



NACKA MILJÖVÅRDSNYTT

NR 1, 2014



BLAND TROLLSLÄNDOR OCH FJÄRILAR

Ronny Fors, ordförande i Naturskyddsföreningen i Nacka, visar bilder och berättar från Nackas största naturområde.

Torsdag 27 mars 2014 kl. 19.00
i Lilla scen, Dieselverkstaden

VÄLKOMMEN TILL ÅRSMÖTET!



45 år

Adresser till styrelseledamöter sedan årsmötet 2013-03-18

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
Carina Andersson	Tranvägen 11, 131 44 Nacka	7184956
Torgny Domeij	Ältavägen 98, 1 tr, 131 33 Nacka	7167183
Lars Erik Westergren Arvid Horn	Storgårdsvägen 3, 137 57 Tungelsta	070-3186090
Suppleanter		
Björn Strehlenert	Sleipnervägen 15, 133 38 Saltsjöbaden E-mail: bjst@telia.com	7170422
Gunilla Ingmar	Fasanvägen 29, 131 44 Nacka	7169875
Olof Sandström	Pålnäsvägen 11A, 133 33 Saltsjöbaden E-mail: osa@glocalnet.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.

Omslagsfoto: Ronny Fors
Redigering och layout: Ingrid Eckerman www.eckerman.nu

NACKA MILJÖVÅRDSNYTT

Nr 1, 2014



INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Kallelse till årsmötet	4
Verksamhetsberättelse för år 2013	5
Yttranden och skrivelser	7
Strandskydd och friluftsliv	7
Kommunikationer	8
Tunnelbana – ingen helhetslösning för Nacka-Värmdö	
Bodar – torn – kablar	13
Avfallsfrågor	16
Kommundelarna	18
Boo	18
Återremittera naturreservatet Trollsjön	
Saltsjöbaden – Fisksätra	21
Utökad vattenverksamhet vid Skutvikens varv	
Sicklaön	24
Skuruparken – byggbolag saboterar beslut om naturreservat	
Älta	33
Tyresö	34

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 bl.a. 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?

Årsavgiften för en hel familj är bara 200 kr. En enskild medlem får betala 125 kr. För föreningar och företag är medlemsavgiften 250 kr. Gåvor är valfria.

Betala in medlemsavgiften plusgiro 49 80 52-0. Glöm inte ange adress och namn på samtliga medlemmar.

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 Miljövårdsråd inbjuder till årsmöte **torsdagen 27 mars 2014 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.



Trollsländor, fjärilar och annan biologisk mångfald i Nackas största naturområde

Ronny Fors, ordförande i Naturskyddsföreningen i Nacka, visar bilder och berättar om vanliga och ovanliga arter i Nackareservatet och Erstavik.

Vad händer med skogarna, hagmarkerna och våtmarkerna i området? Kommer våtmarken vid Östervik läggas igen?

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



NYTT!

*Alla i en hel familj kan nu bli medlemmar
för bara 200 kr!
Vi behöver fler medlemmar för att öka
möjligheterna att överklaga.*

Motioner

Rätt att inlämna motion inför årsmötet tillkommer varje medlem. Motioner inkomna senast den 13 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/motioner2014.html.



VERKSAMHETSBERÄTTELSE FÖR ÅR 2013

Denna verksamhetsberättelse läses bäst som <http://www.nackamiljo.se/nmr2013.html> på Internet. Där går det att klicka på texterna för att få mer information och läsa de fullständiga remissvaren etc.

Styrelsemöten

Under 2013 har styrelsen haft 10 protokollförda sammanträden (3/1, 12/2, 7/3, 10/4, 14/5, 17/6, 22/8, 26/9, 24/10 och 12/12).

Styrelseledamöter etc.

Ordförande	Jan Åman
Kassör	Thomas Åhlin Carina Andersson Torgny Domeij Arvid Horn Lars Erik Westergren
Styrelsesuppleanter	Gunilla Ingmar Olof Sandström Björn Strehlenert
Revisorer	Sten Hjalmarsson Karl Siik
Revisorssuppleant	Folke Procopé
Valberedning	Max Plunger Ronny Fors

Årsmötet

Årsmötet hölls den 18 mars 2013 i Dieselverkstaden. Före årsmötesförhandlingarna kåserade Nackas kommunantikvarie Johan Aspfors om "Kulturmiljövården och förtätningen av Sicklaön".

Inflyttningen till stockholmsregionen sätter press på kommunerna att bidra till bostadsbyggandet. Mycket av det nya är bra och mycket gammalt är inte värt att spilla tårar över. Men hur mycket av det mer värdefulla gamla Nacka i det nu framväxande stadslandskapet kan bevaras?

Vad händer vid Skutviken?

Lördag 29 september ordnade Nacka Miljövårdsråd och Naturskyddsföreningen i Saltsjöbaden en kort promenad till Skutviken som samlade ett 40-tal deltagare, bl.a. flera av Nackas politiker. Vi berättade om och diskuterade utbyggnad av den marina verksamheten inom Skogsö naturreservat, med bland

annat varv, marina, båtuppläggning, parkeringsplatser, breddad väg och muddring.

Miljövårdsnytt

Under 2013 har ett nummer av Miljövårdsnytt utkommit. Tidningen har sänts till medlemmar, till bibliotek och till kommunstyrelsen.

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.

Nyhetsbrev

Under 2013 har två nyhetsbrev om pågående remisser och kommande möten sänts till de medlemmar som uppgett sin e-postadress till föreningen. Brevet hänvisade till mer detaljerad information på hemsidan.

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 2013 avgivit remissvar i följande frågor:

- Program för Fisksätra, 2013-01-14
- Detaljplan för verksamhetsområde vid Prästkragens väg, 2013-02-15
- Detaljplan för Sjökullens väg, 2013-02-20
- Detaljplan för Bagarsjöns förskola, 2013-02-22
- Detaljplan för Båthall i Neglinge 2:1, 2013-03-27
- Naturreservat Trollsjön, 2013-05-31
- Regional cykelplan för Stockholms län, 2013-06-14
- Avfallsplan 2020, tänkt att gälla från 2014, 2013-08-16
- Markförlagda 130 kV ledningar i Boo, 2013-09-13

- Trafikverkets Åtgärdsstudie - Tillgänglighet för Stockholm, Nacka, Värmdö och Lidingö, 2013-10-25
- Detaljplan för Flerbostadshus vid Ektorpsrondellen, 2013-11-01
- Detaljplan för Studentbostäder i Ektorps, 2013-11-01
- Detaljplan för Tvärbanan till Nacka, 2013-11-11
- Detaljplan för Kvarnholmen, etapp 5 - Kvarnholmsplatån, 2013-11-11
- Detaljplaneprogram för Planiaområdet, 2013-12-06
- Detaljplaneprogram för Nacka strand, 2013-12-23
- Erinran angående detaljplan för Marcusplatsen, 2013-09-17
- Bygglov för 5 mobiltorn och teknikbodas, 2013-10-01
- Bygglov för temporär busshållplats vid Henriksdal, 2013-10-01
- Länsstyrelsens remiss Länsplan för regional transportinfrastruktur 2014-2025, 2013-10-04
- Skrivelse till kommunfullmäktige angående naturreservat Trollsjön, 2013-11-06
- Detaljplan verksamhetsområde Prästkragens väg, 2013-11-06
- Länsstyrelsens remiss Förslag till nya områden av riksintresse för friluftslivet, 2013-11-26
- Miljöanmälan för utvidgning av Österviks återvinningscentral, 2013-12-15

Nacka Miljövårdsråd har under 2013 avgivit yttranden/skrivelser i följande frågor:

- SLs enkät om vilken väg en planerad tunnelbana till Nacka ska dras, 2013-01-07
- Mål M 3752-12 i Mark- och miljödomstolen angående flytbryggor m.m. vid Fisksätra Marina, 2013-02-05
- Skrivelse till kommunstyrelsen om att meddela remissinstanser om pågående samråd och utställningar av planer, 2013-02-14
- Överklagande av besluten om mobilmasterna vid Sjöängsvägen/Grindavägen, på Restaurantholmen och vid Vitmossvägen, 2013-02-20
- Angående handlingar som ej längre är åtkomliga på Nacka kommuns webb, 2013-03-12
- Bygglov för mobiltorn och teknikbodas vid Fisksätra trafikplats, 2013-03-19
- Detaljplan för Danvikshem, Sicklaön 37:42 m.fl., 2013-03-22
- Landstingets och SLs Förstudie Tunnelbana till Nacka, 2013-04-30
- Mark- och miljödomstolens Mål M 581-13 angående Nacka kommuns ansökan om vattenverksamhet vid Skutvikens varv, 2013-05-02
- Mark- och miljödomstolens Mål M 3752-12 angående anläggande och bibehållande av flytbryggor vid Fisksätra marina, 2013-05-03
- Länsstyrelsens förslag till utvidgat strandskydd, 2013-05-06
- Detaljplan för Sydöstra Lännersta 2 (Område W) i Boo, 2013-05-22
- Synpunkter inför Nacka kommuns kommande cykelplan, 2013-06-18
- Mark- och miljödomstolen om avveckling av bergum på Kvarnholmen, 2013-06-25
- Detaljplan för Orminge 42:1, 2013-07-05
- Detaljplan för Bagarsjöns förskola, 2013-07-05
- Detaljplan för Ältadalen, 2013-07-05
- Detaljplan för Sjökullens väg, 2013-08-26
- Detaljplan för Marcusplatsen, 2013-08-28
- Detaljplan för Lännbohöjden, 2013-09-09
- Vattenverksamhet vid Strandängarna, Tyresö Strand, 2013-09-15

Insändare

- Insändare om Tunnelbana och alternativ kollektivtrafik, publicerad i Nacka Värmdö Posten 2013-04-23 och i Stockholms Fria Tidning 2013-05-04
- Insändare om Skuruparken, undertecknad av Nacka Miljövårdsråd och 15 andra föreningar, publicerad på DN Sthlm Debatt 2013-05-23 och i Nacka Värmdö Posten 2013-05-28

Aktiviteter

- Representant för Miljövårdsrådet har deltagit i:
- Strategimöte om Nackas miljö med Naturskyddsföreningarna och BOOM, Finntorp 31/1
- Samrådsmöte om Bagarsjöns förskola, Orminge bibliotek 18/2
- Heidi Swahn talade om Nackas kust, insjöar och vattendrag, biblioteket Tippen 28/2
- Strategimöte om Nackas miljö med Naturskyddsföreningarna och BOOM, Finntorp 11/3
- Charlie Wijnblad talade om Östersjöns ekologi, årsmöte Naturskyddsföreningen Nacka, Järlahuset, 12/3
- Katarina Johansson talade om Barnen i kemikaliesamhället, Saltsjöbadens Naturskyddsförenings årsmöte, Saltsjöbadens församlingshem, 15/3
- Carl-Cedric Coulianos, Olle Rubin och Karstin Lundén talade om 30 års miljöarbete, BOOMs årsmöte, Boosalen, 20/3
- Bildvisning med naturfotograf John Hallmén, Dieselverkstaden 21/3
- Öppet hus om Båthall i Neglinge 2:1, Stadshuset, 14/3
- Samrådsmöte om Tunnelbana till Nacka, Stadshuset, 16/4
- Samrådsmöte om nedgrävda 130 kV huvudkraftledningar i Boo, Boo Folkets hus, 19/8

- Guidning i Skutviken av journalist och fotograf från Mitti, 20/8
- Öppet hus om Orminge 42:1, Stadshuset, 28/8
- Workshop om Älta centrum med omgivning, halvdag, 5/10
- Samrådsmöte om Kvarnholmsplatån, Kvarnholmsv. 77, 16/10
- Samrådsmöte om flerbostadshus vid Ektorpsrondellen, Stadshuset, 9/10
- Öppet hus om Tvärbanan till Nacka, Dieselverkstaden, 21/10
- Idéseminarium om lokala miljömål för Nacka, halvdag, Hotel J, Nacka strand, 19/11
- Öppet hus om Planiaområdet, Dieselverkstaden 14/11 och 20/11
- Birgitta Held-Paulie talade om Hur mår sjöarna i Boo?, 20/11
- Öppet hus och samrådspromenad i Nacka strand, 7/12

Nacka Miljövärdnsråd har tillsammans med naturskyddsföreningar, fiskevärdnsföreningar m.fl. varit representerat vid tre sammankomster (8/4, 9/9, 2/12) i kommunens Naturvärdnsråd som leds av ett par kommunalråd. Har bl.a. behandlat Vattendirektivet, Strandskydd, Båtplatser, Mobilmaster, Kvarnholmsförbindelsen, Tunnelbana till Nacka, Markförlagda huvudkraftledningar, Restaurering av Rudsjön, Skutviken, Cykelvägar, Platser för snötippning, Gammeluddens sjukhem, Nyanlagd bilväg Knarrnäs – Velamsund, Ekosystemtjänster och mycket mer om existerande och planerade naturreservat.

Nacka Miljövärdnsråd har tillsammans med naturskyddsföreningar, hembygdsföreningar m.fl. varit representerat vid två fokusgruppsmöten (7/5, 23/10) om skötseln av Nackas naturreservat.

*På styrelsens uppdrag
Jan Åman
Ordförande*

YTTRANDEN OCH SKRIVELSER

Under året har ett stort antal yttranden och skrivelser författats (se verksamhetsberättelsen). Samtliga skrivelser finns på hemsidan www.nackamiljo.se.

STRANDSKYDD OCH FRILUFTSLIV

Yttrande över förslag till utvidgat strandskydd i Nacka kommun

Till Länsstyrelsen i Stockholms län 2013-05-06

Större delen av Nacka obebyggda stränder har idag utvidgat strandskydd till 300 m. Vi finner det väsentligt att dessa stränder även i fortsättningen får utvidgat strandskydd till 300 m. Samtliga dessa områden har höga naturvärden och är viktiga för rekreation och friluftsliv.

Vi anser att det är viktigt att behålla det utvidgade strandskyddet för det område kring Drevinge där det föreslås upphävt. Området är viktigt för friluftsliv och för flora och fauna. Eftersom detta är en förkastningsbrant har man från större delen av området tydlig strandkänsla med utsikt över Lännerstasundet.

Vidare anser vi att det är väsentligt att strandskyddet utvidgas till 300 m i Ryssbergen, dock längst till motorvägen, väg 222. Ryssbergen är ett mycket viktigt naturområde med höga naturvärden. Det betecknas som Stockholms närmaste urskog. Det finns förslag om att göra (del av) Ryssbergen till naturreservat. Ryssbergen har mycket höga naturvärden, är registrerad nyckelbiotop och ett viktigt rekreativområde.

Även med Ryssbergen sammanhängande inre delen av Svindersviken och Henriksdalsberget har mycket

höga biologiska värden, naturvärden och utgör ett viktigt rekreativområde, och bör därför definitivt erhålla utvidgat strandskydd fram till motorväg och bebyggelse.

Vi tycker att det utvidgade strandskyddet bör kvarstå i det område vid Kils gård där det föreslås upphävt. Endast på de områden som nu är villatomter, vägar etc. är det rimligt att upphäva det utökade strandskyddet.

Vi tillstyrker den föreslagna utvidgningen av strandskyddet för inre Erstavikens vattenområde.

Vi anser att utvidgat strandskydd bör gälla utefter Ältaån. Delen norr om Brotorp har öppna vattenytter som är att betrakta som en del av natur-2000-klassade Söderbysjön. Dessa öppna vattenytter framgår bl.a. av Länsstyrelsens kartor för detta förslag om utvidgat strandskydd. Ända in på 1900-talets början var området ner mot Brotorp sjö. Strandområdena är synnerligen viktiga för flora, fauna och rörligt friluftsliv.

Det vore önskvärt att utvidgat strandskydd gällde även i Stockholms stads del av Nackareservatet och vid Stockholmsdelen av Ältaån.

Vid Neglingeviden bör naturmarken ha ett utökat strandskydd. Detta område ingår ju i Tattby naturreservat och är ett viktigt rekreativområde med rik flora.

Vi har funnit materialet mycket svårtolkat. Det krävs ett mycket omsorgsfullt studium av kartmaterialet för att kunna avgöra hur förslaget skiljer sig från nu gällande strandskydd. Det hade varit rimligt att även inkludera ett dokument som beskriver skillnaden mellan gällande och föreslaget utvidgat strandskydd.

Yttrande över Förslag till nya områden av riksintresse för friluftslivet, 100-1588-2013

Till Länsstyrelsen i Stockholms län 2013-11-26

Nacka Miljövårdsråd har tagit del av remissmaterialet och yttrar sig om ärenden som berör Nacka med omgivning.

Vi tillstyrker att Flatenområdet inkluderas i området som nu kommer att kallas Nacka – Erstavik – Flaten, men tycker att det vore önskvärt att sambandet mellan Flatenområdet och Nackareservatet stärks. En spridningskorridor från Flaten via Skrubbatrangeln, Hedvigslund och grusgropen vid Älta har funnits, men är tyvärr på väg att försvinna pga. ny bebyggelse.

Vidare är det beklagligt att sambandet mellan Erstavik och Tyrestaområdet via Alby naturreservat som nu föreslås ingå i område Tyresta – Åva – Gålö numer är så svagt. Det borde förstärkas.

Vidare anser vi att område Nacka – Erstavik – Flaten i norr bör gå upp till motorvägen (Saltsjöbadsleden) och det område närmast Solsidan som nu ingår fortsatt bör ingå, undantagandes bebyggt område. Vidare bör området i söder mot Tyresö inte naggas i kanten utan behålla nuvarande gräns.

KOMMUNIKATIONER

Tunnelbana – ingen helhetslösning för kollektivtrafiken i Nacka och Värmdö



Publicerad i Nacka Värmdö Posten 2013-04-23 och i Stockholms Fria Tidning 2013-05-04.

Nacka och Värmdö behöver en klimatsmart, bekväm och snabb kollektivtrafik så att fler väljer bort bilen. Just nu pågår samrådsmöten med allmänheten kring förstudien om tunnelbana till Nacka och vi undrar om tunnelbanan verkligen är den bästa lösningen för kollektivtrafiken för oss i Nacka och Värmdö? Eller är det enbart för att kunna bygga stad i Nacka, samt möjligheten att få Österleden på köpet, som gör att politikerna driver tunnelbanealternativet?

Vi anser att utredningen och planeringen av kollektivtrafiken i ostsektorn har hoppat över flera led och att slutsatserna är förhastade. Underlaget är bristfälligt då *miljö- och klimataspekten* inte har utretts och fördjupade undersökningar av resmönster och restid har inte gjorts. Vi är kritiska till att man bestämde sig för att enbart utreda tunnelbanealternativet och inte också andra möjligheter, som att bygga ut befintlig järnväg (Saltsjöbanan) med ytterligare dubbelspår samt en avgränsning mot Orminge och Värmdö för att täcka ett större område. Detta torde bli betydligt billigare och gå snabbare att genomföra.

Vi ställer oss frågande till om tunnelbanan är det bästa färdmedlet för resenärerna och tillräckligt attraktiv för att locka över bilisterna? Med tunnelbanan flyttar man bara trängseln från Slussen till T-centralen som redan nu är en överbelastad knutpunkt. Den kommer dessutom att innebära ett fortsatt bussberoende för Värmdös del och att många Nackabussar *slutar* vid Forum Nacka med en troligtvis försämrad turtäthet och ett extra byte för många. Det kommer dessutom bli extremt *dyrt* och ta för *lång tid* att få den på plats.

Vid det nu pågående samrådet är underlaget bristfälligt och helhetsbilden av den totala påverkan som tunnelbanan skulle få på klimat, miljö och restid är inte klargjord.

I nuläget är det därför omöjligt för den enskilde att ta ställning för eller emot tunnelbanan samt de olika sträckningsalternativen. Det finns inga andra transportalternativ att jämföra med. Man borde också fokusera mer på konsekvenserna av tunnelbaneutbyggnaden, såsom den kraftiga utbyggnaden av bostäder som krävs för att få tillräckligt antal resande vid stationerna. Hur kommer detta påverka grönområdena?

