



# NACKA MILJÖVÅRDSNYTT

NR 1, 2015



## NATURENS GRÖNA GRATISTJÄNSTER

Hur skall grönstrukturen på Västra Sicklaön  
fungera i framtiden?

Liselott Eriksson, natur- och friluftstrateg på Nacka kommun,  
berättar och visar bilder från ett pilotprojekt om ekosystemtjänster

Måndag 23 mars 2015 kl. 19.00  
i Lilla scen, Dieselverkstaden

**VÄLKOMMEN TILL ÅRSMÖTET!**



## Adresser till styrelseledamöter sedan årsmötet 2014-03-27

<b>Ledamöter</b>	<b>Adress</b>	<b>Telefon</b>
Jan Åman (Ordförande)	Plommongatan 9, 138 31 Älta E-mail: <a href="mailto:Jan@aman.se">Jan@aman.se</a>	7733283 Tel arb: 55378743
Thomas Åhlin (Kassör)	Tranvägen 11, 131 44 Nacka E-mail: <a href="mailto:ToreThomas@gmail.com">ToreThomas@gmail.com</a>	7184956
Carina Andersson	Tranvägen 11, 131 44 Nacka	7184956
Torgny Domeij	Ältavägen 98, 1 tr, 131 33 Nacka	7167183
Mats Husén	Långrevsgatan 40, 133 43 Saltsjöbaden E-post: <a href="mailto:Mats.Husen@telia.com">Mats.Husen@telia.com</a>	7177833
<b>Suppleanter</b>		
Olof Sandström	Pålnäsvägen 11A, 133 33 Saltsjöbaden E-mail: <a href="mailto:osa@globalnet.net">osa@globalnet.net</a>	7174080
Gunilla Ingmar	Fasanvägen 29, 131 44 Nacka	7169875
Lina Olsson	Älta Strandväg 59, 138 33 Älta E-mail: <a href="mailto:Lina.Olsson@ericsson.com">Lina.Olsson@ericsson.com</a>	0706-982414
<b>Valberedning</b>		
Ronny Fors	E-mail: <a href="mailto:Ronny.Fors@naturskyddsforeningen.se">Ronny.Fors@naturskyddsforeningen.se</a>	070-8963607
Max Plunger	Saltsjöbadsvägen 45, 131 50 Saltsjö-Duvnäs E-mail: <a href="mailto:Max@MaxPlunger.se">Max@MaxPlunger.se</a>	070-5107796
<b>Nacka Miljövårdsråds adresser:</b>		
c/o Åman	Plommongatan 9, 138 31 Älta E-mail: <a href="mailto:ordf@nackamiljo.se">ordf@nackamiljo.se</a>	

Du hittar Nacka Miljövårdsråds hemsidor på internet under adress [www.nackamiljo.se](http://www.nackamiljo.se).

Omslagsfoto: Mats Husén. Gångväg på Järlahöjden.  
Redigering och layout: Ingrid Eckerman [www.eckerman.nu](http://www.eckerman.nu)

# NACKA MILJÖVÅRDSNYTT

## Nr 1, 2015



### INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Kallelse till årsmötet .....	4
Verksamhetsberättelse för år 2014 .....	5
Yttranden och skrivelser .....	7
Avfallsfrågor .....	7
Senarelägg beslutet om Boo återvinningscentral!	
Kommunikationer .....	11
Cykelplan 2014	
Miljömål och naturreservat .....	17
Naturreservatet på Svärdsö	
Bodar, master, kablar .....	21
Kommundelarna .....	22
Boo .....	22
Saltsjöbaden – Fisksätra .....	23
Sicklaön .....	25
Kvarnholmen etapp 5	
Program för centrala Nacka	
Älta .....	35
Tyresö .....	35

**Nacka Miljövårdsråd** är sedan 1969 ett samlande och stimulerande organ för miljövarlden 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](http://www.nackamiljo.se).

# KALLELSE TILL ÅRSMÖTE

Styrelsen för Nacka Miljövårdsråd inbjuder till årsmöte måndagen den 23 mars 2015 klockan 19.00 i Dieselverkstaden, Lilla scen, Marcusplatsen 17 i Sickla. Det är ca 200 m promenad från hållplatserna Sickla station och Sickla bro. Se [www.dieselverkstaden.se](http://www.dieselverkstaden.se).



## Naturens gröna gratistjänster. Hur skall grönstrukturen på Västra Sicklaön fungera i framtiden?

Liselott Eriksson, natur- och friluftstrateg på Nacka kommun, berättar och visar bilder från pilotprojekt om ekosystemtjänster.

Ekotjänster i Nacka är ett pilotprojekt som ska leda till ett arbetssätt kommunen kan använda långsiktigt. Målet är att ta fram en metod där ekosystemtjänsterna inkluderas i kommunens samhällsplanering och stadsbyggnadsprocess. Projektet behövs eftersom det kommer att bli en intensiv exploatering i vissa områden när Nacka ska bygga stad. Det blir extra viktigt att de grönområden som blir kvar, liksom nya som skapas, finns på de absolut smartaste platserna och att de fungerar bra för många olika syften.

## 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



### *Familjemedlemskap!*

*Alla i en hel familj kan 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 9 mars kan behandlas av styrelsen för beslut på årsmötet. Skicka helst som e-post till [ordf@nackamiljo.se](mailto:ordf@nackamiljo.se). Motioner och styrelsens förslag läggs ut på [www.nackamiljo.se/motioner2015.html](http://www.nackamiljo.se/motioner2015.html).



## VERKSAMHETSBERÄTTELSE FÖR ÅR 2014

Denna verksamhetsberättelse läses bäst som <http://www.nackamiljo.se/nmrv2014.html> på Internet. Där går det att klicka på texterna för att få mer information och läsa de fullständiga remissvaren etc.

### Styrelsemöten

Under 2014 har styrelsen haft 10 protokollförda sammanträden (16/1, 19/2, 17/3, 8/4, 6/5, 12/6, 25/8, 1/10, 3/11, 3/12).

### Styrelseledamöter etc.

Ordförande	Jan Åman
Kassör	Thomas Åhlin Carina Andersson Torgny Domeij Mats Husén
Styrelsesuppleanter	Gunilla Ingmar Lina Olsson Olof Sandström
Revisorer	Sten Hjalmarsson Karl Siik
Revisorssuppleant	Folke Procopé
Valberedning	Max Plunger Ronny Fors

### Årsmötet

Årsmötet hölls den 27 mars 2014 i Dieselverkstaden. Före årsmötetsförhandlingarna visade och berättade Nacka Naturskyddsföreningens ordförande Ronny Fors om "Bland Trollsländor och fjärilar och annan biologisk mångfald, bilder från Nackareservatet och Erstavik". Vad händer med skogarna, hagmarkerna och våtmarkerna i området? Kommer våtmarken vid Östervik läggas igen?

### Miljövärdssnytt

Under 2014 har ett nummer av Miljövärdssnytt utkommit. Tidningen har sänts till medlemmar, till bibliotek och till kommunstyrelsen.

