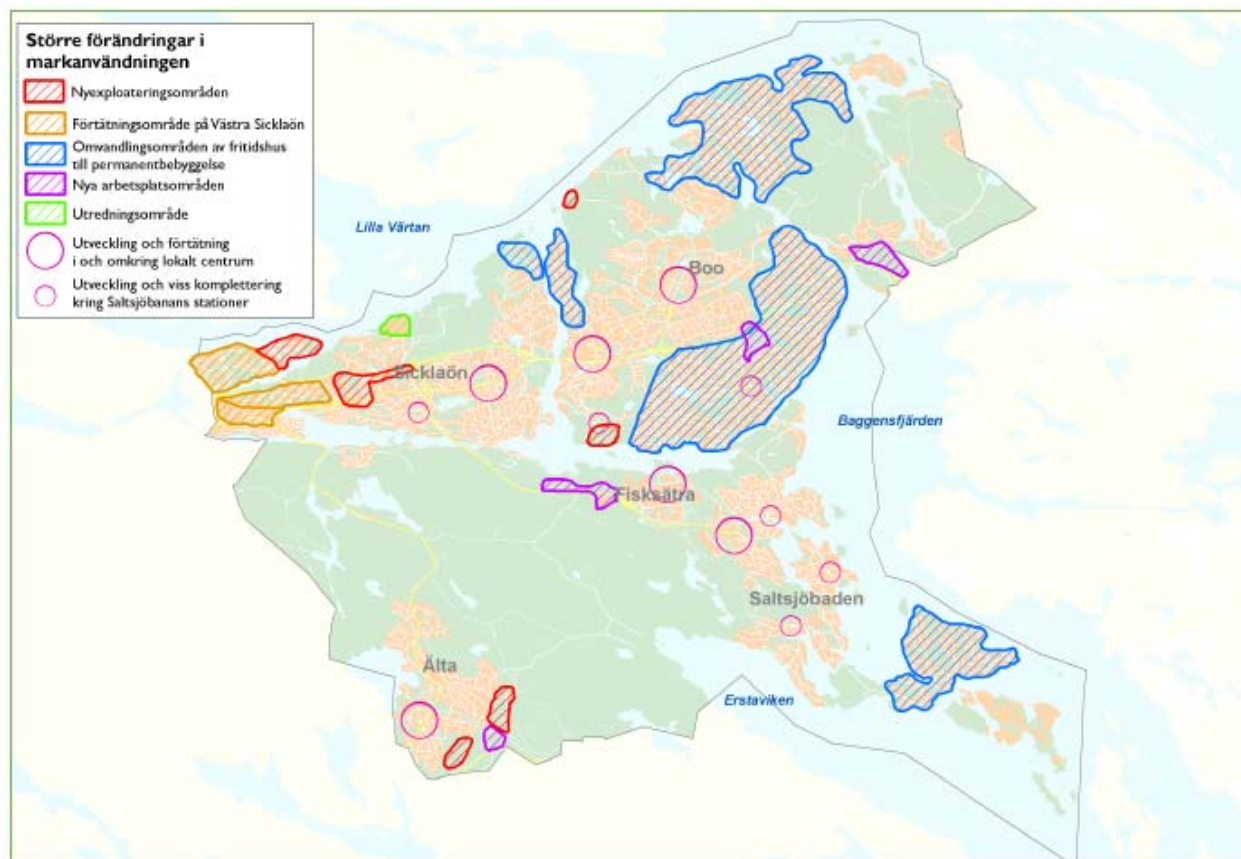
Miljöbedömning

Med tanke på den omfattande exploateringen, den känsliga grundvattensituationen och närheten till Erstavik och naturreservat Strålsjön-Erstavik anser vi att en miljökonsekvensbeskrivning enligt miljöbalken måste upprättas.

Vilseledande uppgift om markanvisning

Texten i planbeskrivningen (överst sid. 5) om en markanvisning om 145 småhus är vilseledande eftersom det område som avses, endast den del av området som ägs av kommunen, inte klart redovisas i planförslaget.

NACKA ÖVERSIKTSPLAN 2011



Karta ur "Hållbar utveckling i Nacka", utställningsversion av översiktsplanen 2011. Alla som har synpunkter på detta förslag bör skriva till kommunen senast 10 mars 2012 samt framföra synpunkter snarast till Nacka Miljövrårdsråd.

NACKAS ÖVERGRIPANDE MÅL

Översiktsplanen är ett av de främsta utvecklingsdokumenten i kommunen. Det är därför lämpligt att kommunens övergripande mål ligger till grund för översiktsplanen.

- Planeringen av bostäder, verksamheter, kommunikationer och service erhålls i hela kommunen.
- De strategier och konkreta förslag som tas fram i översiktsplanen ska bygga på effektivt resursnyttjande av mark, vatten och kommunala medel. En resurseffektiv utveckling av den byggda miljön, där befintliga strukturer nyttjas, bidrar också till målen lägsta skattesats och påverkbara avgifter samt kommunal ekonomi i balans.
- Översiktsplanen ska utformas så den bidrar till stor valfrihet vad gäller bostäder, utbildning, omsorg, kommersiell service och fysiska miljöer.
- Planprocessen ska genomföras med starkt medborgarinflytande genom att en dialog med kommuninvånare, föreningar och företag inleds tidigt i planprocessen.
- God livsmiljö och långsiktigt hållbar utveckling ska ligga till grund för de stadsbyggnadsstrategier som tas fram i översiktsplanen.
- Översiktsplanen ska skapa förutsättningar för en säker och trygg kommun.