Vi behöver en kollektivtrafiklösning för *hela* Nacka och Värmdös befolkning. Den ska vara bekväm, snabb och klimatvänlig och den skall göra att fler lämnar bilen hemma. Vi kan inte se att tunnelbana till Nacka är svaret på det behovet. Vi tycker att politikerna ska tänka om och ta ett helhetsgrepp om kollektivtrafikplaneringen för ostsektorn. Utredningarna av en utbyggnad av Saltsjöbanan med en förgrening till Forum Nacka, Orminge och Värmdö, parallellt med tunnelbanan. Utredandet bör göras nu i samband med ombyggnaden av Slussen och den nya Skurubron, för att möjliggöra framtida utbyggd spårtrafik. Då får man något att jämföra med vad gäller klimat- och miljöpåverkan samt restider och bekvämlighet. Då kan man också se vilka alternativ som är de *mest kostnadseffektiva*!

Naturskyddsföreningen i Nacka: *Ronny Fors, Hanna Nilsson*
Naturskyddsföreningen i Saltsjöbaden: *Gudrun Hubendick*
Nacka Miljövårdsråd: *Jan Åman*

Nacka Miljövårdsråds synpunkter Förstudie Tunnelbana till Nacka

Till Trafikförvaltningen, Stockholms läns landsting 2013-04-30

Nacka och Värmdö växer nu snabbt och den nuvarande förbindelsen med Stockholm och omvärlden i övrigt utgörande av bilar och bussar förslår inte länge till. Om detta är vi alla som bor och verkar här, inklusive vår förening, Nacka Miljövårdsråd, överens. Någon form av spårbanden kommunikation med Stockholm blir nödvändig. En tunnelbanelinje som går från Kungsträdgården över Södermalm och Hammarby sjöstad till Nacka "centrum"/Forum synes oss vara det förnuftigaste alternativet. Vår bestämda åsikt är dock att den skall gå under östra Södermalm, Hammarby sjöstad vidare till Sickla och sluta vid Forum. Möjligen kan den i framtiden utsträckas till Orminge – men där bör det bli stopp. Sträckningen över Södermalm är svårt för oss att ha synpunkter på. Att ha en station i anslutning till Slussen vore bra, men vad det betyder byggnadstekniskt och ekonomiskt kan vi naturligtvis inte bedöma.

Idén att kombinera tunnelbanan med Österleden har så många uppenbara svagheter att den avvisas från Nacka Miljövårdsråds sida. En sådan dragning går ju inte där människor bor och arbetar. Kommunikationsproblemen för de boende i Hammarby sjöstad och östra Södermalm förblir olösta.

Tunnelbana är ett system tänkt för relativt korta persontransporter i tätortsmiljö. På längre avstånd så gäller förortståg/pendeltåg. För Värmdös del är en satsning på tunnelbana således inte optimal. Pendeltåg skulle för deras del vara bättre om man endast ser till det transportarbete som skall utföras i framtiden.

Vi tror att allt fler i framtiden kommer att ha varken bil eller körkort varför busslinjer fram till tunnelbanestationerna från mer avsides liggande villaområden kan bli nödvändiga. I planeringen måste plats för bussar finnas, lite som Brommaplan och Gullmarsplan.

Cyklar och skotrar måste också beredas plats vid stationerna.

Tvärbanan bör enligt vår uppfattning dras upp till Saltsjöbanans station Sickla tämligen omgående.

Nacka Miljövårdsråd tror således att en tunnelbanelinje över östra Södermalm till Nacka samt möjlighet till omstigning till tvärbanan vid Sickla station är det bästa alternativet i dagsläget även om detta inte löser Nacka/Värmdös transportproblem mer är delvis.

Remissvar till angående regional cykelplan för Stockholms län TRV 2013/6485

Till Trafikverket 2013-06-14

Vi anser att en rejäl upprustning av länets viktigare cykelstråk är utomordentligt viktigt och måste prioriteras högre än åtgärder för biltrafiken såsom Förbifart Stockholm, Österleden och ny Skurubro.

Vårt remissvar inskränker sig i övrigt till Nacka

kommun med närmaste omgivning.

Saltsjöbadsstråket

Det är synnerligen beklagligt och anmärkningsvärt att det saknas acceptabel cykelväg mellan centrala Saltsjöbaden och centrala Nacka, något som borde åtgärdas.

Värmdöstråket

Genom hela Nacka följer Värmdöstråket utefter Värmdövägen. Tills i början av 1960-talet bestod stråket från Danviksbron till någonstans i Boo av cykelbanor på vardera sidan av Värmdövägen och var således så när som på små avvikelser vid avtagsvägar lika långt som och hade samma vertikala sträckning som bilvägen. Så är inte alls länge fallet.

I området kring Saltsjöbadsledens korsning med Värmdövägen (mellan Långsjöstrands och Storängens busshållplatser) är cykelvägen idag oacceptabelt krokig och backig. Likaså är den längre, krokigare och backigare mellan Danviksbron och Sickla bro och vid Skurubron.

Vid Henriksdal har nyligen cykelvägen letts i en rakare sträckning från Kanalvägen mot korsningen mellan Hästholmsvägen och Värmdövägen. Emellertid har man försummat att göra en passage för cyklister över Hästholmsvägens mittremsa. Cyklister tvingas använda gångbanans passage.

När en ny påfart till Värmdöleden byggs i Björknäs avser man att ta bort cykelbanan på Värmdövägens södra sida. Detta kan leda till betydande störningar av cykel- och gångtrafiken som i båda riktningarna tvingas ta sig fram längs vägens norra sida.

Ältastråket

Där cykelstråket korsar Ältavägen vid Kolarängen är det i båda riktningarna vanligt att cyklister fortsätter framåt på vägens högra sida. Markeringarna borde vara ännu tydligare.

Den i remissversionen önskade genvägen mellan Ältastråket vid Älta skola och Tyresö centrum existerar som väg i blandtrafik och en grusväg genom Storkällans kyrkogård. En förbättring av detta vore önskvärt, något som Nacka kommun nu har föreslagit.

Tyresöstråket och Vendelsöstråket

Cyklister från Tyresö och Vendelsö tvingas idag korsa Tyresövägen (motorväg) vid den nybyggda Hedvigslunds trafikplats. Där tar cykelvägen tvärt slut istället för att fortsätta som en separat bana utefter Ältabergsvägens södra och västra sida och vidare längs Flatenvägen till Flatenbadet där gång- och cykelbana börjar.

En utbyggnad av en snabb cykelbana här är viktig men detta verkar nu saboteras av att Nacka kommun i samarbete med Stockholms stad nu planerar att redan under 2013 smalna av Ältabergsvägens vägbanor med 2 meter för att bygga en gång- och cykelbana på norra och östra sida med för cyklister besvärliga knixar vid alla tvärvägar. Cyklister utefter Tyresö- och Vendelsöstråken skulle dessutom behöva korsa Ältabergsvägen två gånger om de använder den planerade banan. Alternativet är att trängas med buss- och biltrafiken på den smalare vägbanan som får ökad biltrafik i samband med ny bebyggelse.

Allmänt

Det är väsentligt att ha bra cykelparkeringsplatser med god kapacitet vid centrala lokaltrafikållplatser. I Nacka gäller det bl.a. vid Älta skola (ständigt överfull cykelparkering idag), Orminge centrum, Björknäs, Ektorps centrum, Forum Nacka och Henriksdal. Det bör finnas cykelställ med möjlighet att låsa fast cykeln vid alla stationer och de flesta busshållplatser.

Det är viktigt att kunna ta med cykel på kollektivtrafiken. Båttlinjen Sjövägen, som trafikerar Nybroplan-Nacka-Lidingö-Frihamnen, är en viktig cykelled som utnyttjas dagligen av cyklister på väg till och från arbete. Sjövägen har dock en begränsad kapacitet vad gäller att medtaga cyklar. Det vore önskvärt med ökad kapacitet. Vidare kan cykel medtagas på Saltsjöbanan, dock bara vissa tider. Det saknas tyvärr möjlighet att ta med cykel på buss Stockholm-Nacka-Värmdö.

I övrigt bör i remissversionen beskrivna framkomlighets- och trafiksäkerhetsproblemen i möjligaste mån åtgärdas.

Synpunkter inför Nacka kommuns kommande cykelplan 2013-06-18

Nacka Miljövårdsråd skriver ett svar på Regional cykelplan för Stockholms län till Trafikverket med kopia till Nacka kommun med synpunkter på de för snabbcyklister viktigaste cykellederna. Dessa synpunkter utgör ett kompletterande svar för övriga cykelvägar som berör Nacka.

Avståndsskyltar

I Sickla finns på flera ställen hänvisningsskyltar för cyklister med en pil och texten "Stockholm 1". Avstånd till Stockholm avser traditionellt avstånd till Gustav Adolfs Torg. Ett avstånd till en kommungräns är en mycket olämplig uppgift och bör inte förekomma. Byt ut mot skyltar som t.ex. anger avstånd till Slussen och till Gullmarsplan för cyklister. Sådana finns redan på andra platser.

Norr om Erstaviks gård

Cykelvägen norr om Erstaviks gård och Hermansdal, en gång anlagd för att cyklister t.ex. mot Erstaviksbadet inte ska passera intill Erstaviks gård, är i bedrövligt skick, idag endast lämplig för mountainbikes. Den behöver en rejäl upprustning för att återfå en rimlig standard. Sträckan ingår i kommunens cykelvägnät.

Storkällans kyrkogård

Cykelvägen genom Storkällans kyrkogård, som förbinder bl.a. Älta gård med Tyresö centrum, bör asfalteras och förses med belysning. Förbindelsen till Wättinge Gårdsväg vid kyrkogårdens östra ände bör breddas och rätas ut. Det är hedervärt att kommunen redan föreslagit att utföra dessa förbättringar.

Koppling Svartkärrsvägen – Vinterbrinksvägen – Saltsjöbaden

När man cyklar från Fisksätra ut mot Saltsjöbaden är mest

direkta vägen via Svartkärrstigen (alltså gång- och cykelvägen genom den bilfria Gröna Dalen), Svartkärrsvägen och t.h. på Vinterbrinksvägen för att sedan ta Saltsjöbadsleden.

Just i korsningen mellan Vinterbrinksvägen och Saltsjöbadsleden upphör den senare att vara motortrafikled och blir bara en vanlig väg. Trafikljus, cykelöverfart och gångväg finns över den flerfiliga Saltsjöbadsleden här, så man kan ta sig till Saltsjöbaden Centrum. Ska man däremot vidare till Saltsjöbaden, alltså inte shoppa, blir det för cyklisten krångliga vägar, antingen genom Igelboda skola (massa skolbarn förstås) eller genom parkeringsplatserna vid köpcentret.

En enkel åtgärd är att bygga cykelbanor på ömse sidor av Saltsjöbadsleden, från korsningen med Vinterbrinksvägen och knappt 200 m till de befintliga cykelbanorna på ömse sida om Saltsjöbadsleden som börjar efter gångtunneln mellan köpcentret och Igelboda skola.

Hemlig cykelbana kan lyftas fram, bakom Syrégårdens seniorboende

Sträckan från Saltsjöbadsleden till Stockholmsvägen fram till Ringvägen vid Ringvägens station är ovanligt problemfri ur cyklistperspektiv. Visserligen är cykelvägen kombinerad med gångbana men mestadels räcker bredden till båda. Där det är smalt, strax före Ringvägens station, är det svårt att åtgärda på ett attraktivt sätt pga. trädallé och järnvägsspår.

Lätt att åtgärda är emellertid avsnittet från Stockholmsvägen till Gamla Skolvägen, där det redan finns en cykelväg (GC¹) som dock är så svagt utmärkt att den närmast är hemlig.

Stockholmsvägen slutar med en T-korsning med Ringvägen, varvid biltrafiken måste svänga vänster över järnvägsspåret, medan cyklister faktiskt kan cykla rakt fram (efter att ha korsat Ringvägen) på en GC-väg längs järnvägsspåret bakom Syrégårdens seniorboende.

Vid korsningen med Ringvägen behövs dels skyltning för biltrafiken som varnar för cykelöverfart, dels från cyklistperspektiv en öppnare infart till cykelvägen som här är smal och mörk (höga skuggande träd, norrsida av fyravåningshus) och med otydlig korsning av gångvägen (som löper längs Ringvägen).

När cyklister kommer ut från den hemliga cykelvägen, efter 200 m, kan de, om de gör en tvär vänstersväng, komma in på en fin GC-bana längs järnvägen som löper parallellt med Gamla Skolvägen. Det naturliga är emellertid att cykla rakt fram vilket gör att cyklisten stället hamnar på Gamla Skolvägen. Den enkla åtgärden här är att fixa anslutningen så att den blir tydligare.

Kommer man från andra hållet (alltså från Gamla Skolvägen) är det också svårt att upptäcka att här finns en cykelväg (GC). Man möts faktiskt av en skylt med cykelförbud som dock gäller en gångväg (entré till seniorboendet) som löper bredvid.

Dammtorpssjöns nordspets

Vid Dammtorpssjöns nordspets har i förgreningen inte hänsyn tagits till den huvudsakligen använda färdvägen. Cyklister och gående från Nackareservatet som t.ex. kan

¹ Gång- och cykelbana

komma från Björkhagen fortsätter oftast på Ältavägens gång- och cykelbana söderut med målpunkter som t ex Hellasgården eller Erstaviksbadet. För denna sväng som är normalfallet har ingen hänsyn tagits. Gående och joggare hoppar oftast över en kant medan cyklister tvingas till en omväg med tvär sväng. Se bild 1, sid 36.

Förslag: Ta bort den närmaste bilparkeringsplatsen och gör en mjuk sväng för cyklister och gående.

Vikdalsvägen – Nacka Strand

Cykelvägen längs Vikdalsvägen, mellan Värmdövägen vid Nacka Forum och Nacka Strand, är i stort behov av vettig cykeltrafikplanering.

Om man åker mot Nacka Strand och håller sig på höger sida av Vikdalsvägen finns det cykelstig upp för en acceptabel backe förbi Nacka Forum. Men på bron över Värmdöleden är man tvungen att cykla på trottoaren, vilket också gäller genom den efterföljande tunneln. Det är ingen lösning att cykla på vänster sida: för det första ska man börja med att cykla *ned* under Vikdalsvägen genom en viadukt och sedan *uppför* en lång brant backe, efterföljd av *två* trafikljus. Dessutom är cykelstigen här markerad såsom ensriktad åt andra hållet. Så hur man än gör blir det emot reglerna.

Vidare finns ingen cykelväg efter tunneln nedför Augustendalsvägen till Nacka Strand, vilket leder till en farlig blandning av cykel- och tät busstrafik – åt båda hållen.

Demolerade cykelställ

Vi hade skrivit att de demolerade cykelställen vid hållplatserna Ormbunksvägen och Kolarängen borde bytas ut, men detta har redan skett innan vi sände in våra synpunkter, tack för det!

Cyklist som planerar för cykeltrafiken

När nya cykelvägar och förbättringar av framkomligheten för cyklister är det viktigt att ha en cyklist som planerar för att resultatet ska bli bra! Det är t.ex. uppenbart att planeringen vid Dammtorpsjöns nordspets (för länge sedan) inte gjordes av en cyklist.

Yttrande över förslag till bygglov för temporär busshållplats vid Henriksdals station 2013-10-01

Detta förslag är omfattande och kommer rimligen att ha bestående konsekvenser. Vi anser därför att ärendet bör behandlas som en detaljplan med ett ordentligt samråd utställt i stadshus och bibliotek.

Vi anser det nödvändigt att ta fram ordentliga handlingar som planbeskrivning.

Vidare saknas en beskrivning av konsekvensen för Saltsjöbanans trafik. Eftersom det oundvikligen tar några minuter att vid hårt trafikerad ändstation tömma och fylla ett tåg samt övergå till att framföra tåget från dess andra ände kan inte normal tidtabell för 20-minuterstrafik upprätthållas mellan Henriksdal och Saltsjöbaden om inte båda spåren vid Henriksdal används.

Detta leder i sin tur till att passagerarna vid byte mellan tåg och buss ofta måste ta sig mellan spår 1 och bussarna via en omväg runt de tillfälliga stoppbockarna. I samtliga

fall måste passagerarna korsa bussarnas färdväg, eftersom bussarnas dörrar är vända bort från järnvägen.

Om en sedan länge efterlängtdad mötessträcka anlägges mellan Saltsjö-Duvnäs och Igelboda skulle en rimligt tät trafik kunna upprätthållas även om tåg normalt alltid anlöper spår 2, närmast bussarna, vid Henriksdal.

Rampen, tänkt som infart, kräver omfattande sprängningar som ger ett bestående sår.

Det framgår inte av planen om en del av de träd som idag växer mellan Henriksdals station och Danviks center behöver fällas. Även överlevande träd måste troligen beskäras.

Gångvägar från Henriksdalsberget och över spåren mot busshållplats Henriksdal påverkas negativt.

En fil på Kvarnholmsvägen stängs av under lång tid.

Erfarenhet har visat att nuvarande terminal vid Slussen inte har kapacitet för att utöver ordinarie busstrafik även ta emot ersättningsbussar för Saltsjöbanan. Ett provisorium vid Slussen kan inte antas ha större kapacitet än nuvarande terminal.

Man bör överväga andra lösningar:

- Tillfällig ändstation vid Londonviadukten, som tidigare planerats.
- Bussarna använder existerande busshållplats.
- Bussarna kör upp Kvarnholmsvägen, vänder runt föreslagen rondell vid Hästholmsvägen och stannar på Kvarnholmsvägens nordvästra sida. Nya trappor och ramper byggs mot spåren.
- Smalare anläggning: Ramper till perrong 2 vid ändarna i stället för bredvid perrongen, och smalare bussgata. Detta ger mindre skador på befintlig trädråd.

Vi anser att bygglov inte bör beviljas utan att ärendet först har varit föremål för ett ordentligt samråd utställt i stadshus och bibliotek.

Yttrande över Länsplan för regional transportinfrastruktur 2014-2025, dnr 342-16137-2013

Till Länsstyrelsen Stockholms län 2013-10-04

Nacka Miljövärdsråd har tagit del av remissmaterialet och yttrar sig om ärenden som berör Nacka.

Vi anser att Tvärbanans förlängning till Sickla station bör ha högsta prioritet för att möjliggöra omstigning från Saltsjöbanan och Nackabussar.

Vi välkomnar en kapacitetshöjning av Saltsjöbanan, speciellt vore det önskvärt med en mötessträcka belägen mellan Saltsjö-Duvnäs och Igelboda.

Vidare önskar vi åtgärder som gynnar kollektivtrafiken.

Cykelvägnätet är i stort behov av upprustning. Bl.a. saknas en del av Tyresöstråket – Vendelsöstråket mellan nybyggda Hedvigslunds trafikplats och Flatenbadet. Bra cykelvägar finns på ömse sidor. Vidare saknas användbar cykelväg till Saltsjöbaden.

En ytterligare Skurubro (väg 222) för biltrafik anser vi att kan vänta. Vi uppfattar att framkomlighetsproblem på väg 222 finns mellan Ålstäket och Mölnviksrondellen, väster om korsningen med Gustavsbergsvägen och Ingarövägen, därför att två filer går ihop till en fil före

Farstabron, samt närmast Stockholm, medan däremot Skurubron som regel inte förorsakar köer för passerande trafik. Däremot är påfarten från Björknäs till väg 222 bedrövligen dålig. Det som verkligen behövs är att bygga den nya påfarten enligt en plan som vunnit laga kraft men ännu inte byggts.

Vi anser att den påfart till Värmdöleden (väg 222) vid Nacka gymnasium, för vilken bl.a. Trafikverket använder det missvisande namnet ”Trafikplats Kvarnholmen”, inte bör komma till stånd. Den skulle skada det bevaransvärda urskogsområdet Ryssbergen. Behovet av en ytterligare påfart verkar inte vara stort.

Remissvar avseende Åtgärdsvalsstudie – Tillgänglighet för Stockholm, Nacka, Värmdö och Lidingö

Till Trafikverket 2013-10-25

Nacka Miljövårdsråd har tagit del av remissmaterialet och yttrar sig främst om ärenden som berör Nacka.