### Hemsida

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

### Nyhetsbrev

Under 2014 har ett nyhetsbrev om pågående remisser och kommande möten sänts till de medlemmar som uppgivit sin e-postadress till föreningen. Brevet hänvisade till mer detaljerad information på hemsidan.

### Remissvar/yttranden

Alltsedan Nacka Miljövädråd 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 Miljövädråd har under 2014 avgivit remissvar i följande frågor:

- Tredje samrådsförslaget till bildande av naturreservat Skuruparken, 2014-01-14.
- Detaljplan för Kontor Uddvägen, Sicklaön 346:1 m.fl, 2014-01-31.
- Revidering av detaljplan för Sydöstra Lännersta 2 för Lännersta 1:876, 2014-02-13.
- Cykelplan för Nacka, 2014-02-28.
- Detaljplan för Studentbostäder Alphyddan, 2014-03-31.
- Ändring genom tillägg till stadsplan 123 och 186, Solsidan, 2014-05-12.
- Ändring genom tillägg till byggnadsplan 162, Moranvägen och Orrevägen i Skogsö, 2014-05-15.
- Andra förslaget till detaljplaneprogram för Orminge Centrum, 2014-05-15.
- Stockholm vattens samråd om Stockholms framtida avloppsrening, 2014-05-27.
- Anmälan av miljöfarlig verksamhet – Älta återvinningscentral, 2014-06-06.
- Fjärde samrådsförslaget till bildande av naturreservat Skuruparken, 2014-06-15.
- Miljöanmälan om stenkross Grustagsvägen/Tyresövägen vid Lindalen, 2014-08-03.
- Detaljplan för Nacka strand Norra branten, del 1, 2014-09-10.
- Detaljplan för Nacka strand Norra branten, del 2, 2014-09-10.

- Förslag till bildande av naturreservat Svärdsö, 2014-09-14.
- Förslag till bildande av naturreservat Skarpnäs, 2014-09-14.
- Detaljplan för Fisksätra marina, 2014-09-17.
- Bygglövsansökan för återvinningscentral i Boo, 2014-10-06.
- Detaljplan för Bågvägen-Åbroddsvägen i Kummelnäs, 2014-10-17.
- Nya avfallsföreskrifter, 2014-10-27.
- Miljötillstånd för Boo återvinningscentral, 2014-11-04.
- Ändring genom tillägg till detaljplan 471 Älgö, avser hur man räknar våningsplan, 2014-11-04.
- Regler om vilka som får parkera på Älgö och i Svärdsö naturreservat, 2014-11-05.
- Trafikverkets förslag till Motorvägsanslutning vid Nacka gymnasium, med naturvärdesinventering, 2014-11-30.
- Stockholm vattens samråd om utloppsrör nedanför Danvikshem, 2014-12-02.
- Trafikverkets utställning av vägplan för ny Skurubro, 2014-12-19.
- Nacka Miljövårdsråd överklagar miljötillstånd för Boo återvinningscentral, 2014-12-15.
- Granskning av detaljplan för Nacka strand, Norra branten, del 1, 2014-12-22.
- Granskning av detaljplan för Nacka strand, Norra branten, del 2, 2014-12-22.

## Aktiviteter

Representant för Miljövårdsrådet har deltagit i:

- Samrådsmöte om Kontor Uddvägen, Stadshuset, 21/1.
  - Huvudförhandling i Mark- och miljödomstolen om tillstånd för muddring m.m. i Skutviken, med syn på platsen, 23/1.
  - Samrådsmöte om Lännersta 1:876, Stadshuset, 29/1.
  - Hur Orminge blev till med Åke Stiberg, Orminge bibliotek, 12/2.
  - Samrådsmöte om Studentbostäder Alphyddan, Dieselverkstaden, 13/3.
  - Omställning till ett hållbart samhälle med Pella Larsdotter Thiel vid Nacka Naturskyddsförenings årsmöte, Dieselverkstaden, 18/3.
  - Möte om program för Älta centrum med Per Wilhelmsson, Stadshuset, 26/3.
  - Våtmarker – mångfald och ekosystemtjänster med Stefan Lundberg vid Boo Miljö- och Naturvänners årsmöte, Boosalen, 26/3.
  - ArbetsCirken Vi i Ältas möte Vision Älta – Ännu mera Älta, Pelarsalen, Älta centrum, 30/3.
  - Samrådsmöte om program för Orminge centrum, Boo Folkets hus, 5/4.
  - Presenterat synpunkter kring ”Tredje Nackamasten”, med fotografering på plats, för lokaltidning, 15/4.
  - Rams Mora, ett blivande naturreservat, vandring med Tomas Fasth, Boo Miljö- och Naturvänner, 13/4.
  - Workshop – Hur kan naturen bidra till en attraktiv stad i Nacka?, Västra Sicklaön ÖST, Stadshuset, 6/5.
  - Samrådsmöte om Avloppsledning från Bromma till Sickla och utbyggnad av Henriksdals reningsverk, Danvikcenter, 7/5.
  - Vandring i Svärdsö blivande naturreservat med Saltsjöbadens Naturskyddsförening, 11/5.
  - Workshop – Hur kan naturen bidra till en attraktiv stad i Nacka?, Västra Sicklaön VÄST, Stadshuset, 12/5.
  - Workshop – Hur kan naturen bidra till en attraktiv stad i Nacka?, Västra Sicklaön SYD, Stadshuset, 10/6.
  - Samrådsmöte om Norra branten 1, Nacka strand, Augustendalsv. 7, 19/8.
  - Samrådsmöte om Norra branten 2, Nacka strand, Augustendalsv. 7, 20/8.
  - Nacka tänker till!, möte om Slussen och trafikfrågor, Nackalistan, Konferenscentrum, 20/8.
  - Stockholms Handelskammars möte Vad innebär en östlig förbindelse för Stockholms innerstad?, Brunnsgratan 2, 26/8.
  - Samrådsmöte om Fisksätra marina, Marincentret, 27/8.
  - Kommunens möte om Slussenprojektet, Dieselverkstaden, 2/9.
- Nacka Miljövårdsråd har under 2014 avgivit yttranden/skrivelser i följande frågor:
- Synpunkter inför ett planprogram för Henriksdal, 2014-02-10.
  - Nacka Miljövårdsråd skrev till kommunstyrelsen om Övergripande strukturplan för västra Sicklaön. 2014-02-10.
  - Synpunkter till Mark- och miljödomstolen i mål M 5585-11 angående vattenverksamhet inom våtmark vid Östervik, 2014-03-12.
  - Utställd detaljplan för Tvärbanan till Nacka, 2014-03-28.
  - Förslag till bygglov för 7 mobilmaster och mobiltorn med teknikbodar, 2014-04-11.
  - Förslag till lokala miljömål för Nacka kommun, 2014-04-24, kompletterat 2014-05-07.
  - Synpunkter till Mark- och miljööverdomstolen (Svea Hovrätt) angående avveckling av bergrum på Kvarnholmen, 2014-06-23.
  - Utställd detaljplan för Flerbostadshus vid Ektorpsrondellen, 2014-06-27.
  - Utställd detaljplan för Studentbostäder i Ektorp, 2014-06-27.
  - Granskningsförslag avseende detaljplan för Kontor Uddvägen, 2014-08-01.
  - Reviderat förslag till bygglov för mobiltorn vid Skuru IP, 2014-08-08.
  - Förslag till bygglov för mobiltorn vid Dalaröbryggan i Saltsjöbaden, 2014-10-06.
  - Utställd detaljplan för Kvarnholmen, etapp 5 - Kvarnholmsplatån, 2014-11-24.
  - Synpunkter till Mark- och Miljödomstolen angående vattenverksamhet vid Strandängarna, Tyresö Strand, 2014-11-25.
  - Nacka Miljövårdsråd överklagar byggnadstillstånd för Boo återvinningscentral, 2014-11-28.

- Utfrågning av Nackas politiker om vad de vill göra för Fisksättras framtid, Fisksätra Folkets hus, 2/9.
- Samrådsmöte om Bågvägen-Åbroddsvägen, Stadshuset, 24/9.
- Samrådsmöte om parkering och räkning av väningsplan på Älgö och Svärdsö, Stadshuset, 21/10.
- Samrådsmöte om Motorvägsanslutning vid Nacka gymnasium, Stadshuset, 6/11.
- Samrådsmöte om ny Skurubro, Orminge bibliotek, 2/12.
- Samrådsmöte om program för Saltsjöbadens centrum, Biblioteket på Tippen, 4/12.
- Samrådsmöte om program för Centrala Nacka, Nacka Forum, 6/12.
- Landstingets konferens Läget i Stockholmsregionen 2014, Aula Medica, Karoliska Institutet, 11/12
- Samrådsmöte om program för Centrala Nacka, Stadshuset, 11/12.

representerat vid tre sammankomster (10/3, 9/6, 6/10) i kommunens Naturvårdsråd som leds av ett par kommunalråd. Har bl.a. behandlat Lokala miljömål, Strukturplan Västra Sicklaön, Telegrafberget/Skarpnäs, Skuruparken, Velamsund, Svärdsö, Ryssbergen, Trollsjön, Rensättra-Ramsmora, Restaurering av Rudsjön, Skogsö/Skutviken, Instängsling i Velamsundsreservatet, Avverkning Tyresövägen, Grustagsvägen, Töresjövägen samt Stenkross, Ekosystemtjänster Västra Sicklaön, Grönytefaktor, Røjning i Kraftledningsgator i Boo, Platser för snötippning, och mycket mer om existerande och planerade naturreservat.

Nacka Miljövårdsråd har tillsammans med naturskyddsföreningar, hembygdsföreningar m.fl. varit representerat vid två fokusgruppsmöten (21/5, 18/12) om skötseln av Nackas naturreservat.

Nacka Miljövårdsråd har tillsammans med naturskyddsföreningar, fiskevårdsföreningar m.fl. varit

*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](http://www.nackamiljo.se).

### AVFALLSFRÅGOR

#### Remissvar angående anmälan av miljöfarlig verksamhet – Älta återvinningscentral 2014-06-06

Nacka Miljövårdsråd har tagit del av handlingarna och önskar komma med synpunkter på Älta återvinningscentral.

Vi är positiva till att en återvinningscentral anläggs i Älta, särskilt med hänsyn till det betydande avståndet till Nackas existerande återvinningscentraler.

Det är givetvis mycket viktigt att man vid anläggandet av denna återvinningscentral i södra delen av grusgropen ser till att grundlägga återvinningscentralen och vändplanen framför den så att ingenting miljöfarligt kan riskera att rinna ned i grundvattnet, en oro som förelegat kring den f.d. bilåtervinningen i grusgropens norra del.

Vi är oroliga för att denna mini-återvinningscentral kan komma att visa sig vara otillräcklig på flera sätt. Det finns risk för att man kommer hit med avfall som denna mini-ÅVC inte är lämpad att ta emot. De begränsade och kraftigt varierade föreslagna öppet-hållningstiderna (M-To 16-20, F-S 10-16) kan leda till att den som inte har full koll på tiderna kommer hit vid fel tid, t ex för sent på fredag eller för tidigt M-To och trots förbud slänger ifrån sig miljöfarligt avfall framför entrén när denna mini-ÅVC är stängd.

Av anläggningens läge framgår att den är belägen vid änden av en infart från Örkroken, inte vid Storkällans väg

som uppges i handlingarna. Det föreslås i handlingarna att infarten eventuellt förses med ett bomsystem för att undvika att obehöriga lämnar avfall på anläggningen. Hur detta ska kunna genomföras framgår inte och det verkar svårigenomförbart då anläggningen bara omfattar en del av fastigheten Älta 10:51 (Örkroken 15) och infarten från Örkroken även ska serva Örkroken 17 (Älta 10:50) som gränsar till anläggningen.

Prover bör regelmässigt tas med angivande av förekommande mängder av föroreningar för att kontrollera dagvattnets kvalitet.

Återvinningen i Nacka har stora brister. I Nacka insamlas bara 7,31 kg elektronik per invånare och år mot 16,27 i genomsnitt för Sverige och 11,41 för Stockholm stad enligt en artikel i DN 2012-02-31. Vi antar att motsvarande gäller även andra sorters avfall. Vi hoppas att denna mini-ÅVC kan bidra till att förbättra detta förhållande men vad som verkligen behövs är att enklare elektronikavfall, ljuskällor, färgburkar etc. kan insamlas i ännu närmare anslutning till hemmen.

#### Remissvar angående avfallsföreskrifter för Nacka kommun 2014-10-27

Nacka Miljövårdsråd stödjer förslaget övergripande värderingar. Vi ser det som positivt att avfall sorteras och återvinns i största möjliga utsträckning. Vi förutsätter att kommunen kommer att anta de nya avfallsföreskrifterna i

de politiska nämnderna och därefter tillskjuter de ekonomiska medel som krävs för att förslaget skall kunna uppfyllas.

Men vi citerar ut föreskrifterna: Vid planering av verksamheten ska avfallshierarkin gälla som prioriteringsordning: ”(förebyggande av avfall, återanvändning, materialåtervinning, annan återvinning, t.ex. energiåtervinning och bortskaffande).”

Vi kan inte se att man inkluderat något om förebyggande av avfall. Det är på sikt en av de absolut viktigaste punkterna, och projekt för att förebygga uppkomsten av avfall bör därför inledas.

Exempel på sådana projekt kan vara utfasning av plastpåsar, ökad kompostering och underlättande av secondhandverksamhet och loppmarknader.

### **Sorteringsmöjligheter**

Det saknas tillräckligt med sorteringsmöjligheter för elektronikavfall, ljuskällor, färgburkar etc. i närheten av hemmen. De uppsamlingsplatser för sortering är i nuvarande förslag för få, och problemet kan bli värre om det under lång tid helt kommer att saknas återvinningscentral på Sicklaön när den i Skuru stängs. Det är önskvärt att, förutom Östervik och planerad mini-ÅVC i Älta, antalet uppsamlingsplatser utökas så det finns permanenta ÅVC på Sicklaön, Orminge och Kvarnholmen/Finnboda.