Inledning

Studien visar på behov av åtgärder för att förbättra tillgängligheten i regiondelen. Den grundläggande faktorn är att Stockholm växer befolkningsmässigt, detta pga. av marknadsmässiga företagsinvesteringar och politiska åtgärder. Enligt åtgärdsvalsstudien är detta ett ofrånkomligt faktum. Stockholmsregionen pekas ut som Sveriges tillväxtmotor. Samtidigt med inflyttningen finns en avfolkning och utflyttning från andra landsdelar, t.o.m. inom länet.

Vi vill peka på några alternativa tolkningar och möjligheter. Stockholm som gammal sjöstad, hamnstad och tullstad har ett geografiskt läge med vattenytter och öar som försvårar flexibla fysiska kommunikationer. Det som en gång var en fördel i dessa avseenden har numera förvandlats till nackdelar.

Vad som kvarstår är ett naturskönt beläget stadscentrum med många arbetsplatser omgivet av förorter med pendlarboende, samt en ytterregion mot havet dominerad av fritidsboende. Morgontrafiken in mot centrum samt kvällstrafiken ut från centrum är överbelastad. Tvärförbindelser saknas i hög grad, och balansen över dygnet är dålig. Inom arbetsmarknad, utbildningsinstitutioner och investeringar dominerar de norra stadsdelarna. Tillväxten pga. Inflyttning är stark.

Inflyttningen driver upp bostadsbristen, bostadspriserna och investeringskostnaderna samt överbelastar transportsystemen. Det är inte troligt att ökade investeringar i infrastrukturer kan bygga bort problemen. Ökade investeringar i byggande ökar också stockningsproblemen och skapar fler flaskhalsar. En starkt växande stad belastas alltid av trängselproblem och inflationsdrivande efterfrågan. I dagens läge finns en tendens att isolera dessa problem från varandra, men de utgör ett sammanhängande helt. Den planering som finns är i hög grad en anpassning till ”marknadskrafterna”, som dock i hög grad påverkas av politiska beslut.

Att i högre grad satsa på andra regioner torde vara ett av de viktigaste styrmedlen för att skapa en mer balanserad utveckling. Inom Stockholmsregionen är framför allt den

södra sektorn mindre utvecklad, på gott och ont. Många pendlar från den södra sidan till den norra. Samtidigt har naturområden i viss mån bevarats genom att exploateringen inte varit lika hög.

Detta skapar ett dilemma. Det som i vissa avseenden ses som utveckling kan i andra avseenden betyda ökad exploatering av värdefulla naturområden. Nacka och Värmdö på östra sidan har en hög andel sådana. Ökad tillgänglighet förbinds samtidigt med hårdare krav på ökad bebyggelse och tillväxt som tenderar att äta upp försöken att lösa stockningsproblemen. Ur strikt marknadsekonomisk synvinkel kan allt detta betraktas som önskvärd tillväxt, men i termer av livskvalitet finns skäl att oroa sig för ökade restider, bullerproblem, miljöstörningar och försämrad livskvalitet där det omtalade livspusslet blir allt svårare att få ihop för allt fler med ökad stress och hälsoproblem som resultat.

Det finns skäl att betona möjligheten och önskvärheten av andra lösningar. Vi är medvetna om att detta är ett svårlost problem som det i dagens läge inte är opportunt att påpeka, men det finns tyvärr avskräckande exempel på tidigare expansiva tillväxtregioner som förvandlats till motsatsen. Med dessa grundtankar vill vi peka på behovet av en mer långsiktigt hållbar utveckling och en mer balanserad utveckling genom kraftigare politisk styrning.

Synpunkter på förslag som berör Nacka

Vi anser att Tvärbanans förlängning till Sickla station bör ha högsta prioritet för att möjliggöra omstigning till och från Saltsjöbanan och Nackabussar.

Det är önskvärt att minska biltrafiken genom att höja trängselavgifterna och införa dessa även på Essingeleden, Västerbron, Centralbron och vid Slussen. Även parkeringsavgifter bör höjas där de finns och införas på många håll i Nacka där det nu råder fri parkering. Vidare önskar vi åtgärder som gynnar kollektivtrafiken. För att undvika att jorden drabbas av en stor global temperaturhöjning är det bl.a. nödvändigt att begränsa biltrafiken.

Cykelvägnätet är i stort behov av upprustning. Värmdöstråket (Slussen-Gustavsberg) behöver upprustas. Användbar cykelväg till Saltsjöbaden saknas. Vidare saknas en del av Tyresöstråket – Vendelsöstråket mellan nybyggda Hedvigslunds trafikplats och Flatenbadet. Bra cykelvägar finns på ömse sidor.

En ytterligare Skurubro (väg 222) för biltrafik anser vi att kan vänta. Vi uppfattar att framkomlighetsproblem på väg 222 finns mellan Ålstäket och Mölnviksrondden, väster om korsningen med Gustavsbergsvägen och Ingarövägen, därför att två filer går ihop till en fil före Farstabron, samt närmast Stockholm, medan däremot Skurubron som regel inte förorsakar köer för passerande trafik. Däremot är påfarten från Björknäs till väg 222 bedrövligen dålig. Det som verkligen behövs är att bygga den nya påfarten enligt en plan som vunnit laga kraft men ännu inte byggts.

Vi anser att den påfart till Värmdöleden (väg 222) vid Nacka gymnasium, för vilken bl.a. Trafikverket använder det missvisande namnet ”Trafikplats Kvarnholmen”, inte bör komma till stånd. Den skulle skada det bevaransvärda urskogsområdet Ryssbergen. Behovet av en ytterligare påfart verkar inte vara stort. Påfart till motorvägen kan ju ske vid Nacka trafikplats.

Mer kollektivtrafik på vatten är önskvärt. Vi är glada för existerande Sjövägen som nu har tätare trafik och även stannar vid Kvarnholmen (saknas på kartan sid. 64 i samrådet). Om Slussen byggs om, kommer detta att allvarligt påverka vägtrafik och Saltsjöbanan. Det är därför viktigt att utöka trafiken med trafik från t ex Boo, Fisksätra, Björknäs, Skuru samt från Hasseludden mot mål som Nybroplan, Slussen och Ropsten. Möjligheten att medföra cykel är väsentlig. Studera Göteborgs val av snabba båtar som endast genererar måttliga svallvågor!

För busstrafiken är det önskvärt att fler alternativa målpunkter till Slussen införs, t ex Gullmarsplan, Årsta-berg, Liljeholmen, Kista, Skärholmen, Cityterminalen, Tekniska högskolan, Fridhemsplan m fl. Detta är givetvis särskilt viktigt om Slussen byggs om.

Spårtrafik till Nacka – Värmdö är önskvärd, men det finns skäl att undersöka om inte en utbyggnad av den befintliga spårtrafiken är ett bättre alternativ. Det går att bygga om Saltsjöbanan till dubbelspår hela vägen från Slussen till Saltsjö-Järla enligt en utredning SL gjort. En gren därifrån över Nacka Forum mot Gustavsberg med slutstation vid Mölnvik och en gren till Orminge centrum skulle ge spårtrafik till stora delar av Nacka och Värmdö, medan tunnelbana från Kungsträdgården till Nacka Forum endast ger spårtrafik till en liten del av området.

Vi välkomnar en kapacitetshöjning av Saltsjöbanan. Speciellt vore det önskvärt med en mötessträcka belägen mellan Saltsjö-Duvnäs och Igelboda.

Vi anser inte att Österleden (även kallad Östlig förbindelse), bör byggas. Den kan förväntas bidra till ökad biltrafik, ökat koldioxidutsläpp och ökad global uppvärmning. Även om den kan användas för viss busstrafik kommer den att ge måttliga fördelar för

kollektivtrafiken. Det blir ju inte enkelt för en busslinje att kunna stanna till vid t.ex. Sickla eller Ropsten för att medge byte och sedan fortsätta i Norra respektive Södra länken. Som jämförelse går det idag en busslinje (linje 152) på Essingeleden och ingen i Södra Länken.

Remissvar avseende detaljplan för Tvärbanan till Nacka 2013-11-11

Nacka Miljövårdsråd är positiva till denna utbyggnad av Tvärbanan och önskar att den kommer till stånd snarast möjligt.

I handlingarna står mycket om att övergång mellan Tvärbanan och Saltsjöbanan blir bekväm vilket är bra. Vi vill påpeka att troligen ännu fler trafikanter vill byta mellan Tvärbanan och bussar på Värmdövägen österut och att detta byte tyvärr inte blir bekvämt enligt denna plan. Det vore mycket önskvärt att kunna flytta busshållplatsen på Värmdövägen, Sickla bro, närmare Tvärbanans station eller anlägga en bekvämare väg mellan stationen och denna busshållplats.

Det mindre område med kvartersmark vid Uddvägen, nära Sicklavägen, som fått beteckningen C bör få en mer restriktiv tillåten användning. Det lämpar sig inte för centrumändamål, stationsändamål, restaurang, utbildning, butik etc.

Vi hoppas de störningar under byggtiden som är nödvändiga i form av avstängning av Sickla Industriväg, arbeten i korsningen mellan Sicklavägen och Uddvägen, på Värmdövägen med tillhörande gång- och cykelbanor samt avstängning av Saltsjöbanan i möjligaste mån begränsas.

BODAR – MASTER - KABLAR

Överklagande av Nacka kommuns Miljö- och Stadsbyggnadsnämnds beslut 2013-01-23, § 34, § 35 och § 38

Till Länsstyrelsen i Stockholms län 2013-02-20

Nacka Miljövårdsråd anser att följande tre beslut om mobiltorn med tillhörande byggnader och ledningar kolliderar för mycket med grönområden med status som naturreservat, blivande naturreservat eller riksintressen. Vi begär därför att byggloven skall upphävas.

Det föreslagna 42 m höga mobiltornet nära Sjöängsvägen/Grindavägen på Orminge 60:1, beslutat i § 34, Dnr B 2012-000311, ligger inom det område som föreslås bilda Skarpnäs naturreservat. Enligt förslaget skall det inom området gälla förbud mot att uppföra ny byggnad eller anläggning, utöver det som krävs för områdets skötsel. Källa: "Skarpnäs – förslag till naturreservat" tillgänglig på Nacka kommuns webbsidor på http://www.nacka.se/web/fritid_natur/naturochparker/naturreservat/framtida_reseservat/Sidor/skarpnas.aspx.

Det 25 m höga mobiltornet på Restaurantholmen, Rösunda 2:2, beslutat i § 35, Dnr 2012-000303, skulle

vara en mycket olämplig placering i denna känsliga miljö inom riksintresse och strandskydd bör därför definitivt avvisas.

Det 30 m höga mobiltornet vid Vitmossvägen, på Älta 10:1, beslutat i § 38, Dnr 233 2011-000924, ligger inom naturreservatet Älta mosse – Strålsjön. Inom reservatet gäller givetvis förbud mot att uppföra byggnad eller dra fram ny mark- eller luftledning.

Yttrande över förslag till bygglov för mobiltorn och teknikbodar vid Fisksätra trafikplats, Erstavik 26:1 2013-03-19

Antalet tillkommande master och torn bör kraftigt begränsas genom samordning mellan operatörerna och placering på befintliga byggnadsverk. Vi finner denna plats olämplig men vi föreslår ett alternativt läge.

I första hand bör höga byggnadsverk, t.ex. vattentorn och befintliga master och torn, utnyttjas för mobiltelefonsändare.

Det är viktigt att tvinga de olika operatörerna att samordna sina byggen av master och torn, dvs. att samma

mast används av alla operatörer. Byggnadstillstånd bör inte ges till flera master i närheten av varandra.

Inga tillstånd bör ges att uppföra sändare i eller nära bostäder, skolor och barndaghem.

Inga tillstånd får ges att uppföra master eller torn på oexploaterad naturmark.

Nya master och torn bör placeras på redan exploaterad mark, exempelvis vägområden, transformatoranläggningar, och industriområden (långt bort från fasta arbetsplatser).

Vi anser att förslagen till nya mobiltorn är för många och att flertalet av de inkomna ansökningarna måste avslås.

Det 36 m höga mobiltornet vid Fisksåtra trafikplats föreslås i ett oexploaterat grönområde som naturligt utgör en del av Erstaviksområdet, ett av Sveriges mest besökta friluftsområden. Det framgår inte av ansökan hur platsen skulle strömförsörjas. En kraftledning eller en ledning nedsprängd i berget till den föreslagna platsen vore mycket olämpligt. Vi avvisar av dessa skäl denna placering av ett mobiltorn.

Istället föreslår vi att tornet kan placeras i omedelbar anslutning till den större transformatorstation som ligger vid Östervik ca 500 m väster om den föreslagna platsen. En placering där bör underlätta strömförsörjning och även medge vägförbindelse i omedelbar anslutning till mobiltornet.

Det aktuella mobiltornet (dnr B 2012-0557) har denna gång kungjorts med korrekt fastighetsbeteckning, Erstavik 26:1, inte Skogsö 2:24 som uppgavs i föregående kungörelse.

Nacka Miljövårdsråd hade uppskattat att få sig ett ärende av denna typ tillsänt som remiss. Vi brukar ju vara remissinstans för alla kommunens planärenden. Vi önskar att i framtiden få oss tillsända förslag av denna art.

Yttrande över förslag till bygglov för mobiltorn och teknikbodas – september 2013 2013-10-01

Sammanfattning: Antalet tillkommande master och torn bör kraftigt begränsas genom samordning mellan operatörerna och placering på befintliga byggnadsverk.

I första hand bör höga byggnadsverk, t.ex. vattentorn och befintliga master och torn, utnyttjas för mobiltelefoni-sändare.

Det är viktigt att tvinga de olika operatörerna att samordna sina byggen av master och torn, dvs. att samma mast används av alla operatörer. Byggnads-tillstånd bör inte ges till flera master i närheten av varandra.

Inga tillstånd bör ges att uppföra sändare i eller nära bostäder, skolor och förskolor. Inga tillstånd får ges att uppföra master eller torn på oexploaterad naturmark.

Nya master och torn bör placeras på redan exploaterad mark, exempelvis vägområden, transformatoranläggningar och industriområden (långt bort från fasta arbetsplatser).

Vi anser att förslagen till nya mobiltorn är för många och att flertalet av de inkomna ansökningarna måste avslås.

Det 30 m höga mobiltornet vid bussvändplatsen

Talluddsvägen/Axéns väg ligger alltför nära bostäder och bör därför avvisas.

Det 36 m höga tornet vid Mensättra ligger alltför nära förskolan Lär på Gustavsviksvägen 10 (Mensättra 1:84) och bör därför avvisas.

Det 24 m höga tornet vid Boovallen ligger relativt nära skolor och i anslutning till idrottsplats.

Det 30 m höga tornet vid Saltsjöbadens idrottsplats ligger onödigt nära bostäder och bör därför avvisas.

Det 42 m höga tornet 75 m nordöst om korsningen Ältavägen – Solvägen skulle bli ett orimligt högt torn nära bebyggelse. Det sitter mobil-sändare på högt hus bara 400 m sydväst om föreslagna plats varför det förefaller onödigt med detta torn. Det bör därför avvisas.

Nacka Miljövårdsråd hade uppskattat att få sig ett ärende av denna typ tillsänt som remiss. Vi brukar ju vara remissinstans för alla kommunens planärenden. Vi önskar att i framtiden få oss tillsända förslag av denna art.

Remissvar avseende nya markförlagda 130 kV ledningar i Nacka med anslutning till Lidingö via sjökabel 2013-09-13

Vi är positiva till att kraftledningar läggs under mark istället för luftledningar. Det bästa alternativet är förläggning i bergtunnel, men även markförläggning som föreslås är bra.

Vid valet av dragning är det väsentligt att undvika bestående synliga skador såsom ledningsgator sprängda genom berg i dagen. Om kabeln läggs under en väg eller i en vägbank undviks i regel spår som är synliga när det gått några år efter kabeldragningen.

Alternativ 3 bättre

Vi finner det därför mycket angeläget att på nytt undersöka om alternativ 3, som innebär dragning genom Kummelbergets industriområde istället för dragning i naturmark, verkligen inte är genomförbart om man t.ex. flyttar några befintliga kablar och ledningar eller väljer en detaljsträckning så att dessa undviks. Givetvis måste det vara möjligt att dra kabeln i denna huvudsträckning på större djup genom styrd borring eller bergtunnel.

Vi tror att problemen med huvudalternativets dragning har undervärderats. Hela sträckningen utefter industriområdets staket och fram till Valövägen ligger inom Krokträskens strandskyddsområde som sträcker sig 300 meter från sjöarna, inte 100 meter som felaktigt anges i handlingarna.

Dragning från Kummelbergets industriområde till Ormingeringen

På huvudalternativets sträckning mellan industriområdets staket och Valövägen passerar berg i dagen inom det blivande naturreservatet Skarpnäs. Att spränga en ledningsgata här finner vi helt orimligt. Antingen kan detta berg passerar genom ett borrat hål eller så kan en alternativ sträckning som inte kräver sprängd ledningsgata genom berg i dagen väljas.

Dragning utefter Kummelbergets industriområdes staket

Om ledningen dras utanför industriområdets staket är vi

mycket oroade för att arbetet kommer att efterlämna en 10-15 meter bred gata inom Skarpnäs naturreservat som kan missbrukas för att köra motorcykel, moped och kanske bil på, användas som illegal soptipp m.m. Skulle detta alternativ väljas är det synnerligen viktigt att marken efteråt återställs på ett sätt som gör att den efterliknar naturmark och inte utgör ett framkomligt stråk.

På flera ställen utefter staketet passeras sankmarker. Ett grävande där kan leda till vattenföreningar som rinner mot Myrsjön och påverkar badplatsen där.

Utefter staketet passeras på ett par ställen större partier av berg i dagen. Vi finner det orimligt att spränga utanför staketet genom dessa. Möjligtvis skulle längre sträckor av styrd borring kunna användas. Access finns från flera av industriområdets vägar som nu går fram till staketet. Se bild 2 sid 36.

En kabeldragning som skapar en vägliknande rest utanför staketet i strandskyddat området i Skarpnäs blivande naturreservat anser vi inte kan tolereras. Vi motsätter oss att strandskyddet upphävs för dragning enligt huvudalternativet.

Dragning utefter Ormingeringen

Utefter Ormingeringen västra sida passeras på tre ställen gångtunnlar där kablar inte kan läggas i vägbanken. Det framgår inte av handlingarna hur man tänkt sig att lösa detta. Även här bör borring användas för att undvika att skapa en bestående sprängd kabelgata genom berg i dagen.

Boo Energis kraftledningar

Parallellt med den existerande 70 kV luftledningen mellan transformatorstationen vid Björknäs och platsen nära Myrsjöskolan, där markförläggningen enligt förslaget slutar, går även Boo Energis 20 kV luftledning. Det är väsentligt att denna markförläggs samtidigt.

Vidare förutsätter vi att Boo Energis 20 kV luftledningar mellan Kummelbergets industriområde och Telegrafberget även markförläggs. Vidare vore det synnerligen önskvärt att den 20 kV luftledning som skär rakt genom Skarpnäs blivande naturreservat från Lilla Björknäs mot Hasseludden kan avlägsnas.

Jämförelsen mellan alternativen haltar

För de undersökta men förkastade alternativen redovisas tydligt varför de förkastats, t.ex. hur stor del av sträckningen som måste sprängas. Motsvarande uppgifter för huvudalternativet redovisas inte.

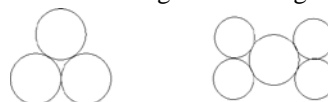
Reducering av magnetfält

Vi noterar i dokumentationen att beräkningar av magnetfältets styrka bara redovisats för en höjd av 1,5 m ovan marken. Detta är konvention och rimligt för luftburna kraftledningar. För markförlagda ledningar anser vi det helt nödvändigt att även redovisa de många gånger starkare magnetfält som gäller nere i marknivån.