*Kommentar:* I Nacka samlas bara 7,66 kg per invånare och år. Enligt DN 2012-02-21 samlades det in 16,27 kg i Sverige och 11,41 kg i Stockholm per år. Detta visar på ett behov av bl.a. fler uppsamlingsplatser för att stödja en ökad grad av sortering av elektronik i Nacka. Vi föreslår att Nacka Kommun skapar ett projekt för insamling av elektronikavfall.

### **Vi anser inte att köksavfallskvarn ska vara tillåtet**

Användningen innebär att avfall som kan användas för bl.a. biogasframställning blandas med annat avfall som kommer till reningsverken. Detta bidrar till att mängden rötslam, som används som näringstillförsel till jordbruksmark, ökar och därmed spridningen av kemiska ämnen såsom kadmium, hormonstörande ämnen etc. till åkermark och grödor.

### **Projekt för att uppmuntra kompostering bör införas**

Avfall ska inte i första hand betraktas som sopor utan som en potentiell resurs. 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, minska transporter och skapa ökade resurser.

### **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. Kanske genom brukaravtal med lokala föreningar!

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.

### **Yttrande över Stockholms framtida avloppsrening 2014-05-23**

Till Stockholm vatten AB, 13SV150/Stockholms framtida avloppsrening

Nacka Miljövärdnsråd har tagit del av samrådshandlingarna och önskar framföra synpunkter, främst vad gäller Henriksdals- och Sicklaverken.

### **Biogasproduktion**

Det är mycket viktigt att mottagningen av externt organiskt material för rötning (upp till 100 000 ton/år) att leveranserna sker i slutna behållare, att all hantering sker i slutna rum och effektiv luftreningsutrustning installeras, så att inte lukt uppstår i omgivningen.

### **Sprängning**

Med tanke på bostäderna ovan och nära Henriksdalsberget är det givetvis viktigt att alla sprängningar sker försiktigt så att problemen med skakningar och sprickbildningar i byggnader minimeras.

### **Reningen**

Vi ser positivt på att man avser att öka reningsgraden av kväve och fosfor. Vi anser emellertid att det är av största vikt att även förbättra reningsgraden av läkemedel och andra miljögifter. Det förefaller som att man även fortsättningsvis avser att släppa ut ungefär hälften av dessa i Saltsjön till men för fisk och andra organismer, inklusive slutligen människor.

### **Synpunkter på utloppsrör i Saltsjön vid Danvikshem 2014-12-02**

Till Stockholm vatten AB, 13SV150/Stockholms framtida avloppsrening

Nacka Miljövärdnsråd har försökt ta del av samrådshandlingarna och önskar framföra synpunkter.

Vi oroas över den större mängd avlopp som kommer att släppas ut vid Nackas norra kust. Särskilt oroas vi över den större mängd läkemedelsrester och andra miljögifter



som kommer att släppas ut till följd av den undermåliga reningen av dessa.

### **Reningen**

Vi ser positivt på att man avser att öka reningsgraden av kväve och fosfor i Henriksdalsverket. Vi anser emellertid att det är av största vikt att även förbättra reningsgraden av läkemedel och andra miljögifter. Det förefaller som att man även fortsättningsvis avser att släppa ut ungefär hälften av dessa i Saltsjön till men för fisk och andra organismer, inklusive slutligen människor.

### **Avstängning av strandpromenad**

Avstängning av den strandpromenad som löper vid platsen där man avser att anlägga utloppet bör i möjligaste mån undvikas. Om avstängning är oundviklig bör avstängningen göras kortast möjlig tid och inte alls under sommarhalvåret.

### **Sprängning**

Med tanke på de närbelägna bostäderna är det givetvis

viktigt att alla sprängningar sker försiktigt så att problemen med skakningar och sprickbildningar i byggnader minimeras.

### **Grunling**

Det är väsentligt att man undviker att grumla vattnet under anläggningsarbetet.

### **Samrådsmaterialet**

Vi finner samrådsmaterialet ofullständigt och undermåligt. På webben saknas helt uppgifter om när man senast ska ge synpunkter på utloppsrören och till vilken adress.

Den PowerPoint-presentation som ligger på webben för detta samråd saknar nödvändiga förklaringar. Det är omöjligt att förstå vad bilderna (t.ex. sid 4) föreställer utan en tillhörande förklaring. Är det en redovisning av djupmätning eller något annat? Hur förhåller sig de två bildhalvorna till varandra? Är det med rött inringade skeppsvrak eller något annat?

## **Senarelägg beslutet om Boo ÅVC – utred andra alternativ!**

Till ledamöterna i Miljö- och stadsbyggnadsnämnden 11.11 2014.

Till MSN:s möte den 12 november är miljöanmälan för föreslagen provisorisk återvinningscentral i Boo, Boo ÅVC, uppe på dagordningen. Bygglov beviljades i samma ärende av MSN den 15 oktober. Föreningarna är kritiska till den föreslagna platsen och har tidigare givit sina synpunkter i yttranden över såväl bygglov som miljöanmälan.

Ärendets handläggning tyder på tidspress. Bygglov har beviljats innan miljöanmälan har godkänts och beslutsunderlaget är otillräckligt.

Vi anser att platsen för den provisoriska Boo återvinningscentral är mycket illa vald och att alternativ plats måste utredas. Förslaget strider dessutom mot gällande detaljplan. Boo ÅVC är föreslagen att anläggas på båda sidor om Boovägen, precis där Boovägen i söder går under Värmdöleden i viadukten. Vi vill anföra framför allt följande skäl emot denna placering.

### **Strider mot gällande detaljplan**

För den föreslagna platsen gäller detaljplan B 99 och områdesbestämmelser OB 2. Bestämmelserna innebär bl.a. att marken är avsedd för parkändamål och bostadsändamål. Emot detta strider en omfattande anläggning av en återvinningscentral. I handlingarna refereras vid upprepade tillfällen till en kommande detaljplan för Sydöstra Boo som om den vore gällande, men så är inte fallet.

### **Värdefull skog måste fällas**

Den föreslagna platsen är till stora delar skogbevuxen och innehåller skog med höga naturvärden med ett flertal rödlistade arter. Nya fynd visar att inventeringen från 2011 behöver kompletteras, vilket påtalats. Att invänta en komplettering borde vara en självklarhet.

I den så kallade miljökonsekvensbeskrivning, MKB, som tagits fram kan vi konstatera stora brister framför allt gällande bedömning av påverkan på naturvärdena. Två alternativ för placering av ÅVC:n har bedömts samt ett nollalternativ. Alternativ 1 är den föreslagna placeringen på båda sidor Boovägen och alternativ 2 är att förlägga anläggningen på själva tippområdet. Enligt MKB:n är alternativ 1 att föredra då det ger minst negativa miljökonsekvenser däribland mindre påverkan på naturvärden jämfört med alternativ 2.

Detta är en helt obegriplig slutsats. Alternativ 1 tar uppskattningsvis ca 1 hektar i stort sett orörd skogsmark i anspråk medan alternativ 2 förläggs på tippområdet, där inga naturvärden finns. På sid 13 i MKB:n står att inga nämnvärda konsekvenser på naturmiljön bedöms i alternativ 1. Att 1 hektar orörd skog försvinner kan knappast kallas för inga nämnvärda konsekvenser. Däremot anses alternativ 2 få negativa konsekvenser för naturmiljön. Vi undrar vilken naturmiljö som avses? På platsen finns ingen skog överhuvud taget. Slutsatserna i MKB:n är därför helt felaktiga när de olika alternativen jämförs med varandra.

I MKB:n nämns att höga naturvärden i form av värde-träd identifierats. Vi vill understryka att det som ger området höga naturvärden är inte enskilda så kallade värde-träd utan helheten av gamla och döda/döende träd, yngre träd som kan ta över när dagens värde-träd inte är kvar längre och att området inte påverkats av skogsbruk under lång tid. Naturvärdena kan inte upprätthållas bara för att man sparar enstaka träd.

Nacka kommuns grönprogram nämns kort i MKB:n. Vi hade gärna sett att man hade haft med kartor från grönprogrammet där man ser att det nu aktuella området ingår i en övergripande grönstruktur i sydöstra Boo. Ingreppet som nu föreslås får konsekvenser för grönstrukturen i Boo vilket borde belysas.

Att föregå en framtida markanvändning och avhända sig möjligheten att bevara värdefull natur i ett nytt sammanhang är oklokt. Återvinningscentralen är provisorisk, men skogen får vi inte tillbaka. Se vidare bifogad fältrapport från det aktuella området.

### Trafiksäkerheten ifrågasätts

Ytterligare två mycket trafikerade in- och utfarter måste byggas i backe och kurva på Boovägen. Den befintliga gång- och cykelvägen längs Boovägen är skolväg för barnen ner till Boo Gårds förskola och skola liksom till Boovallen och blir belastad av korsande biltrafik ifrån ny in- och utfart till återvinningscentralen.

Med vänlig hälsning

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

### Yttrande angående miljö tillstånd för Boo återvinningscentral 2014-11-04

Nacka Miljövårdsråd har synpunkter på lokaliseringen av ett nytt ÅVC i Boo, dnr M2014-1069.

Nacka Miljövårdsråd anser att den alternativa lokaliseringen, på "Boo-tippen", har många fördelar gentemot den föreslagna lokaliseringen vid Boo-vägen. Dessa fördelar har inte redovisats i ansökan. Man avfärdar "Boo-tippen" som lokalisering i följande mening: "I kontrast till den planerade lokaliseringen är markförhållandena på den angränsande gamla Boo-tippen, som undersökts som en alternativ lokalisering, problematiska och en eventuell exploatering av detta område innebär stora kostnader. Den heterogena fyllningen med mycket organiskt material på Boo-tippen innebär att sättningar pågår i fyllningen och kommer att pågå under en lång tid samt att dränering av dagvatten är tekniskt komplicerad och kostsam."

Området "Boo-tippen" är stort och endast en mindre del av området har undersökts som alternativ placering. Markförhållandena varierar kraftigt inom området. Hade en annan del av "Boo-tippen" undersökts hade slutsatsen kunnat bli annorlunda. Nacka Miljövårdsråd anser att flera placeringar av lokalisering på "Boo-tippen" ska utredas samt att även fördelarna med de alternativa lokaliseringarna ska redovisas i ansökan. Om så inte görs finns det risk för en mindre bra lokalisering av Boo ÅVC, samt eventuell överklagan av miljö tillståndet och fördröjningar i genomförandet.

Nacka Miljövårdsråd vill ge följande kommentarer angående lokaliseringen av Boo ÅVC.

- En sanering av "Boo-tippen" är nödvändig oavsett om området ska exploateras eller ej, och oavsett den framtida användningen av området. Eventuella saneringskostnader är därmed inget som skall användas som ett argument emot att placera ÅVC på området. Det är alltså inte fråga om någon extrakostnad p.g.a. Boo ÅVC.

- "Boo-tippen" har en egen infartsväg från Boo-vägen. Därigenom undviker man att, som i den föreslagna lokaliseringen vid Boo-vägen, att Boovägen blir en del av anläggningen. I den föreslagna lokaliseringen kan man få problem med bilar och släpvagnar som korsar Boo-vägen och cykelbanan, och eventuellt backar, kör fel eller brister i uppmärksamhet.

### Överklagande av miljö tillstånd för Boo återvinningscentral, Nacka kommun 2014-12-15

Till Länsstyrelsen i Stockholms län, Rättsenheten

#### Yrkande

Nacka Miljövårdsråd yrkar på att Länsstyrelsen upphäver Nacka Kommuns beslut §304 i Miljö- och Stadsbyggnadsnämnd 2014-11-12 att bevilja miljö tillstånd för en tillfällig återvinningscentral (ÅVC) vid Boa-vägen, Dnr M2014-1069.

Nacka Miljövårdsråd yrkar även på att Länsstyrelsen meddelar inhibition i avvaktan på slutgiltigt beslut gällande miljö tillståndet från Länsstyrelsen, samt i avvaktan på att det av Nacka Miljö och Stadsbyggnadsnämnd beviljade bygglov vinner laga kraft.

Slutligen yrkar Nacka Miljövårdsråd på att Länsstyrelsen avvaktar med beslut i ärendet tills beslutet om tidsbegränsat bygglov, meddelat av Nacka Miljö- och Stadsbyggnadsnämnd den 15 okt 2014 (§ 274, Dnr B2014-0655) vunnit laga kraft.

#### Grunder för att upphäva miljö tillståndet

Nacka Miljövårdsråd anser att den Miljökonsekvensbeskrivning (MKB) som upprättats inte är komplett och bör underkännas. MKB utreder inte fullt alternativa lokaliseringar av ÅVC på den s.k. "Boo-tippen". Den alternativa lokaliseringen avfärdas, utan att beskriva de fördelar som den alternativa lokaliseringen har jämfört med den i tillståndshandlingarna beskrivna placeringen av ÅVC vid Boo-vägen.

Fördelar med den alternativa lokaliseringen på "Boo-tippen" (ej beskrivna i MKB):

- Inga grönområden tas i anspråk för ÅVC och ingen avverkning av träd är nödvändig

- "Boo-tippen" har en egen infartsväg från Boo-vägen. Därigenom undviker man att, som i den föreslagna lokaliseringen vid Boo-vägen, att Boovägen blir en del av anläggningen. I den föreslagna lokaliseringen kan man få problem med bilar och släpvagnar som korsar Boo-vägen och gång- och cykelbanan (som även barnen använder som skolväg), och eventuellt backar, kör fel eller brister i uppmärksamhet.

- ÅVC kan byggas permanent på "Boo-tippen", istället för att bli en tillfällig ÅVC-anläggning. Man behöver då inte bygga en separat permanent anläggning senare eller

riva denna tillfälliga anläggning. Detta innebär stora kostnadsbesparingar för rivning av denna ÅVC-anläggning samt byggnation av den permanenta ÅVC-anläggningen. Dessutom sparar man på Nackas grönområden, då ingen sprängning, schaktning eller avverkning är nödvändig för den tillfälliga anläggningen. Flera av dessa åtgärder, särskilt sprängningen, är irreversibla.