Det är värt att notera att om man alltid hade samma avstånd till alla tre kablar i en trefasledning skulle magnetfälten ta ut varandra. Detta kan emellertid omöjliggen uppnås annat än i enstaka punkter, varför en kraftledning alltid omges av ett magnetfält.

Genom att ha flera parallella kablar än de tre som krävs för en trefasledning kan emellertid magnetfältet kring

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



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

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

Beräkningar utgående från denna artikel visar att man på detta sätt skulle kunna nedbringa fältet kraftigt, se tabell nedan. Fältstyrkorna på större avstånd med femkabelsystem måste dock justeras något uppåt eftersom de förutsätter att kabelförbanden håller exakt avsedd form. (Vid beräkningen har antagits att det är 10 cm mellan kablar, att kabelförbandets centrum ligger på 1,0 m djup och att skillnader i permeabilitet är av mindre betydelse samt Stockholms Ströms uppgift om magnetfältets årsmedelvärde på 0,55 μT (mikroTesla) 1,5 m ovan mark för kabeln mellan Lidingö och Björknäs).

	3 kablar	5 kablar	Reducering
Vid markytan	3,4 μT	0,45 μT	7,5 ggr mindre
0,5 m ovan mark	1,6 μT	0,13 μT	11 ggr mindre
1,0 m ovan mark	0,85 μT	0,06 μT	15 ggr mindre
1,5 m ovan mark	0,55 μT	0,03 μT	19 ggr mindre
4 m från kabelcentrum	0,21 μT	0,007 μT	31 ggr mindre
10 m från kabelcentrum	0,03 μT	0,0004 μT	75 ggr mindre

Elsäkerhetsverket rekommenderar att man inte bör förlägga skolor, daghem, lekplatser etc. på platser med mer än 0,2-0,3 μT . Även om man uppehåller sig kortare tid på platser nära de föreslagna ledningarna blir fält-

styrkorna anmärkningsvärt höga. Speciellt finns det, beroende på exakt var man lägger kablarna, risk för att de hamnar under gångbanor där skolbarn regelbundet vistas bl.a. på väg till och från skolan.

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

När elanvändningen är hög kan man dessutom förmoda att magnetfälten blir 2-3 gånger högre än här redovisade årsmedelvärden.

Distribution av handlingar

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

Sammanfattning

Vi anser att det är väsentligt att man undviker långvarigt synliga skador som sprängning genom berg i dagen och att en mer detaljerad redovisning av hur man kommer att dra ledningen krävs samt att man redovisar hur man återställer marken efter arbetet, i synnerhet där kablarna dras på annan plats än vägbank.

Vi finner huvudalternativets dragning utefter Kummelbergets industriområdes staket synnerligen olämplig. Vi motsätter oss att strandskyddet runt Krokträskan upphävs för kabeldragning enligt denna sträckning men accepterar dragning enligt alternativ 3 utefter Skarpövägen och Ormingeringen.

Det är anmärkningsvärt att man vid markförläggning av huvudkraftledning inte använder sig av en metod för att reducera magnetfältet som sedan länge är känd av Vattenfall. Ambitionen bör vara att fältstyrkan inte ska överstiga 0,4 µT (mikroTesla) ens i marknivå.

AVFALLSFRÅGOR

Avfallsplan 2020 TN 2013/156-003 2013-08-14

Synpunkter: Nacka Miljövårdsråd har tagit del av förslaget till ny avfallsplan och ser positivt på ambitionen och försöken att åtgärda uppkomna avfallsproblem på både kort och lång sikt. Vi vill dock särskilt peka på några grundläggande svårigheter som vi återkommer till i sammanfattningen.

Vi ser positivt på ambitionen i avfallsplanen, men vill peka på strukturella brister som vi önskar ska beaktas på lång sikt. Avfallsplanen kan ses som en karta för önskad utveckling, men terrängen skiljer sig från kartan. Avfallsplanen är ett resultat av politiska kompromisser som vi ser skäl att återkomma till. Ökande krav på en uthållig och hållbar utveckling skapar ökande krav på avfalls-hantering.

Förslaget till avfallsplan innehåller mängder av goda föresatser, men känns samtidigt som mer av en vilja att försöka styra ett ökande avfallsflöde. Enligt de uppföljningar som gjorts har utvecklingen tyvärr i många avseenden gått mot ökad avfallsmängd, vilket strider mot de mål som satts upp.

Mycket beror detta på kommunens starka tillväxt och ökande befolkning, men också på ökad konsumtionsnivå som skapar mer avfall. Det är ytterst väsentligt att detta beaktas. Styrmedel saknas i hög grad i dagens läge, och vi ser med stark oro på utvecklingen. Här är det viktigt att en mer direkt koppling mellan konsumtion och avfallshandling etableras på marken – och marknaden!

Det gamla uttrycket ”mota Olle i grind” torde vara väl bekant och i hög grad tillämpligt. Problemen bör åtgärdas



vid källan. Frågan är närmast hur, och här vill vi försöka peka på några tänkbara utvecklingslinjer. Avfalls-problemen bör inte i alltför hög grad åläggas kommun och konsumenter.

Producentansvaret bör betonas och följas upp genom producentorganisationer och lokala företag som i sin dagliga verksamhet oftare bör ta emot avfall som genererats av de varor de själva sålt, t.ex. elektronik. Detta bör kunna samordnas genom producentorganisationer och köpcentra.

Inte heller har målsättningen att förebygga uppkomsten av avfall kommit till uttryck i riktigt effektiva åtgärder så vitt vi kan se. Skälen till detta är många, men framför allt

ökande befolkning och ökande konsumtion i form av import, vilket ökar avfallsmängden. Samtidigt exporterar vi många av den ökande konsumtionens avfallsproblem till producentländer, vilket gör att kommunens ekologiska ’fotavtryck’ ökar. En långsiktig lösning av dessa problem kräver ytterligare åtgärder som i dagens läge ligger utanför det kommunala ansvaret. Kommunens ansvar är nu främst avfall från bostäder.

Men i det kommunala ansvaret innefattas sådant som förebyggande av lokalt avfall, samt omhändertagande av lokalt avfall, liksom kontroll av att lokala avfallsproducenter i form av företag och hushåll får tillgång till effektiva system som underlättar och befördrar en önskad utveckling.

Därvid har det föreslagits att även företag får tillgång till kommunala återvinningscentraler, eftersom exempelvis byggavfall har visat sig skapa ökande problem, genom illegal dumpning. Vi instämmer.

Härvidlag torde en väl fungerande infrastruktur för omhändertagande av avfall vara av central betydelse. Det ska vara enkelt och lättillgängligt för företag och hushåll att genomföra önskade åtgärder. Det är viktigt att varje stadsdel har tillgång till ett nät av återvinningscentraler, baserat på folkmängd och logistisk infrastruktur. I dagens läge är detta system otillräckligt. Vidare bör lokala avfallsdeponier i form av återvinningscentraler ges en attraktivare utformning. Mer positivt!

Återvinningscentralerna bör namnges på ett sätt som bidrar till ökat lokalt ansvar. En vision! Ekologiskt centrum, ekocenter, miljövårdscenter och liknande uttryck kanske ger en mer positiv bild av verksamheten om dessa kompletteras med noggrann skötsel. De bör utformas så att det ligger i närboendes och företags intresse att dessa sköts på ett vårdat sätt. Eventuellt kan elever engageras i tillsynen, liksom centraler i anknytning till stormarknader kan omfattas av kommunala regler och etableringsföreskrifter och avtal. Särskilda miljövårdar för återvinningscentraler bör anställas.

Närhet och korta avstånd till återvinningscentralerna är väsentlig, varför nätets täthet bör ökas vad gäller volymavfall. Eftersom en ökande andel av konsumtionen sker via stormarknader och gallerior bör dessa kunna innefattas i ett bättre fungerande återvinningssystem, där det faller sig naturligt att ta med visst avfall till en välvårdad återvinningscentral när man företar en inköpsresa hemifrån.

Det ska inte heller vara nödvändigt att ha bil för att ta sig till återvinningscentraler. Därvidlag bör skapas bättre möjligheter för de som ej har bil att utnyttja och använda återvinningscentralerna. Minicentraler inom gångavstånd bör upprättas, med tillsyn och grannsamverkan. Brukaravtal!

Vi föreslår även att man skapar bättre möjligheter för gemensam uppsamling och transport av sådant avfall som kräver transport till återvinningscentral, exempelvis genom kommunal upphandling av flexiblare och bättre fungerande avfallstjänster för grovsopor och miljöfarligt avfall. Regelbundna täta uppsamlingsturer och möjlighet att beställa samordnad transport skulle kunna vara en lösning.

Avfall ska inte i första hand betraktas som sopor utan som en potentiell resurs. Vi återkommer till avfallsdefinitionen, som vi anser är lite för vidlyftig i vissa avseenden, vad gäller 'trädgårdsavfall' och 'matavfall'. Med väl fungerande kompostering av icke animaliskt 'matavfall' och 'trädgårdsavfall' kan uppkomsten av avfallstransporter förebyggas då detta avfall i stället kan omvandlas till matjord.

Inom varje villaområde bör lokala möjligheter till kompostering underlättas, liksom inom andra bostadsområden och stadsdelar, så onödiga transporter och förbränning av dessa material undviks. Självklart bör villaföreningar, bostadsrättsföreningar och hyresvärdar åläggas ansvar för att detta ska fungera. Att kommunen har tillsynsansvar innebär ju samtidigt att uppkomsten av avfall ska hejdas.

Att öka graden av lokal kompostering är ett sätt att nedbringa avfallsmängderna och skapa ökade resurser. Vi hänvisar i övrigt till våra tidigare remissvar på tidigare avfallsplaner. Mycket av det vi påpekade då har tyvärr

inte åtgärdats. Vi betonar också att avfallskvarnar i avlopp inte är helt bra.

Återanvändning är också ett sätt att nedbringa avfallsmängderna. Vi anser att marknader och plats för återanvändning bör upprättas i anslutning till existerande stormarknader liksom lokalt inom bostadsområden. Även återvinningscentralerna bör skapa rutiner och kontakter för att öka återanvändningen genom mottagning och sortering av återanvändbart material i samarbete med företag och föreningar, exempelvis 'second hand', 'loppmarknader' mm. Även här brukaravtal!

Nacka kommun har egentligen förutsättningar att bli en ledande miljökommun om ambitionen finns. Vi har en högutbildad, ekonomiskt välbeställd och relativt miljömedveten befolkning intresserad av att bevara och vårda den lokala miljön. Vad som fattas är visioner och fungerande rutiner.

NOT: I dagens läge är tyvärr alltför stor andel av infrastruktur och transporter beroende av bilismen, som utgör ett väl så stort problem som det lokala avfallet. Utsläppen och föroreningarna från bilismen är av central betydelse, men kallas ej för avfall. Inom avfallsplanen har detta problem ej kunnat beaktas, enbart som bieffekt av transporterna, men är ett i sammanhanget viktigt problem.

Det är väsentligt att långsiktigt nedbringa och effektivisera miljöstörande biltransporter och andra transporter samt energianvändning för uppvärmning mm. Konsumtions- och produktionsmönster som bidrar till miljöförstöring och växthuseffekt samt att avfalls- och återvinningsproblemen ökar kräver en långsiktig omställning som ännu knappt är påbörjad. Vi ser fram emot ytterligare åtgärder.

Avfallsplanen är sammanfattningsvis enbart ett litet steg i rätt riktning. Det mesta återstår, men vi ser positivt på ambitionen att påbörja en utveckling mot ett mer långsiktigt hållbart samhälle med en mer hållbar utveckling. Ett tätare nät av återvinningscentraler, ökat återbruk och återanvändning, konsument- och producentavtal, samt en förskjutning av konsumtionen mot mer kvalitativt hållbara konsumtionsmönster kan skapa ökade förutsättningar för ett miljövänligare samhälle.

Härvidlag stöder vi alla positiva åtgärder. Vi ser fram emot ett ökat lokalt samarbete!

Bilagor:

Nacka Miljövårdsråds remissvar på Avfallsplanen, 2000-06-29

Nacka Miljövårdsråds remissvar på renhållningsordning med avfallsplan 2006 -2010, 2005-11-25.

Nacka Miljövårdsråds remissvar på nya föreskrifter om avfallshantering i Nacka kommun, 2012-03-09
Förslag utställt för granskning 6 februari 2012 till 9 mars 2012.

Yttrande över ärende nr M 2013-001532, miljöfarlig verksamhet angående utbyggnad och drift av ÅVC Östervik 2013-12-15

Vad gäller själva utbyggnaden av återvinningscentralen ser vi positivt på denna. Våra konkreta farhågor rör eventuella utsläpp i den närliggande bäcken/ån och möjligheterna att förebygga dylika, samt aktsamhet om

intilliggande våtmark, så att flöden och utsläpp åt detta håll undviks. Naturmiljön runt om är känslig!

Särskild uppmärksamhet bör ägnas åt den å som rinner genom området, så att den inte förorenas, med negativa konsekvenser för närliggande våtmark. Effektiv invallning bör omge återvinningscentralen, liksom en botten tätning, för att undvika onödiga utsläpp och kontaminering. Våtmarken i området är viktig!

Prover bör regelmässigt tas med angivande av förekommande mängder av föroreningar för att kontrollera dagvattnets kvalitet. Vi ser med viss oro på ifall utsläpp kan förekomma i slänten och ån ner till viken liksom eventuella återflöden mot våtmarken.

Relevanta åtgärder för att minimera och förebygga möjliga utsläpp är viktiga. De dagvattenbrunnar som bör finnas för att förhindra översvämning skall vara tillräckligt omfattande och en buffrande reservoar/damm bör finnas för att kunna ta hand om större mängder vid häftiga regn.

Kompletterande tillägg till Österviks återvinningscentral

Förutom dessa anmärkningar om föreliggande projekt vill vi – som vi tidigare betonat i vårt svar på avfallsplanen 2020 – peka på behovet av fler och flexibla återvinningscentraler med naturlig koppling till konsumtion, boende och stormarknader. Vi anser att nuvarande antal bör fördubblas.

Stormarknader och byggmarknader, vitvaruförsäljare mm bör innefattas i återvinningsplaner och avfallsplaner. Det ska vara lätt att återvinna! Nu förutsätts man vara bilburen och villig att ta långa omvägar. Planer för fler lokala insamlingsstationer saknas, inklusive placeringar vid naturliga målpunkter för gångtrafikanter, kollektivtrafik och dagliga ärenden.

Infarten till Östervik är ett problem för de som ofta cyklar denna väg. Även om cykelbanan ligger tvärs över vägen just här så finns ingen cykelbana mellan Duvnäs och Östervik, och den trafik som kommer från väster kommer i ryggen på cyklisterna, som måste korsas vägen just här om de ska över till cykelbanan.

Merparten av biltrafiken kommer från Fisksätra och måste svänga över vägen. Här finns inget övergångsställe eller varning om korsande trafik vad vi vet. Vi tror belysning saknas också. För att komma hit måste man vara bilburen. I princip tycker vi att Östervik ligger för otillgängligt. Kanske kunde återvinningscentraler ligga

närmare av- och påfarter till motorvägar? Viktigt att öka tillgängligheten.

Det saknas tillräckligt med sorteringsmöjligheter för elektronikavfall, ljuskällor, färgburkar etc. i närheten av hemmen. Uppsamlingsplatser för sortering är i nuvarande förslag för få.

Det är önskvärt att, förutom Östervik och Skuru, antalet uppsamlingsplatser utökas så de finns även i Älta, Orminge och Kvarnholmen, Finnboda samt Henriksdal. Detta för att öka den bristfälliga återvinningen!

Några konstaterade brister i återvinningen inom Nacka

Enligt DN, 2012-02-21 redovisas att i Nacka bara insamlas 7,31 kg elektronik per invånare och år in mot 16,27 i genomsnitt för Sverige. I Stockholms stad samlas 11,41 kg per år in. Detta visar på behovet av fler uppsamlingsplatser för att öka sorteringen av elektronik i Nacka. Vi tror det gäller även annat avfall.

Vi oroas av tidigare incidenter vid återvinningscentralen

Se dessa länkar

<http://www.nvp.se/Arkiv/Artiklar/2013/05/Batbrand-vid-Ostervik-i-natt/>

<http://www.nvp.se/Arkiv/Artiklar/2013/05/Granat-hittad-vid-atervinningscentral-/>

<http://brottsplatskartan.se/108685/raddningsinsats-ostervik-nacka-29-aug-2011/>

<http://www.nvp.se/Arkiv/Artiklar/2013/09/Sakra-upp-cyk-elvagen-Nacka/>

Våra tidigare svar anknutna till återvinningscentralen vid Östervik

Se dessa länkar

<http://www.nackamiljo.se/avfallsplan2020.pdf>

http://www.nackamiljo.se/Hast_och_vagn.doc

<http://www.nackamiljo.se/avfall12.html>

<http://nackamiljo.se/avfall05.html>

<http://nackamiljo.se/avfallsplan.html>

Ett projekt med häst och vagn som i många andra städer skulle kunna öka medvetenheten om behovet av återvinning. Fisksätra med sin närhet till Östervik utgör ett lämpligt försöksområde.

*För Nacka Miljövårdsråd
samt Hyresgästföreningen Nacka-Värmdö
Torgny Domeij*

KOMMUNDELARNA

Boo

Återremittera naturreservatet Trollsjön för ny gräns i norr mot Sockenvägen/Bagarsjön!

Skrivelse till kommunfullmäktige 2013-11-06

Naturreservatet Trollsjön är uppe på dagordningen vid kommunfullmäktige den 11 november. Vi ser givetvis positivt på att Nacka kommun inrättar ännu ett naturreservat. Men i det förslag som kommunfullmäktige ska besluta om har reservatet minskat i storlek jämfört med det förslag som skickades ut på remiss. En längre remsa längs Sockenvägen



med mycket värdefull natur har plockats bort för att i framtiden kunna användas för villatomter. I våra föreningars remissvar ansåg vi dessutom att reservatet skulle utökas med strandpartiet ner till Bagarsjön.

Det förslag som nu ligger uppe till beslut är i denna del dåligt underbyggt och ur natursynpunkt mycket otillfredsställande. Vi vill därför att ärendet återremitteras för ny gränsdragning i norr mot Sockenvägen/Bagarsjön.

Det område som nu undantas från reservatet håller höga naturvärden och hyser flera s.k. signalarter som indikerar höga naturvärden. Även det aspbestånd som betecknas som område 27 i reservatshandlingarna har en viktig funktion för insekter och fåglar och det ansluter också till ett äldre aspbestånd längre söderut i reservatet. Det betecknas som "övriga naturvärden" i handlingarna vilket känns som en "slaskbeteckning". Förutom aspar finns i det området flera stora sälgar varav åtminstone en hyser signalarten myskböck.

Motiveringen till att undanta området från reservatet är inte acceptabel. Enligt tjänsteskrivelse 2013-08-27 är motivet att "Gränsen mot norr har justerats och reservatet har gjorts något mindre i denna del. Kompletterande inventeringar har visat att del av naturmarken i denna del var svår att nå och därmed hade låga rekreativvärden. Det område som inte heller uppvisade höga naturvärden har utgått ur reservatet."

Vi menar att hela området har höga naturvärden. Att det skulle vara mer svårtillgängligt än andra delar av reservatet uppfattar vi som ett svepskäl. Det finns många områden som är svårtillgängliga i kommunens övriga naturreservat.

Anledningen till att området tas bort från reservatet är förstås att marken ska kunna bebyggas i framtiden. Miljö- och stadsbyggnadsnämnden skriver i sitt remissvar att "Reservatets avgränsning ska inte omöjliggöra förändrad markanvändning där så kan vara lämpligt. Förändrad markanvändning skulle kunna innebära möjlighet att uppföra bebyggelse eller andra anläggningar."

Det vore mycket olyckligt då all natur där kommer att försvinna och berget kommer att sprängas bort i den kraftiga norrslutningen. Norrläge i kraftig slänt innebär att inte bara natur på den egna tomten kommer att tas bort utan också att krav kommer att ställas från fastighetsägarna på att träd i reservatet som skuggar ska tas bort. Erfarenheter från bl. a Tollare i betydligt mindre utsatta lägen visar att så blir fallet.