- ”Boo-tippen” används redan som avfallsanläggning. Det är lätt att få acceptans för en ÅVC på platsen från de boende i Boo.

Dessutom fanns i MKB felaktigt angivna nackdelar med den alternativa lokaliseringen:

- En sanering av ”Boo-tippen” är nödvändig oavsett om området ska exploateras eller ej, och oavsett den framtida användningen av området. Eventuella saneringskostnader är därmed inget som skall användas som ett argument emot att placera ÅVC på området. Det är alltså *inte* fråga om någon extrakostnad p.g.a. att Boo ÅVC förläggs till platsen.

- Den alternativa lokaliseringen anses i MKB få negativa konsekvenser för naturmiljön. Men på platsen finns ingen skog över huvud taget.

Då enbart nackdelar och inga av dessa fördelar med den alternativa placeringen redovisats har man i tillståndshandlingarna felaktigt kommit till slutsatsen att

grundalternativet har minst negativa miljökonsekvenser. Nacka Miljövårdsråd menar att p.g.a. ovanstående anledningar ger den alternativa lokaliseringen betydligt mindre negativa miljökonsekvenser.

Miljötillståndet beviljades i Nacka Miljö och Stadsbyggnadsnämnd baserat på ett inkomplett beslutsunderlag. Det finns anledning att tro att politikerna i nämnden ej beviljat miljötillståndet med ett korrekt beslutsunderlag där de båda lokaliseringarna värderas på ett neutralt och sakligt sätt.

### **Grunder för yrkande av inhibition**

Nacka Miljövårdsråd vill att Länsstyrelsen genom att inhibera Nacka Kommuns beslut om beviljande av miljötillstånd förhindrar för Nacka Kommun att påbörja åtgärder som avverkning, schaktning och sprängning av den utpekade fastigheten tills bygglovets vunnit laga kraft och Länsstyrelsen beslutat om miljötillståndet ska upphävas.

Anledningen är att åtgärder som sprängning, schaktning och i någon mån även avverkning är irreversibla.

Det av Nacka Kommun beviljade bygglovets strider mot gällande detaljplan och är överklagat av flera parter, bl.a. Nacka Miljövårdsråd och Nacka Naturskyddsförening. Vi bedömer sannolikheten som stor att bygglovets inte kommer att vinna laga kraft.

## KOMMUNIKATIONER

Remissvar avseende Cykelplan 2014  
2014-02-28

### **Remisshandlingarna**

På kartorna har söder om Hedvigslunds trafikplats Töresjövägen fram till Grustagsvägen markerats som regionalt cykelstråk. Detta är fel. Det regionala cykelstråket fortsätter istället söderut utefter Skrubba Malmvägs västra sida.

På kartorna, även på kartan som ska visa ”Ett sammanhängande cykelvägnät”, ser cykelvägnätet synnerligen osammanhängande ut. I synnerhet saknas vägarna genom Erstavik som tack vare gles biltrafik är mycket lämpliga för cykling. Givetvis är de markerade på alla cykelkartor, även Nacka kommuns, och ingår i det nät som ibland har cykelvägvisning. Även i övrigt ser nätet synnerligen osammanhängande ut på kartan.

### **Regionala cykelstråk**

#### **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 längre 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.

Vi tillstyrker att Värmdöstråket upprustas enligt det förslag som ges i remissversionen av Cykelplanen.

### **Saltsjöbadsstråket**

#### *Saltsjöbaden-Sicklaön*

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

Ett enklare alternativ till cykelväg utefter Saltsjöbadsleden skulle vara att göra Saltsjöbadsvägen till en enfilig väg med mötesplatser för att på så sätt få plats med en ordentlig cykelbana på en del av vägbanan. Även efter det att en snabbcykelväg utefter Saltsjöbadsleden

byggts måste Saltsjöbadsvägen kunna användas för lokal cykeltrafik.

En cykelväg utefter Saltsjöbadsleden skulle givetvis vara den för cyklisten snabbaste leden både för att slippa krångliga vägar genom Fisksätra och slippa cykla på Saltsjöbadsvägen. Vid Kolbottensjön bör den få en anslutning till cykelstråket mellan Saltsjö-Duvnäs och Hästhagen (Kranglans väg).

#### *Koppling Svartkärrsv – Vinterbrinksv – 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 Saltsjöbadens Centrum. Ska man däremot vidare till Saltsjöbaden, alltså inte shoppa, blir det för cyklisten krångliga vägar, antingen genom Igelboda skola (en 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 Syréngårdens seniorboende*

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

Lätt att åtgärda är emellertid avsnittet från Stockholmsvägen till Gamla Skolvägen, där det redan finns en cykelväg (GC) 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 järnvägsspåren, medan cyklister faktiskt kan cykla rakt fram (efter att ha korsat Ringvägen) på en GC-väg längs järnvägsspåren bakom Syréngårdens 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 istället 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.

#### **Ältastråket**

##### *Väggorsningen vid Kolarängen*

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.

##### *Vid busshållplats Dammtorp*

Här gör cykelvägen en knix för en vändplats som för decennier sedan användes för att vända bussar mot Hästhagen (403) som anslöt till Ältabussar (401). Den används inte alls till detta ändamål längre. Råta ut cykelbanan och ha bara en infart, mot nu två, till området som brukar användas som parkeringsplats!

##### *Kurvan vid Nacka Kvarn*

Gång/cykelbanan bör utrustas med en mittmarkering i cykelbanan, ett räcke mellan cykelbana och körbana samt eventuellt en spegel i den skarpa kröken vid Nacka Kvarn.

I nuläget finns det stor risk för kollision mellan cyklister på väg åt olika håll då farten kan vara hög i nedförsbacken från Dammtorp, kurvan är skarp och det är omöjligt att se mötande cyklister p.g.a. bergväggen som skymmer, och det saknas skyddszon mellan cykelbana och körbana. Både singel och kollisionsolycka här kan leda till att cyklisten fortsätter rakt fram ut i den kraftigt trafikerade körbanan (där det råder 50 km/h), med stor risk för dödsolycka till följd. Riskerna ökar ytterligare vid halt väglag. Spegel och mittmarkering i cykelbanan skulle minska kollisionsrisken. Ett räcke mellan cykelbana och körbana skulle kunna innebära skillnaden mellan en blåslagen och en död cyklist.

#### **Tyresöstråket och Vendelsöstråket**

Cyklister från Tyresö och Vendelsö når nybyggda Hedvigslunds trafikplats på fin cykelväg utefter Skrubba Malmväg. Där tar cykelvägen tvärt slut och saknas fram till Flatenbadet där stråket fortsätter i riktning mot Gullmarsplan. Nu planerar Nacka kommun i samarbete med Stockholms stad att redan under 2014 smalna av Ältabergsvägens vägbana med 2 meter för att bygga en gång- och cykelbana på nordöstra sidan med för cyklister besvärliga knixar vid alla tvärvägar. Cyklister utefter Tyresö- och Vendelsöstråken skulle dessutom behöva korsa Ältabergsvägen två gånger med för cyklister besvärliga S-kurvor om de använder den planerade banan. Denna konstruktion skulle sannolikt leda till att många snabbcyklister kommer att välja körbanan där de får trängas med buss- och biltrafiken på den smalare vägbanan som nu får ökad biltrafik i samband med ny bebyggelse. Det som krävs för ett regionalt cykelstråk är istället en separat bana utefter Ältabergsvägens sydvästra sida och vidare längs Flatenvägen till Flatenbadet där cykelbana börjar.

#### **Huvudcykelnät**

##### **Älgövägen**

Älgövägen från Solsidan till Älgö gård bör definitivt

klassas som ett huvudcykelstråk. Speciellt sträckan över Svärdsö är nu en för cyklister mycket otrevlig sträcka med tanke på att bilisterna inte alls håller lagstadgade 40 km/h utan oftast kör betydligt fortare. Att man här nyligen byggde enbart gångbana var ett stort misstag. Det är inte realistiskt att en Älgöbo på väg till arbete dagligen går till Solsidan. Däremot är en daglig cykeltur från ett hem på Älgö till Solsidan för att fortsätta med tåget fullt rimligt. Alltså, bygg snarast en cykelbana åtminstone utmed Svärdsödelen av Älgövägen!

På Trafikverkets 2014-02-10 publicerade ”Regional cykelplan för Stockholms län” nämns Älgö som målpunkt i en länsskiss på sidan 15. I Nackas remissversion av cykelplan 2014 har Älgö däremot helt ignorerats. Skärpning!

### **Grustagsvägen**

Att klassificera Grustagsvägen som del i ett huvudcykelnät anser vi vara fel. Den bör räknas som en lokal cykelväg. Cyklister från det regionala cykelnätet söderifrån (Skrubba Malmväg) väljer knappast Grustagsvägen för att nå Evalundsvägen. Väljer man Lovisedalsvägen slipper man backarna och det är närmare. Från Tyresö centrum väljer cyklister givetvis hellre vägen genom Storkällans kyrkogård för att nå Evalundsvägen. Att, som föreslås, sätta prioritet 1 på cykelbana utefter den relativt breda och idag måttligt trafikerade Grustagsvägen är därför inte rimligt. Satsa först på mer angelägna förbättringar.

### **Evalundsvägen**

En cykelbana utefter Evalundsvägen och Storkällans väg väster om Grustagsvägen vore däremot en viktig förbättring av det viktiga huvudcykelstråket mellan Tyresö centrum och Älta gård, ett stråk som efterlyses i den regionala cykelplanen som alternativ till regionala Ältastråket.

### **Kvarnholmsförbindelsen**

Den Kvarnholmsförbindelse som nu byggs kommer tyvärr att vara av synnerligen usel standard för cyklister. En stor del av cykeltrafiken där kan förmodas bli ungdom bosatt på Kvarnholmen på väg mot Nacka gymnasium eller Nacka idrottsplats. De kommer att tvingas till en lång omväg genom Vikdalen med brant backe, Järlastigen. Troligen kommer de ofta, trots förbud, att cykla (och gå) genom tunneln som är betydligt närmare. Detta utgör en allvarlig trafikfara.

### **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 tunnel. 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.

### **Genväg Ältastråket – Järtaleden bortglömd**

En existerande cykelväg som via Nysättravägen och en cykelväg väster om Vassvägen förbinder Ältastråket med Järtaleden tycks helt vara bortglömd i remissversionen. I stället har den längre vägen via Planivägen markerats som huvudcykelväg. Denna genväg finns givetvis med på alla cykelkartor och bör finnas med i cykelplaneringen och få en bättre anslutning till Ältastråket (Nackanäsvägen).

### **Lokala cykelvägar**

#### **Hästhagen-Nacka kvarn**

Det föreslås en upprustning av cykelvägen Saltsjö-Duvnäs stn – Nacka kvarn. Den viktigaste åtgärden bör vara en cykelbana på södra sidan av Hästhagsvägen mellan Hästhagen och Ältavägen, d.v.s. söder om byggnaden Nacka kvarn. Den gamla vägen norr om kvarnbyggnaden är alldeles för brant för att fungera som cykelstråk.

#### **Dammtorpssjöns nordspets (Björkhagen – Ältavägen)**

Vid Dammtorpssjöns nordspets har i förgreningen inte hänsyn tagits till den huvudsakligen använda färdvägen. Cyklister och gående från Nackareservatet som t.ex. kan 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. Förslag: Ta bort den närmaste bilparkeringsplatsen och gör en mjuk sväng för cyklister och gående.

#### **Ältavägen mellan Älta Idrottsväg och Älta Gård**

Gång/cykelbanan på den västra sidan Ältavägen (vid Konsum) bör utrustas med ett ca 30 m långt räcke mellan cykelbana och körbana. Cykelbanan är smal och det finns ingen skyddszon mellan cyklister och körbana. Här passerar många människor, särskilt cykelovana skolbarn. Vid möten kan dessa tvingas att cykla mycket nära körbanan. Att ett barn skulle vingla till och fall ut i körbanan är inte så sannolikt, och farten är begränsad till 30 km/h på denna sträcka, men konsekvenserna av en olycka är potentiellt stora. Då sträckan är så kort måste det vara en mycket billig och därmed rimlig åtgärd att förse sträckan med ett räcke som förhindrar olyckor och får skolbarnen att känna sig trygga.

#### **Nacka Strand – Svindersviken**

Strandpromenadens användbarhet hämmas idag väsentligt då biten mellan Marinstaden och Ryssviksvägen helt saknas. Det är mycket angeläget att bygga denna sträcka samt en viss upprustning vidare mot det inre av Svindersviken. Därifrån vore det önskvärt med en mer cykelvänlig fortsättning mot tunneln under Sicklavägen och Stockholm. Går det att bygga en kort cykelväg utefter Värmdöledens sydsida?

### **Prästkragens väg**

Cykelvägen över Värmdöleden som förbinder Prästkragens väg med Moravägen har idag en mjuk sväng på södra sidan mot Prästkragens väg. Om planerat verksamhetsområde där genomförs riskerar den att i stället få en för cyklister hopplöst tvär sväng, en betydande försämring av standarden.

### **Gustavsviksvägen**

Utefter Gustavsviksvägen skulle det behövas en cykelbana, ej föreslaget i remissversionen av Cykelplanen.

### **Övrigt**

#### **Cykelvägvisning**

I Sickla finns på flera ställen hänvisningsskyltar för cyklister med en pil och texten "Stockholm 1". I remissversionen avbildas en skylt med "Stockholm 1,9". 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.

#### **Cykelparkering**

Det är väsentligt att ha bra cykelparkeringsplatser med god kapacitet vid centrala lokaltrafikhållplatser. 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.

#### **Medtaga cykel på kollektivtrafik**

Det är viktigt att kunna ta med cykel på kollektivtrafiken. Båtlinjen 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. Cyklar kan även tas med på Waxholmsbolagets båtar. Vidare kan cykel medtagas på Saltsjöbanan, dock bara vissa tider. Det saknas tyvärr möjlighet att ta med cykel på bussar i SL-trafiken Stockholm – Nacka – Värmdö. Endast den privata bussen Nacka – Kista erbjuder en sådan möjlighet.