Området omfattas av strandskydd och det är långtifrån säkert att det kan upphävas.

Det enda rimliga med tanke på att området har höga naturvärden, vilket bl.a. förekomsten av flera signalarter visar, är att gränsen för naturreservatet justeras så att det går hela vägen ner till Bagarsjön. I andra hand vill vi att gränsen går enligt samrådsförslaget, alltså längs med Sockenvägen.

Vi väntar gärna lite längre på detta naturreservat. Det är viktigare att det blir rätt än att reservaten inrättas snabbt.

Se bifogad fältrapport från det aktuella området.

Med vänlig hälsning

Ronny Fors, ordförande Naturskyddsföreningen i Nacka
Kerstin Lundén, ordförande Boo Miljö- och Naturvänner
Jan Åman, ordförande Nacka Miljövårdsråd

Remissvar angående förslag till bildande av naturreservat Trollsjön 2013-05-31

Nacka Miljövårdsråd tillstyrker bildandet av naturreservat Trollsjön. Det föreslagna området har en natur som det är väsentligt att bevara.

Områdets avgränsning

Vi uppskattar att ett naturreservat är planerat vid Trollsjön. Men vi kräver att reservatsbildningen ska ske före antagande av detaljplanen för sydöstra Lännersta. 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.

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.

Bagarsjöns södra strand i direkt anslutning till det föreslagna området bör inkluderas i reservatet. Det utgör ett viktigt strandområde med höga träd, ett område av betydelse för djurlivet.

Privatisering inom det blivande naturreservatet

Många tomtägare i området har brett ut sig in på den blivande reservatsmarken. Vid inspektion observerades

gungor och gräsmatta på reservatsmarken utanför Bo 1:935, Styrbordsvägen 19.

Enligt kommunens fastighetskarta förekommer utöver byggnader för mobilmast och skidlift byggnader (som regel uthus) som helt eller delvis ligger inom reservatets område i anslutning till:

Lännersta 1:842	Sunnebovägen 17
Lännersta 11:41	Sockenvägen 94
Lännersta 1:596	Trollsjövägen 21
Lännersta 1:601	Trollsjövägen 25
Bo 1:865	Nytorpsvägen 10 (delvis på Bo 1:347)
Bo 1:938	Styrbordsvägen 13
Bo 1:568	Styrbordsvägen 9
Bo 50:1	Kompassvägen 8A
Bo 1:726	Mellanvägen 10
Bo 1:722	Mellanvägen 2
Bo 1:929	Sunnebovägen 27

Detta är sannolikt en ofullständig lista över privatiseringen av den blivande reservatsmarken.

Givetvis är det viktigt att se till så att naturreservatet i dess helhet är tillgängligt för allmänheten vilket kräver att kommunen ser till att de smygprivatiseringar som förekommer avlägsnas från området.

Skötsel och förvaltning

Det är väsentligt att alla tillstånd och dispenser, även ärenden inom kommunen, hanteras av Naturreservatsnämnden. Detta bör givetvis gälla alla naturreservat i Nacka.

Det är viktigt att det dike inom området för rekreationsanläggning (område A), som avvattnar Bagarsjön, bevaras som ett öppet dike och inte kulverteras.

Föreskrifter

A2. "... använda kemiska bekämpningsmedel eller konstgödsel, med undantag av kemisk bekämpning av jättebjörnlöka." Den understruken delen bör utgå. Skulle jättebjörnlöka dyka upp kan den tas bort manuellt. Kemiska bekämpningsmedel bör ej förekomma i ett naturreservat.

C5. Bör istället lyda: "... cykla eller rida annat än på anlagd stig eller väg". Vägar är anlagda, stigar kan uppstå utan att de anlagts. Med den i förslaget givna lydelsen "... cykla eller rida annat än på stig eller anlagd väg" skulle det kunna tolkas som att det skulle bli tillåtet att cykla eller rida i terräng om det redan uppstått en stig genom att många brutit mot förbudet. Motsvarande lydelse bör rättas även för andra naturreservat i Nacka.

Yttrande över utställd detaljplan för för Sydöstra Lännersta 2 (Område W) i Boo 2013-05-22

Stockholmsregionen snabba expansion har lett till bostadsbrist vilket i sin tur fått till följd att sommarstugor i regionens omgivning kommit att i större grad bli 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 genomtänkt sätt ur både ekonomisk och miljömässig synvinkel. Kommunen måste också försäkra sig om mark för framtida nödvändiga allmänna åtaganden – lagbundna, såsom skolor, men också idrottsplatser, båtuppläggningsplatser m.m.

Vad gäller vatten och avlopp går inte att lägga på det aktuella områdets fastighetsägare "orimliga" kostnader, men inte heller övriga kommuninnevånare kan sägas ha skyldighet att bistå hur mycket som helst. Utbyggnaden måste ske i den takt kommunens numera mindre goda ekonomi tillåter. Vatten- och avloppsdragningen på Älgö får här ses som ett varnande exempel. Kommunens tjänstemän måste också kunna leverera fullgoda och hållbara ekonomiska beslutsunderlag till politikerna.

Nacka Miljövårdsråds huvudintresse är, som namnet säger, miljöfrågor, och för sydöstra Lännersta finns ett speciellt problem i det kulturresevat/naturresevat Baggensstället som planeras. Reservatet är ju delat i två hälften och förbindelsen mellan dem är besvärlig. Det finns byggplaner inom det tänkta reservatet som inger stor oro. Om reservatet skall fungera och bli en framgång måste kommunen nogsamt tänka igenom reservatets funktion och hur tillkommande byggnation placeras med hänsyn till kommunikation inom området. Även estetiska och kulturella värden måste beaktas i ett område som vill

bli betraktat som kulturresevat.

Vi uppskattar att ett naturresevat är planerat vid Trollsjön. De kommunala tomterna öster om Trollsjön som idag är naturmark bör inte exploateras utan ingå i Trollsjöns naturresevat. Kommunen bör i linje med sin policy avstå från att exploatera obebyggd mark nära Trollsjön och inte nagga på naturen.

Vår förening tror att i framtiden kommer bilåkandet att minska av flera skäl som vi inte behöver ta upp här, men resultatet blir att det måste planeras för bussar och cyklar i villaområdena. I planen måste vissa vägar dimensioneras för bussar och i vissa fall förses med vändplaner, kanske vid – eller nära – Gammeludden. Bussgatorna måste ha trottoarer – åtminstone på en sida.

Säkra cykelvägar – framför allt för skolbarnen – måste beaktas i planarbetet.

Vi stöder kommunens ambition att säkra den värdefulla strandpromenaden i Lännersta och allmänhetens tillgång till stränderna. Bryggor på kommunalägd strand bör undanröjas, bl.a. därför att de i vissa fall har en "privatiserande" effekt.

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.

Sommarstugeområden som konverteras till permanentboende dito brukar bli ganska "stökiga" rent estetisk, tillbyggda sommarstugor kan ofta bli säregna skapelser. Det är därför angeläget att tillkommande bebyggelse så långt möjligt anpassas den befintliga samt att inte tillåta alltför små tomter. Detta är också i linje med start-PMs intentioner att bevara områdets karaktär.

Av miljöskäl vill vi att diken inte kulverteras onödigtvis. Öppna diken har kommit att bli en viktig biotop i en allt mer asfalterad värld.

Remissvar avseende detaljplan för Bagarsjöns förskola, Liljekonvaljens väg 2, Lännersta 1:148 2013-07-05

Lekyta

Nacka Miljövårdsråd konstaterar att tillkommande bebyggelse på tomten för att kunna ta in fler barn leder till att lekytan minskar trots att det blir fler barn som ska samsas på den kvarvarande ytan, vilket vi finner olämpligt. De föreslagna förändringarna av fastighetsgränserna avser formella förändringar av fastighetsgränsen kring förskolans entré mot Liljekonvaljens väg och ökar inte den tillgängliga lekytan.

Energihushållning

Byggnaden bör om möjligt utformas som passivhus, d.v.s. att den inte ska behöva tillförsel av energi för uppvärmning. Om detta är svårt att genomföra då nuvarande byggnadskropp inte är tillräckligt isolerad föreslår vi att den i likhet med förskolan Isis i Saltsjöbaden förses med bergvärme.

Grönt tak

Förskolan bör förses med sedumtak.

Yttrande över utställd detaljplan för Orminge 42:1 2013-07-05

Nacka Miljövårdsråd har inget att erinra mot att nuvarande byggnad på platsen ersätts med ett flerbostadshus. Vi har dock synpunkter på utformande av ny bebyggelse.

Energihushållning

Det är väsentligt att alla lägenheter får separata vatten- och elmätare. Husen bör utformas som passivhus, d.v.s. de ska inte behöva tillförseln av energi för uppvärmning. Detta bör givetvis gälla all bebyggelse.

Gröna tak

Husen bör förses med sedumtak.

Yttrande över utställd detaljplan för Prästkragens väg, fastigheten Bo 1:608 m fl i Boo/Lännersta 2013-11-06

Nacka Miljövårdsråd avvisar bestämt detta förslag och anser att detta grönområde bör planläggas som grönområde. Förslaget strider mot Nackas gällande översiktsplan.

Området utgör en del av ett sammanhängande närrekreationsområde som utnyttjas flitigt av dagis och dagmammor, skogspromenader och hundpromenader. Södra Boo har mycket få grönområden och detta är ett mycket viktigt grönområde för omgivningen. I Grönprogrammet påpekas vikten av de rekreativa värdena i

bostadsnära natur.

I granskningsförslaget har det införts att parkering får ske på prickmark. Det finns dock ingen väg till den större prickmarken norr om byggnadens östra del. Vi befärar att tillfart kan komma att ske på gång- och cykelvägen och över naturmark vilket vi anser helt oacceptabelt både med hänsyn till trafikfara och användning av naturmark.

Att det skulle behövas en byggnad på platsen för att åstadkomma ett bullerskydd är inte ett hållbart argument då den skog som nu finns på platsen ger ett betydande bullerskydd.

Förslaget skulle innebära att gång- och cykelbron över Värmdöleden får en oacceptabelt tvär sväng. Gång- och cykelvägen blir svår att underhålla vintertid till förfång för både gående och cyklande. Vidare innebär förslaget att gångstigen från Rävgrötevägen mot bron över Värmdöleden skulle bli betydligt längre. Om byggnaden ändå kommer till uppförande föreslår vi att gångvägen tillåts passera genom fastigheten.

Det är väsentligt att de värdefulla ekarna skyddas.

Eventuellt hus bör förses med grönt tak (sedumtak).

Hantering av detta förslag har varit anmärkningsvärd. Det tycks inte finnas något start-PM och man vägrade trots flera påpekanden att lägga ut samrådsförslaget på den webbsida, där all pågående detaljplanering i Boo ska ligga, förrän 23/1 2013, långt efter samrådstidens början. Ärendet borde ha legat på denna sida sedan ett start-PM togs. På dessa sätt har allmänhetens insyn allvarligt försvårats.

Saltsjöbaden - Fisksätra

Preliminära synpunkter på Nacka Kommuns ansökan om utvidgad vattenverksamhet i Skogsö naturreservat för Skutvikens varv (f.d Stäkets Motorbåtsvarv) mål M 581-13 2013-05-02

Till Mark- och Miljödomstolen, Nacka Tingsrätt

Synpunkter på Nacka kommuns ansökan om tillstånd till muddring, utfyllnad, sprängning och byggande i vatten, dels lagligförklaring av befintlig vattenanläggning

Nacka Miljövårdsråd och Nacka-Värmdö Hyresgästförening har tagit del av åtskilliga handlingar och utredningar i ärendet. Vi hänvisar till Nacka Miljövårdsråds tidigare samrådsvarv vad gäller att vi motsätter oss tillstånd för utvidgad vattenverksamhet och lagligförklaring av nuvarande verksamhet.

Vi anholder om förlängd handläggningstid, preliminärt ytterligare en månad för att inkomma med egna utredningar och kompletterande synpunkter. Vi arbetar ideellt på vår fritid och har inte lika stora resurser som kommunen och företagen, och företräder lokala allmänintressen.

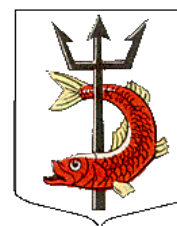
Ytterligare anstånd för fördjupade utredningar från vår sida kan bli nödvändigt.

Vi avstyrker ansökan. Vi vänder oss mot andemeningen i denna ansökan och även mot stora delar av miljökonsekvensbeskrivningen; enligt följande:

Nacka kommun och berörda marinföretag i omgivningarna har under lång tid sökt få till stånd ett omfattande marincenter i området nära Fisksätra holme i södra delen av Lännerstasundet. Skutvikens varv/Stockholms båtsnickeri kan inte ses isolerat från dessa planer, gemensamma intressenter finns i bakgrunden och har drivit denna fråga under skilda huvudmannaskap.

Ett sammanhängande marint område av mycket omfattande karaktär, som i praktiken kan sträcka sig från Fisksätra till Skutviken medför ökad belastning på både land och vatten längs hela strandlinjen i och utanför naturreservatet. En stor del skulle bli ianspråktagen av fritidsbåtsplatser till lands och i vattnet.

Vidare skulle ökad belastning av bil- och båttrafik i omgivningen bli följden. Allmänhet och närboendes tillgång till vattenområden och strand samt naturreservatet riskerar att allvarligt begränsas och störas av dessa verksamheter. Hänsyn till natur och djurliv talar också för att avstyrka ansökan. Exploateringstrycket är högt i närområdet. Ett par



skyddade grunda vikar bör snarare återställas som lekrområden för fiskar och mänsklig rekreation än exploateras.

Bostadsområdet Fisksätra byggdes under miljonprogrammet och blev en renodlad sovstad, vilket har bidragit till segregering i området. De boende där har i ringa utsträckning kunnat göra sina röster hörda, även om kommunen fört en dialog med dem under senare tid. Så saknas till exempel ett väl fungerande centrum enligt ABC-stadens stadsbyggnadsprinciper.



Ett marincenter – inklusive Skutviken – menar kommunen, tillsammans med intressenterna, skulle kunna fungera som ett ansikte utåt för Fisksätra. Fisksätraborna själva upplever i hög grad exploateringen av området som en avskärmade och isolerande barriär mot de attraktiva vattenytorna, som de själva endast i begränsad utsträckning har tillgång till, genom Fisksätra holme och en av båtlivet störningshotad badplats.

Marincenter och vattenverksamheten är inte förankrade hos Fisksätraborna. De har i ringa utsträckning naturlig tillgång till grönområden längs vattnet. Skogsö naturreservat skulle kunna fungera som en motvikt till detta om planerna på utökad varvsverksamhet i Skutviken skrinläggs och tillgängligheten ökar.

Skogsö är också enligt kommunens egna planer vid samråd med Fisksätraborna tänkt att knytas samman med Fisksätra med en strandpromenad. Denna skulle om utbyggd

marin verksamhet tillåts i så fall komma att i hög grad avskärmas från vattnet genom utvidgad fritidsbåtsverksamhet. Kommunen har villkorat strandpromenaden med att varvet då byggs till som vi uppfattar det, vilket skapar ett märkligt dilemma för de boende som då kan känna sig tvingade att acceptera varvsutbyggnaden för att kanske få en möjlig strandpromenad.

Kommunen och de marina intressenterna synes nu söka genomföra sina planer genom en stegvis framdriven process, där utbyggnad av varvet i Skutviken är ett steg i denna riktning.

Vid inrättandet av Skogsö naturreservat framhölls att motorbåtsvarvet var av kulturhistoriskt intresse. Men kulturhistorien verkar mest ha retorisk betydelse. Det finns även andra kulturhistoriska intressen i omgivningen som hotas av störningar från en utbyggd verksamhet. Den verksamhet som nu avses att bedrivas tycks avvika från beteckningen motorbåtsvarv eftersom muddring och sprängning knappast avser tillgänglighet för motorbåtar.

Vid muddring och sprängning för att kunna bygga ut anläggningen för segelbåtar med större djupgående förändras även det kulturhistoriskt intressanta motorbåtsvarv som utgjorde själva grunden för undantagen i naturreservatsbestämmelserna. Grundgående motorbåtar torde inte behöva detta djup i hamnen ända in till kaj, och för övrigt inte heller mastkranar för av- och påmastning.

Att det i bestämmelserna för naturreservatet talas om utrymme för tillbyggnad av motorbåtsvarvet innebär ju inte att fyra gånger större och muddrade/sprängda bottenar och vattenytor bör tas anspråk, förutom den större yta som ianspråktagas på land.

Vidare inräknas inte i dessa ytor de utrymnen som krävs för ökad båttrafik och manövrering, tillfällig ankring mm. Sannolikt kommer ytterligare vattenytor att belastas, uppskattningsvis flera gånger större än Skutviksvarvets anläggningsytor. Även stränder och skyddade vikar utsätts säkerligen för ökat miljötryck, trafik och erosion.

Fördjupad utredning och miljökonsekvens-beskrivning krävs, där adekvata provytor och fiskebestånd samt lekrområden undersöks även utanför själva varvsområdet, i de skyddade grunda vikarna intill som kommer att utsättas för ökad belastning om aviserade åtgärder vidtas. De prover som tagits är begränsade till själva varvsområdet kring de tänkta bryggorna. Utökad varvsverksamhet kommer att innebära ökad belastning på stora intilliggande områden, men framför allt närområdet.

Tillåtlighet – nyttan med projektet

En vattenverksamhet får bedrivas endast om fördelarna från allmän och enskild synpunkt överväger kostnaden samt skadorna och olägenheterna av den, vilket följer av 11 kap. 6 § miljöbalken.

Olägenheten för Fisksätraborna synes vara av stor omfattning. Deras tillgång till fria vattenytor och utnyttjande av ett ostört naturreservat begränsas kraftigt. Detta är en väsentlig kommunala icke privatiserade naturmark och vattenytor som finns i närområdet, vilket varit ett skäl till inrättande av reservatet. (På andra sidan motorvägen finns det privata fideikommisset Erstavik, med långa gångavstånd till kustvatten. Dessutom har stora ytor inom fideikommisset ianspråktagits av golfbanor som Fisksätraborna har ringa tillgång till.)

Allmänna hänsynsregler

De allmänna hänsynsreglerna finns i 2 kap. miljöbalken. Det är inte utrett hur verksamheten kommer att påverka Fisksätraborna och vilka olägenheter som kan uppstå för dessa. Effekterna torde främst vara psykosociala negativa hälsoeffekter samt bristande tillgång till grönområdet, frisk luft och fria vattenytor. Begränsningarna i tillgången till naturreservat och vattenområden i närområdet för icke båtägare som är boende i Fisksätra, vilket torde utgöra en överväldigande majoritet. Det bör utredas hur Fisksätraborna ställer sig till helheten, inklusive Skutviksvarvet, som skulle komma att skära av entrén från Fisksätrahållet.

Bilagor kommer senare, även per mail.

*Jan Åman, Nacka Miljövårdsråd
Torgny Domeij, Nacka-Värmdö hyresgästförening*

Remissvar angående samrådsförslag för detaljplan för båthall, del av fastigheten Neglinge 2:1 i Saltsjöbaden 2013-03-27

Nacka Miljövårdsråd avstyrker förslaget till detaljplan av följande skäl.

I planbeskrivningens första stycke som handlar om planens syfte och huvuddrag anges: "... byggnaden och dess verksamhet ska inte upplevas som störande av boende i området".

Då detta anges som "syfte och huvuddrag" anser vi att man redan av denna anledning skall avbryta planarbetet.

Området omgärdas idag av naturområden, bostäder, Igelboda skola och nybyggda Isis förskola. För alla dessa kommer en båthall med sin dominerande byggnad och verksamhet att utgöra ett främmande och mycket olämpligt inslag i miljön och naturligtvis vara störande. Från Stockholmsvägen, som entré till Saltsjöbaden, kommer en stor båthall att utgöra ett ytterligare förfulande inslag i landskapsbilden.

Planområdet har ett ypperligt läge med hänsyn till allmänna kommunikationer genom närheten till Saltsjöbanans två grenar som sammanbinds vid den närbelägna Igelboda station. Större delen av planområdet är i gällande detaljplan planlagt som "Trafikområde för järnvägsändamål", en betydelsefull markreservation med tanke på att depån i Neglinge kan visa sig otillräcklig.

Vi anser att planområdet fortsatt skall användas för och vara reserverat för de verksamheter och funktioner som kräver närhet till järnvägs kommunikationerna. Kommunens nuvarande behov av byggnader och återvinningsanläggning tycker vi även är lämpliga funktioner för området.

All den trafik som en båthall alstrar kommer till absolut övervägande delen att vara person- och lastbilstrafik, varför inget som helst behov av närhet till järnvägsstation kommer att finnas.

Den planerade båthallen upptar ju en mycket stor del av planområdet. Någon mark för expansion av verksamheten finns därför knappast och i varje fall inte utan att även förstöra det lilla grönområde som i förslaget nu lämnats kvar. Ett troligt scenario är därför att verksamheten i planerad båthall efter några år kommer att flytta till en plats där tillväxtpotential finns och på planområdet står en byggnad kvar som då i bästa fall kan användas till ny verksamhet som inte är optimerad för byggnaden eller läget.

Vi tycker att Nacka kommun måste eftersträva större långsiktighet i samhällsplaneringen genom att prioritera säkerställning av nuvarande och framtida samhälleliga behov framför omedelbara kortfristiga vinster.

Nacka Miljövårdsråd avstyrker alltså planförslaget.

Remissvar på utställningsförslag för detaljplan för Rösunda 3:13, Sjökulless väg 1, i Saltsjöbaden 2013-05-02

Nacka Miljövårdsråd anser att fastigheten Sjökulless väg 1 inte skall bebyggas, eftersom strandskydd gäller,

ytterligare förtätning är negativt för området, och mycket exploateringar nyligen redan har skett och mer planeras i närområdet - det mesta i mycket känslig kultur- och naturmark och nära stränder.

I Nacka kommuns informationsbroschyr för Saltsjöbaden beskrivs Saltsjöbaden på följande sätt: "Saltsjöbaden är med sitt läge vid havet, sina vackra arkitekturitade villor och många kulturhistoriska miljöer, en unik pärla i storstadens närhet." Därefter beskrivs många intressanta platser och miljöer i området.

Planhandlingarna för detta projekt, Sjökulless väg 1, nämner att aktuellt område i översiktsplanen fått beteckningen Bm9, medeltät stadsbebyggelse.

Nacka Miljövårdsråd kritiserade detta i vårt remissvar för översiktsplanen, där vi skrev: "Stora delar av Saltsjöbaden är av riksintresse och 'kulturmiljö av lokalt intresse'. Där finns även mycket natur med högre upplevelsevärden samt bostadsnära grönytor av betydelse. Därför anser vi att villakarakteren ska bevaras och föreslagen tätare och högre bebyggelse ska utgå ur översiktsplanen."

Då parhusen på Sjökulless byggdes skedde en kraftig förtätning av området, och de två stora arkitekturitade villorna från 1900-talets början förlorade sin naturliga ursprungliga miljö av omgivande natur. Inom Vår Gårds område har stora nyexploatering nyligen skett och ny bebyggelse planeras vid Engelska parken.

Nacka Miljövårdsråd anser att man skall bevara villakarakteren i Saltsjöbaden och det även i detta område, särskilt med tanke på att området är skyddat av strandskyddsbestämmelser för ny exploatering.

Vi ser ingen anledning att ge strandskyddsdispens för detta projekt. Att bygga ännu ett ordinarie bostadshus i ett redan hårt exploaterat bostadsområde anser vi inte vara "särskilda skäl" för att upphäva ett strandskydd. I så fall kunde ju nästan allt motiveras som "särskilda skäl".

Enligt kulturmiljöprogrammet 2011 bör "en balans mellan bebyggelse, natur och tomtmark eftersträvas". Vi anser att detta redan nu har åsidosatts. Planerad byggnad är mer dominerande än övriga parhus med mycket liten tomtmark. Detta är alltså ett ytterligare skäl att inte bebygga aktuell tomt.

Att bygga mer i detta område strider även mot många synpunkter i Nacka kommuns Grönstrukturprogram 2011.

Planbeskrivningen anför som motivering till nybyggnationen och "social konsekvens" att efterfrågan på bostäder är stor i området. Nacka Miljövårdsråd har åsikten att den kraftiga inflyttningen till Stockholm, med utarmning av landsbygden som konsekvens, inte är en önskvärd utveckling vare sig för Stockholm eller övriga landet. Detta framställs ofta som en naturlag, men är naturligtvis till stor del en följd av rikspolitisk prioritering och lokaliseringspolitik. Vi är medvetna om att Nacka kommun inte nämnvärt kan styra denna utveckling, men anser samtidigt att kommunen inte skall underlätta denna genom att tillåta alldeles för hög exploatering och därigenom försämma miljö och livsbetingelserna för de nu befintliga kommuninvånarna.

Antalet sommarplatser för båtar vid Ringvägshamnen har ökat kraftigt sedan parhusen byggdes, men parkeringsplatser för bilar har inte planerats för denna expansion. Idag har därför kajen iordningställt för

bilparkering. En tråkig användning av en sådan värdefull mark, som också gränsar till det planerade huset. Samma problem med parkeringsplatser för bilar ser vi uppkomma vid den aktuella Skutviken.

F. ö. tycker vi att det är mycket synd att man lägger ner stora resurser på att ta fram övergripande dokument för ett välavvägt samhällsbygge, såsom Program för Nackas norra kust, Översiktsplanen, Grön- och Blåstrukturprogrammet, Kulturmiljöprogrammet m.fl., och sedan i det "vardagliga" planarbetet så ofta ignorerar intentioner och anvisningar i dessa.

Nacka Miljövårdsråd avstyrker alltså föreslagen exploatering.

Yttrande över utställd detaljplan för Lännbohöjden i Fisksätra, Erstavik 26:19 2013-09-09

Nacka Miljövårdsråd har tagit del av förslaget och anser att platsen är lämplig för bostadsbebyggelse men har synpunkter på bebyggelsens utformning.

Husens höjd

Nacka Miljövårdsråd 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. Särskilt anmärkningsvärt är att det nordvästra huset som i samrådsförslaget fick gå upp till en höjd av 55,0 m nu tillåts sticka upp till en höjd av 56,5 m, detta trots att inget hus nu tillåts att vara fem våningar högt.

De föreslagna höga husen kommer att synas på långt håll i Erstaviksskogen vilket påverkar skogskänslan. Vi saknar i vårt samråds svar efterlysta bilder på hur husen

kommer att se 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 Lännboskolan och Båthöjens daghem inte längre finns. Den utredning om behovet som planerats tycks av allt att döma inte ha blivit gjord. I likhet med Utbildningsnämnden tror vi att den här tillkommande bebyggelsen kommer att leda till brist på förskoleplatser.

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 och byt ut de nuvarande platta räcken!

Samrådsförslaget med två gångvägar ned mot Drakstigen som ansluter till nuvarande gångstig längre ned i backen är bättre än sträckningen i utställningsförslaget. Återgå till samrådsförslaget sträckningar!

Energihushållning

Det är väsentligt att alla lägenheter får separata vatten- och elmätare. Husen bör utformas som passivhus, dvs. de ska inte behöva tillförseln av energi för uppvärmning. Detta bör givetvis gälla all bebyggelse.

Gröna tak

Vi anser att även bostadshusen, inte bara skärmtaken över parkeringsytorna, bör förses med sedumtak.

Sicklaön

Skuruparken – byggbolag saboterar beslut om naturreservat

Företaget bygger svart och sluter 15-årskontrakt med ägarna till fritidshusen



Publicerad på DN Sthlm Debatt 2013-05-23 och i Nacka Värmdö Posten 2013-05-28.

Trycket på storstadsregionerna ökar i och med en allt större inflyttning. Den intensiva byggnationen har i flera områden resulterat i att oersättliga naturvärden gått till spillo. Det är därför glädjande att Nacka kommun i december 2011 beslutade att Skuruparken skulle bli naturreservat med interimistiskt förbud. Detta innebär att åtgärder som strider mot reservatets syfte är förbjudna under en överklagandetid, till exempel att uppföra byggnader.

Skuruparken ligger vid Skurusundet i Nacka och är en landskapspark från 1700-talet. Den har mycket höga naturvärden, främst på grund av de gamla ekarna. Parken är ovanligt vacker och är ett omistligt naturområde för de 11 000 som bor i dess närhet. Intill parken finns tio förskolor och tre skolor. I området finns 69 fritidshus, en hel del förfallna, andra i ganska gott skick. Husens sanitära förhållanden är dock högst otillfredsställande. Inga lagenliga avlopp finns, utan smutsvattnet rinner rakt ut i naturen.

Markägaren byggföretaget JM AB överklagade omedelbart reservatsbeslutet. Under överklagandetiden har företaget gjort allt för att sabotera reservatet. I december 2012 slöt markägaren arrendekontrakt på 15 år med ägarna till fritidshusen. Dessa saknar bygglov. De tidigare ettårskontrakten helt utan tomt har omvandlats till 15-årskontrakt med rätt att disponera en arrendetomt på ca 300 kvm. Ägarna får rätt att odla där, att utvidga tomten och till och med att bygga på den.

Det anges inte i kontrakten att hela Skuruparken är avsedd att bli naturreservat och att interimistiskt förbud gäller. Kontrakten strider mot reservatsbeslutet, där det klart och tydligt står att privatisering av mark inte får förekomma inom reservatet.

För dessa fritidshus höjde markägaren arrendavgiften med flera hundra procent. Om/när reservatet vinner laga kraft,

vad händer då med kontrakten och fritidshusen? Vi anser att detta är ett vilseledande och oetiskt förfarande från JM:s sida. Genom denna avsevärda höjning av arrendeavgiften är det uppenbart att markägaren vill höja priset på parken, om kommunen senare skulle lösa in den.

JM har till och med uppfört ett svartbygge i parken! Byggbolaget har erkänt detta men trots det överklagat kommunens rivningsbeslut. Vill verkligen ett av Sveriges ledande byggföretag förknippas med svartbyggen? Ännu ett svartbygge har tillkommit i parken. Kommunen lämande det "utan åtgärd", då vägg för vägg bytts ut från ett äldre hus. Svartbygget blev "lovligt"! Att det stred mot det interimistiska förbudet har kommunen i sitt beslut inte beaktat.

Ägare till fritidshusen har redan börjat utbjuda sina arrenden till försäljning. Genom en känd mäklarfirma har två arrenden utbudits för 1,3 miljoner vardera. På det ena finns en stuga, på det andra endast ett litet lusthus och en veranda – men med mycket vacker utsikt! Därefter har mäklarskyltar dykt upp till allt fler hus. Marknaden har marscherat in i parken som blir en fritidsby. Är Skuruparken en gång utbyggd bereder det vägen för allt fler och större hus.

Nacka kommun har hittills förhållit sig passiv till JM:s agerande i parken och säger sig vilja avvakta tills naturreservatet vunnit laga kraft. Vi anser att det är viktigt att kommunen redan nu markerar tydligt mot JM och inte väntar till dess att husvärden trissats upp och fler illegala fritidshus byggts. Det är hög tid att naturreservatsnämnden där tar sitt tillsynsansvar. Det är kommunens skyldighet såsom tillsynsmyndighet att ingripa mot åtgärder som strider mot det interimistiska förbudet och skadar det blivande naturreservatet.

Undertecknande föreningar protesterar mot att markägaren JM saboterar Nacka kommuns naturreservatsbeslut för Skuruparken. Företaget kränker demokratiskt fattade beslut och dess handlande strider inte bara mot gällande miljölagstiftning utan mot allmänna rättsprinciper. Vi kräver att kommunen utövar tillsyn och stoppar JM:s kränkning av det blivande naturreservatet.

Richard Murray, Förbundet för Ekoparken
Mårten Wallberg, Naturskyddsföreningen Stockholms län
Gunnar Eriksson, Svenska Turistföreningen Stockholm
Erik Elvers, Föreningen Natur och Samhälle i Norden
Cilla Lundström, Cedergrenska parkens vänner
Anders Huzelius, Boo hembygdsförening
Carina Andersson, Bostadsrättsföreningen Saltängen
Jonas Moberg, Bostadsrättsföreningen Skuruäng

Inger Hogebrandt, Friluftsrådet Nacka-Saltsjöbaden
Lina Olsson, Föreningen Rädda Åltasjön
Erik Stigell, Lilla Sicklas Vänner
Pelle Ragnarsson, Nacka biologiska förening
Gunilla Fagerberg, Nacka Hembygdsförening
Jan Åman, Nacka Miljövårdsråd
Ronny Fors, Naturskyddsföreningen i Nacka
Gunilla Ingmar, Skuruparkens vänner

Yttrande över utställt förslag till detaljplan för Danvikshemsområdet, Sicklaön 37:42 m.fl. fastigheter 2013-03-22

Nacka Miljövårdsråd avstyrker förslaget till detaljplan och anser att nyexploatering av östra husen, södra husen och parvillorna måste utgå ur planen, av följande skäl i sammandrag:

- 1.1 Riksintresse för kulturmiljövården åsidosätts.
- 1.2 Dispensvillkor för strandskydd finns ej.
- 1.3 Nacka kommuns kvalitetsprogram för Nackas norra kust följs ej.
- 1.4 Nacka kommuns översiktsplan 2012 föreskriver grönområden för tät stadsbebyggelse.
- 1.5 Riksintresse för nationalstadsparken åsidosätts.
- 1.6 Stockholms vy mot Nacka förfulas än mer.
- 1.7 Behov av rekreationsområde ökar med fler bostäder.
- 1.8 Boendemiljön för nuvarande boende försämras alltför mycket.

Dessutom

- 2.1 Samrådet bör göras om pga. felaktigheter i planhandlingar.
- 2.2 Kvalitetsprogram för planprocessen bör förbättras.
- 2.3 Ev. jävsfrågor och oegentligheter bör undersökas. Se nedan för utförligare beskrivning under resp. punkt.

1.1 Riksintresse för kulturminnesvården

Danvikshemsområdet ingår i det område utmed kusten som är klassat som riksintresse för kulturminnesvården. Detta borde enligt vår uppfattning vara tillräckligt för att helt avstyrka 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.

I samrådsredogörelsen skriver kommunen bl.a. att hänsyn har tagits till att bevara grönområden och orörda bergsbranter i huvudsak. Ny bebyggelse har lagts på den övre nivån och fått en måttfull mänsklig skala och omsorg om detaljutformning.

Vi kan inte hålla med om det, utan tycker att framförallt xde östra och södra husen är mycket dominerande och betydligt försämrar miljön för boende i seniorhuset. Utsikten från farleden kommer också att störas.

Vi anser att planerad exploatering står 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 2012

Vi beklagar att området på platan norr om seniorhuset i översiktsplanen från 2012 ändrats till tät stadsbebyggelse, men vill påminna om att översiktsplanen föreskriver att även tät stadsbebyggelse skall ha tillgång till grönområden, samt att stadsarkitekten redan i planförslaget från 1988 påpekar vikten av att området

bevaras som naturmark.

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

Att kommunen inte alls nämner konsekvenserna för natur- och riksintresse utan i stället påpekar att ”parvillornas husform och volym följer upp nuvarande villabebyggelse 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 står 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”.

I samrådsredogörelsen skriver kommunen: Riksintresset för nationalstadsparken innebär framförallt att hänsyn skall tas när ny bebyggelse tillkommer inom Nationalstadsparken.

Kommentaren måste tolkas så, att Nacka känner mycket litet ansvar för hur man förstör vyn över landskapet från Nationalstadsparken.

Vi anser att Nacka såsom granne till Nationalstadsparken också har ett stort 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. 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 kommer man till och med att 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 motsätter oss därför föreslagen detaljplan.

1.7 Behov av rekreationsområde

Nacka Miljövårdsråd anser att området inte skall byggas 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.

I samrådsredogörelsen skriver kommunen bl.a. att de minskade friytorna kommer att kompenseras med ordnade ytor för rekreation och utevistelse, samt att den mest värdefulla rekreationsytorna finns på seniorhusets södra gård.

Nacka Miljövårdsråd anser att hela området redan idag är 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 över 100 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 rekreationsområde än större. Rekreationsvärdet på Seniorhusets södra gård, som kommunen anger som mest använd och värdefull, kommer ju avsevärt att minska genom de dominerande södra husen, som kommer att reducera såväl trivsel, utsikt som solljus.

1.8 Nya byggnader

Nacka Miljövårdsråd har tidigare inte haft invändningar mot att bygga vårdplatser för gruppboendet vid Övre Varis. Syfte och funktion tycker vi är vällovligt. Dock måste vi konstatera, att detta strider mot Kvalitetsprogrammet för Nackas norra kust genom ingrepp i ”gröna foten”, där avverkningar enl. uppgift redan gjorts. Vi undrar hur detta har kunnat ske. Huset kommer även att vara störande för närliggande bostadshus.

Vi har inga invändningar mot ”vårdboendet” i södra slätten.

Vi är helt emot byggandet av parhusen. De kommer att förstöra området med höga naturvärden och en skyddsklassad ek och i praktiken omöjliggöra att området används som välbehövlig rekreationsyta. Husen står alldeles för tätt. Ingrepp i skyddsvärd vegetation kommer att vara nödvändig. Stödmurar krävs och husen kommer att ligga mycket nära boulevanen och planerat växthus. Vi kan heller inte förstå hur det ursprungliga syftet, att här bygga vårdbostäder ändrats till privata bostäder.

Enl. uppgift är berget på planområdet av dålig beskaffenhet, varför det är riskfyllt med sprängningsarbeten, dels ur hållfasthetssynpunkt (med sättningar i befintlig bebyggelse) men även ur naturvårdssynpunkt på grund av avvattningar från känsliga områden. En noggrann geologisk undersökning av berget tycker vi krävs innan sprängning och exploatering kan planeras.

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

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

Vi anser att exploateringsgraden fortfarande är för hög och är ganska trötta på att åter se den mycket vanliga metoden användas även här, nämligen att först föreslå ett orimligt förslag, som man efter många protester minskar en aning och sedan påstår sig ha tagit hänsyn till invändningar och synpunkter.

Om man nödvändigtvis skall exploatera för nya bostäder får detta göras med ett mindre antal bostäder i slutningen söder om Seniorhuset. Vi förordar i så fall Finnbodaberget boendeförenings senaste förslag till bebyggelse, som framtagits av arkitekt Kerstin Gåsste.

Den bästa placeringen av nya bostäder anser vi vara nedanför södra slutningen. Infart kan då göras från Finnbodaområdet. Marken söder om husen är reserverad för arbetstunnlar vid det eventuella byggandet av Österleden i framtiden. Vi är övertygade om att marken räcker till även för att placera södra husen nedanför berget.

I samrådsredogörelsen skriver kommunen att Länsstyrelsen delar planenhetens uppfattning att förslaget inte innebär betydande miljöpåverkan.

Vi anser att en betydande miljöpåverkan är uppenbar och hänvisar till punkt 2.3 nedan ang. länsstyrelsens uttalanden.

2.1 Planhandlingar – felaktiga och vilseledande

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

Generellt måste man konstatera, att även här många dokument (t.ex. sammanträdesprotokoll, MKB, gestaltungsprogrammet m.fl.) ofta beskriver en mycket hög ambition att ta hänsyn till kultur- och naturmiljö, riksintressen och allmänhetens behov av en god miljö m.m. Bedömningar och lösningar går dock sedan många gånger stick i stäv mot skrivningarna i särskilt de övergripande dokumenten.

I detta ärende kan vi bara nämna de felaktiga perspektiven i gestaltungsprogrammet och det saknade perspektiven från t.ex. Finnbodaområdet. Många av perspektivritningarna i förslaget är gjorda i ett flygperspektiv, vilket vi anser vara tämligen ointressant för de boende. Varför visar man inte hur de nybyggda husen kommer att se ut från marknivån?

En förbättring i detta avseende har skett sedan samråd nr. 2, men ett markperspektiv från Kvarnholmsvägen och Finnbodaområdet, vilket skulle ge ett rättvisande bild av hur kraftfullt de södra husen skulle dominera landskapsbilden, vågar man sig tydligen inte på.

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 kommun

exploateringsplaner blir då övertygad om att planerad exploatering får ganska liten påverkan på en glest exploaterad omgivning.

I samrådsredogörelsen skriver kommunen om detta: "... Något krav på redovisning av omkringliggande områden finns ej ..."

Nacka Miljövårdsråd tycker att en sådan redovisning är betydligt viktigare än de många redovisningarna av ganska oväsentliga detaljer såsom gatlykter, cykelställ, markstenar m.m. samt träd på fält av missvisande storlekar, som absolut inte får plats på något utrymme inom planområdet.

En bild i flygperspektiv visas ändå i gestaltungsprogrammet över planområdet samt omkringliggande områden. Här är dock många områden obebyggda, där hus har stått många år och beslutad ny exploatering på andra områden visas ej.

Då detta förekommer ofta kan vi inte uppfatta det på annat sätt än att det är en medveten strategi för exploaterare 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 lovt och utgår från att enkäterresultaten utgör underlag i en kontinuerlig kvalitetsförbättringsprocess.

Vi efterlyser att en kontinuerlig kvalitetsförbättringsprocess också införs i stadsplaneprocessen. Även stadsplaneprocessens resultat, dvs. 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.

2.3 Jävsförhållanden och kommunal beslutsprocess

I tidigare planärenden har vi fått erfara att jävsförhållanden återopats.

I vissa fall har ledamöter i nämnder betraktats som jäviga på grund av att de engagerat sig i ett lokalt planärende. Att enbart detta är en orsak till jäv anser vi vara fel och helt strida mot intentionerna att uppmuntra och använda engagemang och lokala kunskaper.

I Danvikshemsärendet har ju beslutsprocessen för bl.a. upphävande av strandskydd och riksintressefrågorna överflyttats till länsstyrelsen i Uppsala på grund av jävsförhållanden mellan Stiftelsen Danviks Hospital (som

har intresse att exploatera området) och länsstyrelsen i Stockholm.

Länsstyrelsen i Uppsala har dock enl. uppgift inte gjort någon egen utredning av ärendet och inte ens besökt platsen för inspektion. Vi har därför anledning att misstänka att jävsförhållanden fortfarande föreligger, och tycker att åtgärder måste vidtagas för att i verkligheten undanröja jävsförhållanden.

Vi ställer oss också mycket undrande till hur Nacka kommun i detta område, som är av riksintresse för kulturminnesvården, tidigare kunnat föreslå nybygge av en modern privatvilla och nu vilja upphäva strandskyddet för en privat lägenhet. Kommunen anger ju själv att detaljplanens syfte är att upprätthålla ett skydd för riksintresset samt att kraven på nytillkommande bebyggelse är stora när det gäller gestaltning och anpassning till landskapsbilden.

Vi efterlyser en redogörelse över hur detta förslag initierats inom Nacka kommun, beslutsprocessen för detsamma, samt om ev. några jävsförhållanden eller andra oegentligheter kan föreligga.

Synpunkter från Nacka Miljövårdsråd ang. "avveckling" av bergum på Kvarnholmen i Nacka, mål M 5391-12

*Till Mark- och miljödomstolen, Nacka tingsrätt
2012-06-25*

Nacka Miljövårdsråd har ingen kunskap om avveckling av bergumsverksamhet utan får här sätta sin tillit till sunt förnuft.

Vår självklara uppfattning är att avvecklingen måste ske så att inga bensinångor eller liknande tränger upp till markytan eller i sämsta fall in i fastigheterna på berget ovanför. Inte heller får sådana åtgärder vidtas som kan komma att medföra framtida kostnader för Nackas skattebetalare varken i kommunens egna fastigheter – till ex. skolor och daghem – eller som skadeståndsanspråk från fastighetsägare, boende eller båtägare på ön.

Det vore ju tacknämligt om rummet, eller riktigare salen om vi fattat det hela rätt, kunde komma till användning på något sätt. Det kräver sannolikt en ständig länsuppmuntring, vilket ju blir oerhört dyrt i långa loppet.

Erinran angående ändring av detaljplan 451 för Sickla Köp kvarter (servering i parken vid Marcusplatsen) 2013-09-17

Nacka Miljövårdsråd vill på anmodan komplettera sitt tidigare insända yttrande ang. plan på servering på Marcusplatsen i Nacka.

Marcusplatsen uppfattas som park oavsett vem som juridiskt äger marken och ska enligt gällande detaljplan bevaras som park. Nacka har akut brist på centralt belägna parker eller likvärdigt och parken är tillräckligt utnyttjad idag. Bristen på parker blir än mer tydlig om Sicklaön framöver förtätas på Nobelberget, i Alphyddan och Planiaområdet.

Marcusplatsen utgör den enda uteplatsen i området som

inte är inriktad och fokuserad på kommersiella aktiviteter eller parkering och är den enda parken inom området. Byggnaderna runt parken bevarar ännu sin industriella karaktär i fasaderna, som kommer att störas och delvis skymmas av kiosken även om den är låg.

Marcusplatsen har kommit att få en viktig roll för föreningar att ha allmänna sammankomster på (av typ loppmarknad) och för närbelägen skola, eleverna intill nyttjar parken som rekreationsområde. Nacka Miljövårdsråd är därför i grunden negativ till att denna lilla park belastas med kommersiell verksamhet vilket det som bekant finns nog av runt omkring.

Den stora risken med etablering av nu aktuellt slag är om den skulle tillåtas att expandera; en oppvärmd öppen sommarpaviljong får väggar, vinterbonas och förvandlas till restaurang – en restaurang som begär att få öppna en utomhusservering sommardag o.s.v. Vår förening kan dock med stor tvekan finna det möjligt att en mindre kafé-paviljong om maximalt 75 m² (det förutsätter att paviljongen till största delen ryms under skärmtaket) byggs på "prickmark" om den inte tillåts växa ut.

Remissvar avseende förslag till detaljplan för flerbostadshus vid Ektorpsrondellen 2013-11-01

Förslaget innebär att Ektorpsvägen smalnas av och att ändhållplatsen för busslinje 409 flyttas långt ut i nuvarande gata. Vi är allvarligt oroade för att det kan uppstå stora problem med att hållplatsen blockeras av felparkerade bilar. Eftersom bussen som regel ska stå här vid ändhållplatsen i några minuter tills det är dags för avgång kan detta, med den föreslagna smalare vägen, medföra stora problem.

Gästparkering saknas inom planområdet och finns inte heller i anslutning till planområdet.

Det föreslås att det nya huset kan innehålla upp till tre mindre affärslokaler. Samtidigt upptas gatan utanför i praktiken helt av busshållplats och plats reserverad för sophämtning. Detta skulle kunna leda till en mycket svår situation med felparkerade bilar. Vi anser därför att det är orimligt att tillåta handel eller kontor som besöks av allmänheten i byggnaden. Endast arbetsplatser av slag som normalt inte besöks av andra än anställda och som inte heller har behov av ofta förekommande leveranser bör kunna komma i fråga.

Den cykel- och gångbana som planeras på Ektorpsvägens västsida är tänkt för dubbelriktad trafik men verkar vara alltför smal för att fungera bra för detta. Den bör göras bredare.

Fotomontaget som visar föreslagen påbyggnad av befintlig byggnad är missvisande eftersom det inte samtidigt visar det planterbara bjälklag som planeras mellan denna byggnad och den tillkommande byggnaden. Detta bjälklag kommer att avsevärt påverka de lägenheter som nu har balkong en trappa upp på södra sidan.

Illustrationsplanen, miljöredovisning m.m. visar det föreslagna nybygget men borde även omfatta påbyggnaden på det existerade huset med ny takutformning. Solstudier saknas.

Det är väsentligt att alla lägenheter får separata vatten- och elmätare. Husen bör utformas som passivhus, dvs. de

ska inte behöva tillförsel av energi för uppvärmning. De stora fönsteryrorna i tillbyggnaden av det existerande huset oroar i detta avseende.

Både det tillkommande huset och det existerande huset bör förses med ”gröna tak”, d.v.s. sedumtak.

Sammanfattning: Stor risk att problem felparkerade bilar kan störa busstrafiken. För smal gång- och cykelbana. Tillåt bara bostäder och arbetsplatser som ej drar till sig besök eller leveranser.

Remissvar avseende förslag till detaljplan för studentbostäder i Ektorp 2013-11-01

Nacka Miljövårdsråd är positivt inställt till ambitionen att bygga hyresrätter och studentbostäder i Nacka. Behovet förefaller vara stort, och kommunen domineras av villor och bostadsrätter, varför det är önskvärt med en bättre balans i bostadsutbudet. Det råder f.n. brist på studentbostäder och hyresrätter i kommunen. Efterfrågan är betydligt större än tillgången.

Vad gäller val av plats för dessa återstår dock att utreda lämpliga placeringar. Närboende använder det planlagda området för hundrastning, och har diskuterat att ansöka om anläggande av hundrastgård inom detta. Vi finner att detta vore en betydligt bättre placering. Vi avstyrker i första hand denna placering av bostäder.

Vid genomgång av förelagda handlingar om dessa planerade studentbostäder och hyresrätter i Ektorp finner vi stor anledning att sätta ett frågetecken i kanten. Läget är mycket bullerstört, och hälsovådliga infraljud torde regelmässigt förekomma. Miljökvalitetsnormerna överskrids med råge vad gäller buller och riskerar dessutom att överskridas vad gäller avgaser och hälsovådliga partiklar. Det finns dessutom betydande behov av säkerhetsmarginaler pga. närheten till motorvägen, med katastrofrisker vid transport av farligt gods. Vi finner den närbelägna skolans placering som mycket anmärkningsvärd. Rimligen bör inte en skola förläggas på en plats som denna. Klassrum, utomhuslek och rastytter utsätts sannolikt också för både buller, partiklar och avgaser. Rimligen bör detta kontrolleras och motåtgärder vidtagas.

Nacka Miljövårdsråd vill i första hand avstyrka bostadsbebyggelse i detta läge, men om bebyggelse trots detta planeras – med hänvisning till det stora behovet – skulle vi vilja se en lägre exploateringsgrad, längre säkerhetsavstånd och lägre byggnadshöjd, kombinerad med starkt bullerreducerande och infraljudsdämpande åtgärder. Särskild omsorg bör ges ventilationen, med avseende på var luftintag placeras och att adekvata luftfilter appliceras, samt att regelbunden och noggrann OVK genomförs, plus att uppföljande luftkvalitetsmätningar införs. Boendet bör dessutom vara tillfälligt.

Vad gäller bullret anser vi också att en akustisk utredning och relevanta åtgärder för att avleda och reducera störande ljud bör vidtagas. Vid besök i området fann vi att trafikljuden uppe på berget upplevdes som mycket störande under kvällstid. Dagtid har vi ej haft tillfälle att besöka platsen, men rimligtvis är studenter för sina studier i behov av en lugn och relativt ostörd studiemiljö utan stressorer i form av kraftigt trafikbuller.

Alla åtgärder som kan vidtagas bör också genomföras, men eventuellt inte helt belasta budgeten för själva bygget. Möjligen kan trafikverket och kommunen bidra till åtgärder som kan bidra till en acceptablare boendemiljö om bostadsbebyggelse anses av nöden påkallad.

Vi noterar också att 50 permanentbostäder, i planbeskrivningen betecknade som ungdomsbostäder, avses att placeras inom området, förutom de 200 studentbostäderna, vilket vi inte helt vill tillstyrka. I ännu högre grad kan kvarboende permanentboende komma att utsättas för hälsovådliga effekter, i synnerhet som barn eventuellt kan förekomma i högre grad än bland studerande. Barnfamiljer bör inte anvisas bostad i området om det bebyggs och bör ges förtur till annat och lämpligare boende i de fall där barn senare tillkommer.

Vi tycker oss se en oroande tendens till större acceptans för avsteg från rekommenderade högstnivåer för buller och andra miljökritierier som bör beaktas vid bostadsbyggande. Dessa bör enligt socialstyrelsens utredning betraktas som de minimala kriterier som skall iakttas, och avsteg från dem vara ytterst sällsynta. När det gäller bebyggelse längs motorvägar ser vi avstegen som allt vanligare, vilket riskerar att de facto göra dem normbildande, vilket på sikt torde få allvarliga hälsoeffekter för berörda boende. Bostäder bör följaktligen ej placeras i direkt anslutning till större trafikleder.

Vi ser förstärkt samarbete med Trafikverket och Miljödepartementet som en väsentlig åtgärd vid planeringen av ytterligare infrastruktur, och en bättre uppföljning av miljöproblem vid redan existerande trafikleder, samt att ett effektivt åtgärdsprogram genomförs för att minska miljöbelastning och buller vid både existerande och planerade leder, inklusive åtgärder på fordons- och drivmedelssidan. Reducering av skadliga emissioner och skadliga partiklar, exempelvis HA-oljor och PAH i bildäcken samt dieselavgaser bör ägnas extra uppmärksamhet med tanke på ökad användning och den tunga buss- och lastbilstrafik som försiggår på intilliggande motorväg.

Remissvar angående samråd för förslag till detaljplan för del av Kvarnholmen, Etapp 5 – Kvarnholmsplatån, Nacka kommun 2013-11-11

Nacka Miljövårdsråd 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 kulturminnesvärden 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 Kvarnholmens norra kust.

Strandskydd gäller i vattnet och 300 m från strandkanten på land inom hela programområdet. Området omfattas också av Nacka kommuns ”kvalitetsprogram för Nackas norra kust”.

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

2. Bostadsmiljö och exploateringsgrad

Nacka Miljövårdsråds 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 etapp 5 verkar ha samma inriktning. Dessutom är ju tidigare nyligen exploaterade områden på Nackas norra kust av samma karaktär.

Nacka Miljövårdsråd har åsikten, att den kraftiga inflyttningen till Stockholm, med utarmning av landsbygden som konsekvens inte är en önskvärd utveckling vare sig för Stockholm eller övriga landet. Detta framställs ofta som en naturlag, men är naturligtvis till stor del en följd av rikspolitisk prioritering och lokaliseringspolitik. Vi är medvetna om att Nacka kommun inte nämnvärt kan styra denna utveckling, men anser samtidigt att kommunen inte skall underlätta denna genom att tillåta alldeles för hög exploatering och därigenom försämrade miljö och livsbetingelserna för de nu befintliga kommuninvånarna.

Nacka Miljövårdsråd anser att färre bostadshus skall byggas för att ge plats till allmänna nyttigheter som idrottsplaner, vändplan för bussar och övrig mark för allmänna kommunikationer, större ytor för skola och förskola samt ett bättre bevarande av skärgårdsnaturen.

Vi anser därför att husen vid nordvästra kajen, hus i kvarter L4, samt några hus som ger plats för minst två idrottsplaner helt skall utgå ur planen.

Punkthusen bör ges ett mindre dominant påverkan på miljön från bl.a. funkishusen och farleden genom att minska antalet våningar till högst fem.

3. Trafikbuller

Bullerfrågorna är ju problematiska. Det ständiga bullret från Värmdöleden som står stora delar av Kvarnholmen är ju en stor olägenhet även här i etapp 5, där många bostäder är vända mot Värmdöleden.

Den lokala trafiken förutsätts ju även medföra bullerstörningar, speciellt trafiken från bron, som får karaktären av genomfartstrafik. Det planerade 25 m långa buller-

skyddet vid brofästet i etapp 4 tyder ju på att buller från trafiken över bron förutses och trafiken blir ju inte mindre där bullerskyddet slutar.

Då bullerproblemen inte anses gå att åtgärda tycker vi att en lägre exploateringsgrad är motiverad även av denna anledning.

4. Landskapsbilden

Att landskapsbilden från andra sidan Svindersviken påverkas är förstås ofrånkomligt och kommer ju mest att påverkas av exploateringarna i etapp 4, men kan ändå anses vara acceptabelt, om man vinnlägger sig om en hög arkitektonisk kvalitet i gestaltningen av området. Naturupplevelsen och rekreationsvärdet av det planerade naturreservatet i Ryssbergen kommer dock naturligtvis att ytterligare försämrats.

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

Landskapsbilden från Nationalstads-parken och farleden förfulas än mer än vad som redan gjorts på Nackas norra kust genom att bygga de fem punkthusen vid nordvästra kajen. Konceptet att bygga kompakta bostadshus alldeles intill vattnet känns ju igen alltifrån Saltsjökvärn och österut längs kusten till Danvikshem och dessutom vid Finnbo, som kommer att ansluta till dessa hus samt östra Kvarnholmen nedanför de gamla silobyggnaderna och de nya dominant husen på silobyggnadernas plats.

Detta ger ett mycket trist och enahanda intryck och ger ett mycket lågt betyg till Nackas stadsplanerare, när man inte bättre kan ta tillvara den enastående miljö man har att utgå från. Att söka dölja detta med nyuppfunna begrepp som ”stadsradhus” och ”sockelvåning i två plan” tycker vi enbart är löjväckande.

Man måste konstatera att följande påstående i planbeskrivningen inte stämmer: ”Åtgärder som påverkar landskapsbild har gestaltas med stor omsorg och med hänsyn till natur- och kulturvärden.”

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

5. Vattenytor och dagvatten

Nacka Miljövårdsråd 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 och även hus i etapp 5.

De många planerade båtplatserna kommer ju också att för många stora utblickarna mot vattnen.

Ökade hårdgjorda ytor skapar dagvattenflöden och lokala översvämningrisker på vissa punkter, vid häftiga skyfall, samt överflödande dagvatten som kommer att forsa ut direkt i Saltsjön, med föroreningar från trafiken. Extra dagvattenledningar och buffrande dagvattendammar kan behöva anläggas för att ta hand om överskottet. Dagvatten måste renas och tas om hand på ett miljövänligt sätt.

6. Trafik

Nacka Miljövårdsråd anser att man inte planerat tillräcklig kapacitet för den kollektiva trafiken. Vi ser det som mycket allvarligt om Kvarnholmen skulle sakna vändplats för ledbuss. Lämpligt läge för en sådan är kvarteret kallat L4. Redan i programmet för Kvarnholmen finns en vändplan markerad där, och i texten anges: "Utrymme med vändmöjlighet för större fordon och bussar skall finnas söder om bageriet". Dessutom står: "Här skall också mark reserveras för nedgång till eventuellt framtida spårvägsstation under mark."

Nacka Miljövårdsråd tror att de som bor i det som marknadsförs som "Stockholms nya stadsdel" kommer att vilja åka ca fem gånger så ofta mot Henriksdal – Slussen som mot Nacka Forum. Mot bakgrund av att Nacka Strand har sex busslinjer anser vi att endast en busslinje till Kvarnholmen är alldeles för lite. Vi är övertygade om att busslinjer behövs till Slussen, Södermalm, Sickla stormarknad, Hammarby sjöstad, Nacka forum m.fl.

I Trafikverkets "Åtgärdsstudie – Tillgänglighet för Stockholm, Nacka, Värmdö och Lidingö" nämns att linje 2 kan förlängas från Sofia till Kvarnholmen, men var ska den vända?

Vintertid riskerar Kvarnholmens utsatta läge för väder och vind att skapa problem med halka i den backiga terrängen. Bussar kan komma att ha svårt att ta sig uppför vissa backar och svårt att lämna vissa hållplatser. Svaga punkter bör identifieras och motåtgärder vidtas. Adekvata vindskydd bör också planeras in.

7. Förskolan

Förskolan, som planeras för åtta avdelningar, tycker vi får för små ytor för uteaktiviteter. Den nya byggnationen, som placeras dels ihopbyggd och dels mycket nära ett av de gamla husen, får en tråkig miljö, dessutom med mycket eftermiddagsskugga från det nya huset.

Frågorna för tillfartstrafiken samt parkering för lämning och hämtning av barn och övriga transporter förefaller inte genomtänkta. Lösningen kommer då tyvärr att bli att inkräkta på det redan alltför lilla grönområdet.

Man måste också konstatera, att denna förskola liksom så många andra förskolor och skolor i Nacka kommer att vara bullerstörd från Värmdöleden.

Nacka Miljövårdsråd anser att förskolan bör flyttas till en plats som kan ge en god miljö för barn och personal och transporter.

8. Rekreationsområden

I tidigare etapper för Kvarnholmen har framhållits, att plats inte funnits för ytor lämpliga för idrottsutövning, t.ex. fotbollsplaner. En liten fotbollsplan finns i etapp 2.

I etapp 4 finns heller ingen sådan yta reserverad, och vi konstaterar att i etapp 5 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.

Kommunen har tidigare kommenterat, att det är svårt att finna

plana ytor för idrottsplaner i etapp 4. Detta har vi haft förståelse för, och trots att kommunen hade en ambition att tillgodose behovet av närliggande idrottsplaner i den sista etappen på Kvarnholmen.

Nacka Miljövårdsråd anser därför att minst två ytterligare idrottsplaner måste anläggas i området för etapp 5. Några hus kan därmed med fördel tas bort ur planen och en bättre boendemiljö skapas.

9. Ekologiskt byggande

Nacka Miljövårdsråd anser att kommunen bör ställa krav på ekologiskt byggande för dessa exploateringar. Energieffektivitet, grönytefaktor, klimatpåverkan, transportbehov m.m. bör beaktas, och möjligheterna att utnyttja solenergi, berg- och sjövattnesvärme undersökas.

Ev. möjlig användning av de stora bergrummen till energilagring eller annat bör även studeras.

10. Kommunens risktagande

Planområdet har varit industriområde under lång tid, vilket fått till följd att många miljörisker och andra risker finns som ganska snart och även i en avlägsnare framtid kan få mycket stora ekonomiska konsekvenser och problem att överhuvudtaget kunna åtgärdas. Vi tänker då främst på förorenad mark, förorenade bottensediment, industrikonstruktioner, bergens hållfasthet, bergrummen för tidigare lagring av bensin, men även skador från båttrafik m.m.

Vi förutsätter att Nacka kommun planerar och styr exploateringen på ett sådant sätt, och även juridiskt och avtalsmässigt försäkras sig om, att inga ekonomiska eller andra krav kommer att belasta kommunen (och därmed - skattebetalarna) i dessa avseenden nu och i framtiden.

Remissvar avseende förslag till detaljplane-program för Planiaområdet 2013-12-06

Handlingarna

Nacka Miljövårdsråd har tagit del av handlingarna som ingår i detaljplaneplaneförslaget om Planiaområdet. Beklagligtvis förekommer flera felaktigheter och ottydligheter i handlingarna.

Beskrivningen av hållplatslägen för kollektivtrafiken på sidan 22 i planprogrammet är väsentligt missvisande.

Trafikutredningens alternativa scenarier på framtida trafikflöde är mycket svåra att förstå eftersom man inte gulmarkerat de vägar som i olika scenarier öppnas upp för genomfartstrafik samt mycket svårslästa sifferuppgifter om trafikvolym på kartorna.

Delområde A

Vi anser inte att berget mellan Finntorp och Alphyddan bör bebyggas.



Den gång- och cykelväg som förbinder Svindersviksvägen med Becksjudarvägen norr om berget bör även i fortsättningen vara gång- och cykelväg.

Delområde B

Det är väsentligt att ta ställning till om och hur Plania-vägen kan anslutas till

Värmdövägen. Om Saltsjöbanan höjs eller sänks är det viktigt den inte, som i tidigare förslag, får brant lutning.

Vi instämmer i att det är lämpligt att spara ett par värdefulla äldre villor.

Delområde C

Korsningen Planiavägen, Gillevägen, Nackanäsvägen har idag en liten rondell. Att göra om korsningen till ett trångt hörn som på förslagets skiss anser vi olämpligt. All trafik utefter Ältavägen (väg 260) måste ju passera här. Bästa lösningen är nog om Gillevägen även i fortsättningen förblir en bussgata utan annan genomfartstrafik.

Cykelstråket i områdets östra kant (delvis på Nysätravägen, tangerar Vassvägen) har inte uppmärksammats som sådant i planprogrammet, det bör vara kvar.

Sickla stormarknad

Omedelbart väster om aktuellt planområde finns stora ytor som idag enbart används för parkering i Sickla stormarknad. Här vore det lämpligt att bebygga ytorna med bostäder, gärna med affärslokaler i gatuplan medan parkeringen bör avgiftsbeläggas och i första hand ske under jord, i andra hand i parkeringshus.

Sickla har utmärkta allmänna kommunikationer med Saltsjöbanan, många busslinjer och relativt snart tvärbanan samt i en framtid kanske tunnelbana. Avgiftsbeläggning och en viss minskning av antalet parkeringsplatser i området bör kunna minska de trafikproblem som nu råder.

Vidare bör det även prövas om man kan bygga på bostäder ovanför befintliga affärsbyggnader i stormarknadsområdet.

Dagvatten och vattenkvalitet

Hur fungerar den filterlösning för dagvatten som infördes våren 2011? En reningsanläggning ska helst placeras på land och så nära källan som möjligt. Anläggningen måste dels klara av tyngre föroreningar vilka kan sedimenteras eller filtreras, men också lätta föroreningar som flyter på vattenytan och orsakar skumbildning och oljeskimmer på sjöarna.

Dagvatten från norra delen av Planiaområdet kan med fördel ledas till Svindersviken i stället för till de känsliga insjöarna. Vi stödjer alla åtgärder som minskar och renar dagvattenutsläppen i Järslasjön och Sicklasjön. En detaljplan med minskade hårdtytor till förmån för vattenabsorberande vegetation skulle reducera dagvattenmängden.

Järslasjön är hårt belastad av övergödning. Kväve från biltrafik och fosfor från gamla anläggningar har resulterat i syrebrist och obalans i marin flora och fauna. Sjösystemet är även belastat av miljögifter genom dagvatten från framför allt Sickla och Järslasjön, men även från andra kringliggande områden inklusive Alphyddan.

Yttrande över detaljplaneprogram för Nacka Strand KFKS 2012/495-214 2013-12-23

Nacka Miljövårdsråd har tagit del av samtliga handlingar i ärendet och är försiktigt positiv till miljöambitionerna i programförslaget, men ser en rad tänkbara problem inför verkställandet av detaljplaneprogrammet vid för hög exploatering.

Vi vill uppmana till stor varsamhet vad gäller utbyggnaden, då området har stort riksintresse pga. sitt läge intill vattnet och inloppet till Stockholm. Detta ställer höga krav på utformningen, särskilt vad gäller framträdande byggnader och bebyggelse på bergsplatåerna, där husen inte bör göras alltför höga.

Att bibehålla tunneln med infarten till Nacka Strand ser vi som väsentligt för att bevara den gröna bergkanten ovanför. Ingen bebyggelse bör heller placeras rakt över tunneln. Vidare bör den kulturhistoriska bebyggelsen i Vikdalen inte störas med för framträdande och hög bebyggelse på berget ovanför.

Läget är också utsatt för väder och vind, och på många ställen finns störande buller från motorvägen. Bullerskydd blir därför extra viktigt, men även placeringen och utformningen av byggnaderna så att störningarna minimeras. Akustiska åtgärder för att undvika buller rekommenderas, och byggnaderna bör även av detta skäl bli lägre.

Området uppvisar stora höjdskillnader, och topografin skapar svårigheter att bebygga platsen på det stadsmässiga sätt som eftersträvas, samt för snöröjning och omhändertagande av dagvattenströmmar. Vi förordar en högre grad av anpassning till terrängen, samt iakttagande av försiktighet för att inte inkräkta alltför hårt på de naturvärden som finns i området. Trafiken utgör också ett svårlost problem. Extra omsorg bör ägnas åt att förebygga stockningar, olyckor, halka och flaskhalsar.

En tidsplan som är samordnad med utvecklingen av kollektivtrafiken är väsentlig, eftersom bilberoendet måste minska och vägnätet är hårt belastat under rusningstid. Det finns ringa utrymme för ökade parkeringsytor. Parkering bör företrädesvis förläggas i garage, och tillräcklig parkering i garage i anslutning till kajen skapas.

Vid en framtida utbyggnad av båttrafiken med pendelbåtar kan Nacka Strand komma att bli en väsentlig nyckelpunkt. Här kan det vara viktigt att skapa ökad tillgänglighet för övergång till och från kollektivtrafik samt kompletterande garagesutrymme för biltrafik kombinerat med båtpendling.

Vi ser positivt på möjligheten till en dubbel vertikal förbindelse mellan torget och kajen i form av en hiss parallellt med en förbättrad bergbana, vilka illustrerats som alternativ till varandra. Vi ser dem som kompletterande. De skulle kunna skapa en ny utsiktspunkt från hissbron, samtidigt som många som lider av höjdskräck kunde bruka alternativet bergbana. Vid störningar i den ena av dessa skulle den andra kunna fungera som alternativ.

Den trappfria gångbanan längs Augustendalsvägen ner till kajen är också viktig, särskilt om båda de nämnda alternativen är ur funktion! Gångbanan bör hållas snö- och isfri med hög prioritet, och kompletteras med cykelfil eller separat cykelbana.

I samband med utvecklingen av oljehamnen kommer området att knytas ihop med framtida bebyggelse där länken mot Nyckelviken bör förstärkas. Det är viktigt att ta vara på detta samband och inte bygga igen stråk i denna riktning, då områdets rekreativvärden får ökad betydelse vid en utbyggnad.

Det är väsentligt att bevara ekosystemets spridningskorridor, liksom att noga övervaka att värdefulla träd och framträdande naturvärden skyddas. Stadsmässig bebyggelse innebär ej att all natur i området skall omvandlas till park, eller att tillgänglighet till alla delar av naturen bör förstärkas så slitaget ökar alltför kraftigt. Vi vill ytterligare trycka på den höga förekomsten av naturvärdesträd och områdets stora betydelse som en viktig grön länk mellan Nyckelvikens och Ryssbergen.

Älta

Yttrande över utställd detaljplan för Ältadalen, Nacka 2013-07-05

Nacka Miljövårdsråd är starkt kritiska 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.

Planområdets omfattning och minskad naturmark

Vi motsätter oss att planområdet minskats i norra delen jämfört med samrådsförslaget. Vi anser att de naturområden som enligt samrådsförslaget avsågs att planläggas som natur också bör planläggas på detta sätt.

Byggnadernas höjd

Byggnadernas högsta nockhöjd har i större delen av området ökat till 10 meter mot 8 meter i samrådsförslaget. Då vi inte tror att avsikten är att få plats med fler bostäder ser vi inte behovet av att öka byggnadernas höjd. Skulle man istället ha byggt flerfamiljshus hade däremot en högre byggnadshöjd varit väl motiverad.

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 programförslaget. 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.

Vi ser att programmet utgör ett ambitiöst försök till utbyggnad, men undrar om det inte är dags för Nacka att skapa sin första egentliga miljöstadsdel, med en mer utpräglad miljöprofil. Inom området bör möjligheter till återvinning och kretslopp förstärkas, liksom att effektiva skonsamma energialternativ för byggnaderna utvecklas. Gröna tak är en utmärkt åtgärd som vi förordar.



I den norra delen av området är den rödlistade skal-baggen bibagge (*Apalus bimaculatus*) rapporterad. Den och sidenbiet den parasiterar på kräver blottade sanddytor.

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.

I "Stomnätstrategi för Stockholms län, Etapp 2 – Stockholms län utanför ytterstaden" föreslås att stomnätlinjer I och N bör ta en sväng genom Älta på väg mot Tyresö. Detta skulle kunna bidra till att ge Ältadalens bostäder och industrier en rimlig trafikförsörjning. Tyvärr har Nacka kommun i sitt remissvar helt nonchalerat att beakta dessa busslinjer. En justering av vägnätet skulle underlätta att dra dessa busslinjer genom Älta.

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 Hedvigslund. Den i detta förslag redovisade lokalgåta som skulle ansluta mot norra delen av Lovisedalsvägen bör utgå och ersättas med en gång- och cykelväg på samma plats. Om biltrafik kommer att tillåtas bör denna utfart förses med farthinder och avsmalnat parti som bidrar till att Grustagsvägen kommer att fungera som

områdets huvudsakliga utfart.

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 trots tidigare påpekanden från oss och från Tekniska nämnden glömt att planera för en återvinningsstation. 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"

De 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.

Tyresö

Yttrande över vattenverksamhet vid Strandängarna

Till Planenheten, Tyresö kommun, 2013-09-15

Nacka Miljövårdsråd understödjer de synpunkter vi tagit del av från fidei-kommisset Erstavik. I det avseendet hänvisar vi till deras inlägga. Området är av riksintresse och utgör ett känsligt strandparti av stort rekreativ- och

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.

Energiushållning

Husen bör utformas som passivhus, dvs. de ska inte behöva tillförsel av energi för uppvärmning. Detta bör givetvis gälla all bebyggelse.

Gröna tak

Vi anser att husen bör förses med sedumtak.

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 skulle ha upprättats.

Vilseledande uppgift om markanvisning

Texten i planbeskrivningen (näst sista stycket sid. 4) 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.

naturvärde i storstadnära läge.

Syftet med planerna är bland annat att stärka Tyresös kommuns identitet som en skärgårdskommun. Då är det bättre att ej exploatera strandmark på det föreslagna sättet, men arbeta för att bevara den på ett för miljön långsiktigt hållbart sätt.

Detaljer i förslaget reser en rad frågetecken. Vi vänder oss särskilt mot utökad vattenverksamhet, men även mot utformningen av byggnader och strandnära miljö. Trots



goda ambitioner tenderar byggprojekt med flerbostads-
hus i strandnära läge att starkt belasta vattenmiljö och
strandnära natur, stora djur- och växtliv, samt allmän-
hetens tillgång till relativt ostörd miljö. Mot detta skall
ställas andra allmänintressen i en balanserad avvägning.
Se nedan; där vi utvecklar våra synpunkter.

Enligt kommunens samråd: Vattenverksamheten avser
gångspänger och utkiksplats i vassområdet, ny brygg-
anläggning för Tyresö Strands båtklubb, pirar, nytt bad
med café och lekplats med mera. *Vid anläggningen
kommer muddringsarbeten behöva göras.*

Vi ställer oss frågande till om muddring är i enlighet
med antagen detaljplan. Det tycks oss strida mot denna.
Vi citerar planbeskrivningen för detaljplanens etapp 1;
Strandängarna: *"Eftersom bebyggelsen är lokaliserad mot
Strandallén, och planförslaget inte innebär någon utökad
båtverksamhet, muddring eller motsvarande, bedömer
kommunen att vassbältet eller havsbottnarnas biologiska
mångfald och produktionsförmåga inte kommer att
påtagligt påverkas av planförslaget."*

NOTERA: I detaljplanen sägs att muddring ej skulle
förekomma. I samrådsförslaget motsägs detta.

Vattenområdet är känsligt för muddring enligt
Ekologigruppens utredning 2005 (Schreiber 2003).
Försiktighetsprinciper för grunda områden av
betydelse för fiskbestånd och växter bör tillämpas.
Kunskapen om vattenområden av denna typ är
ofullständig, men de betecknas som känsliga.
Förhållanden gör att vissa utfyllnader och även
områden som normalt ligger på land omfattas.

Vi oroar oss särskilt för muddringarna, den ökade
belastningen genom ökad båttrafik och ökade
föroreningar i dagvattenflöden som kommer att rinna
ut vid häftiga skyfall samt att dessa inte kommer att
filtreras genom vassområdet utan ledas direkt ut i
viken genom ett nytt dike. Vidare för att våt-
markernas filtrerande effekter avtar och skadas, samt
att stigande havsnivåer och ökande vattenflöden vid
extremare väderförhållanden som förutses kommer att
skapa ytterligare problem.

I den geotekniska undersökningen av Ramböll 2013
styrks dessa farhågor (som även framförts i
utredningen "Avrapportering – KRÖS – utredning av
klimatrelaterade ras-, översvännings- och skred-
känsliga områden i Tyresö kommun"). Framtida
klimatrelaterade risker som kommunen kan förvänta
sig de närmsta 100 åren har kartlagts. Bland annat
poängteras risker vid strandnära bebyggelse och höjda
havsvattennivåer. Aktuellt område kommer enligt
dessa utredningar att drabbas av stigande vatten-
nivåer och höga flöden.

Den miljötekniska undersökningen beskriver
området som relativt rent, och vi finner detta
glädjande. Att man mot bakgrund av detta vill anlägga
såväl en utökad båthamn som en kommunal badplats
finner vi olämpligt.

Andra båthamnar/marinor har ibland motiverats med
att området redan är förorenat (exempelvis grann-

kommunens Skutviken/Nacka Kommun), men här
tycks det relativt rena området inte utgöra ett hinder
för ökade båtanläggningar med påföljande belastning.

Vi är positiva till åtgärder som tillgängliggör ren
natur för människor på ett skonsamt sätt, men anser
att försiktighet bör iaktas. Med den ökade mängden
av nya och tidigare ej prövade kemikalier som
kontinuerligt introduceras på marknaden, och de
interaktionseffekter som kunnat iakttagas, samt
känsligheten för ytterst små mängder av miljöstörande
ämnen är det ännu viktigare att beakta detta.

De högst värderade områdena i den marina
undersökningen var de berörda två grunda vikarna i
området västra och östra del, samt klippstrand och
grynnor, med höga ekologiska/biologiska värden eller
goda ekologiska värden i kombination med låg grad av
människlig påverkan. Här vill man anlägga bad och
båthamn, plus de s.k. "bryggshuset" (bostäder) och
långa spänger samt bryggor för gående.

Här sägs: Anläggningen kommer att innebära
schaktning och muddring av vass, rotfilt och lösa
sediment på en yta om ca 2550 m². Områdets i
huvudsak våta yta är 850 m² medan den del som
schaktas ovan strandlinjen är cirka 780 m². Schakt-
och muddermassorna bedöms uppgå till maximalt
1000 m³. Lagg märke till att här även ingår det
lågglänta område som betraktas som "vattensjukt" i
delar av dokumenten, en något märklig beteckning på
delar av stranden/våtmarkerna som ingår i plan-
området och idag utgör ett område som kan
översvämmas vid höga flöden.

Ekologigruppens preliminära bedömning 2013 av
påverkan vid vattenverksamheten skiljer sig i viss
utsträckning från vår, men sammanfaller i stora delar.
Det är i huvudsak en fråga om tolkning och att sätta in
utbyggnaden och exploateringen i ett större
sammanhang där större omgivande natur- och
miljövärden beaktas. Erstavikens inre delar är relativt
fiskrika och utgör ett gott återväxtområde för många
fiskarter. Båttrafiken har hittills inte haft större
omfattning, men regelbunden turtrafik till nya bryggor
kan förutses, samt en ökad och mer störande trafik av
vattenskotrar, småbåtar med utbordare och motorbåtar
i olika storlekar. Erstavikens karaktär av relativt ostört
naturområde hotas.

Sammantaget innebär detta att vi avstyrker de delar
av planen som omfattar vattenverksamhet. Så vitt vi
förstår är inte heller strandskyddet upphävt där. Vi
önskar att det kvarstår. De delar av strandskyddet som
upphävts inom det närliggande området och som vunnit
laga kraft avser i huvudsak bebyggelse på land. Vi ser
ingen grund till att utvidga bebyggelsen till vatten-
områden.

Sammantaget innebär planen en betydande
miljöpåverkan som avsevärt kan mildras om tillstånd
till vattenverksamhet i den omfattning som begärts
inte beviljas och strandskyddet respekteras.



Bild 1, sid 12. Alla cyklisterna på bilden gör en vanlig sväng för cykel- och gångtrafik, de rundar här Dammtorpssjöns nordspets och tvingas ta en skarp sväng. Bilden är inte arrangerad. Foto: Jan Åman



Bild 2, sid 15. Enligt huvudförslaget skall kabeln sprängas ned här utanför staketet till Kummelbergets industriområde i strandskyddat blivande naturreservat. Under arbetet används en 10-15 meter bred arbetsgata. Foto: Jan Åman