#### **Vinterunderhåll**

Det är väsentligt att, som föreslås, förbättra vinterunderhållet av Nackas cykelvägar. Tyvärr har gruset brukat ligga kvar alltför länge på vårarna. Det är viktigt att samla upp det så fort som möjligt.

#### **Framkomlighets- och trafiksäkerhetsproblem**

I övrigt bör i remissversionen av Regional cykelplan beskrivna framkomlighets- och trafiksäkerhetsproblemen i möjligaste mån åtgärdas liksom sådana problem på övrigt cykelvägnät.

#### **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 utställd detaljplan för Tvärbanan till Nacka 2014-03-28**

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. I likhet med Tekniska nämnden anser vi att en hiss från norra plattformen för att förbättra möjligheten att byta till buss vore önskvärd och vi anser att den bör finnas där även efter det att centrumbyggnaden står klar.

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.

### **Remissvar avseende Trafikverkets vägplan för ny Skurubro, väg 222 2014-12-19**

Till Trafikverket, Ärendemottagningen

#### **Vilket trafikproblem vill man lösa?**

Nacka Miljövårdsråd är tacksamma för att en ny påfart nu byggts från Björknäs till Skurubron. Vi uppfattar, i likhet med tidningen Mitt i Nacka (utdrag bifogas) att problemet med köer och olyckor vid Skurubron tack vare denna ramp med accelerationssträcka i stort sett är borta.

Problemet med köer på väg 222 idag verkar huvudsakligen finnas på två andra delar av vägen, dels väster om korsningen med Gustavsbergsvägen och Ingarövägen där två körfält tvingas ihop till ett före Farstabron och dels närmare Stockholm där köer i Södra länken och köer kring Danviksbron leder till köer på väg 222.

Vägverket/Trafikverket har tidigare givit relativt låg prioritet till förslaget att bygga en ny Skurubro för motorvägstrafiken. Vi tror att denna bedömning är rimlig. En motorvägsbro skulle bara ge mindre trafikmässiga fördelar jämfört med nuvarande situation.

I övrigt bör man i syfte att minska koldioxidutsläppen försöka att se till att förbättra kollektivtrafiken så att andelen kollektivtrafikresenärer ökar. Bl.a. bör man överväga någon form av spårförbindelse över Skurusundet. Nacka kommun har redan gjort en studie av en förlängning av tunnelbanan till Orminge.

#### **Buller och miljö**

En motorvägsbro skulle ge betydande miljömässiga nackdelar i form av ökat buller (p.g.a. högre hastigheter),

intrång i Skuruparken och på Björknässidan mm. Vid det välbesökta av Trafikverket 18 november 2010 anordnade samrådsmötet om Skurubrofrågan visade det sig att nästan samtliga närvarande var starkt emot att nu bygga en motorvägsbro. Istället bör man förutsättningslöst undersöka om den mest rimliga åtgärden är att först bygga en spårförbindelse eller någon gång i framtiden en motorvägsbro.

### **Cykel- och gångbanan måste göras bättre**

Utformningen av cykel- och gångbanan på Skurusidan i Trafikverkets vägplan är katastrofalt dålig. Det pågår ett arbete med att skapa en bra cykelväg av hög kvalitet för relativt snabba cyklisterna genom Nacka från Danviksbron mot Gustavsberg, det regionala Värmdöstråket. På Trafikverkets vägplan saboteras detta genom att leda stråket i en omväg med mycket skarp kurva. Vi finner det helt nödvändigt vid planering av en eventuell framtida bro istället ge cykel- och gångstråket en mjukare kurva och närmare väg in mot den befintligt stråk under motorvägen och dess på- och avfarter, se bild. Gång- och cykeltrafiken mot Skurusundsvägen norr om korsningen bör då få vägar både mot Skurubron och mot Värmdövägen genom Sicklaön. Se bild på sid. 36.

### **Hållplats för motorvägsbussar**

En möjlighet som saknas idag är att kunna byta mellan motorvägsbussar till och från Värmdö kommun och bussarna som trafikerar Boo och Sicklaön i Nacka. Vid Skuru bör det, oberoende om ny bro byggs eller inte, ordnas en möjlighet för motorvägsbussarna att stanna till på motorvägens påfarter och avfarter för att på så sätt möjliggöra byte till buss som trafikerar den mer lokala Värmdövägen. Givetvis måste busshållplatser och gångvägar planeras noggrant.

### **Broalternativ**

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

### **Slutsats**

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

### **Remissvar angående väg 222, ”Trafikplats Kvarnholmen”, skede samrådshandling Ärendenummer TRV 2014/49933 2014-11-30**

Till Trafikverket, Ärendemottagningen

Nacka Miljövårdsråd avråder bestämt från föreslagen motorvägsanslutning. Behovet av att från Kvarnholmen, Nacka gymnasium och Sportcentrum komma snabbare mot Stockholm och Södra länken på detta sätt är inte så stort att en särskild motorvägsanslutning är motiverat. Skulle en motorvägsanslutning på denna plats ändå komma till stånd är det väsentligt att den planerade rondellen på sydsidan och droppen på nordsidan utgår till förmån för enkla korsningar då förslaget på ett mycket

allvarligt sätt hindrar gångtrafiken och accessen till Ryssbergen.

### **Information och öppenhet**

Trafikverket har tyvärr kallat till mötet på ett otydligt sätt. Det fanns ingen information utom kortfattad annons i Nacka Värmdö Posten. Ytterligare information om ärendet fanns inte heller på webben förrän dagen innan mötet. Nacka Miljövårdsråd saknar den öppenhet och kontinuitet som skall finnas i planeringsprocessen enligt Väglagen.

Tidigare förstudie med samma namn (enligt tidigare lagstiftning) omfattade ett större område med ett flertal alternativa anslutningar till väg 222/Värmdöleden. Nu omfattar ärendet ett mindre område. Projektet innehåller en ny avfart västerifrån till en ny cirkulationsplats och en ny påfart västerut från en ny s.k. droppe med anslutning till Kvarnholmsförbindelsen. Trafikverket har därmed valt ett alternativ för samråd vilket borde framgått av informationen. Namnet Kvarnholmens trafikplats var oprecis för förstudien och är tveksamt också för vägplanen som borde haft namn efter området där projektet ligger. I varje fall borde kallelsen haft med information om att ärendet geografiskt gäller Järlahöjden vid Nacka gymnasium.

En komplikation är att projektet är en del av Kvarnholmsförbindelsen som i sin tur är en liten pusselbit i infrastrukturen för det större projektet Nacka bygger stad. Komplexiteten är ytterligare ett motiv för att för att det krävs tydlig information.

Trafikverkets möte var i sig välordnat och flera expertområden var företrädade men allmänheten hade kunnat delta på ett bättre sätt om man haft tillgång till viktig information före mötet.

### **Val av alternativ**

Det är problematiskt att man först bestämmer om en Kvarnholmsförbindelse och sedan, under byggtiden av denna, tas beslut om trafikplatsen. Man hinner knappt färdigställa en trevägskorsning mellan Kvarnholmsförbindelsen och Griffelvägen förrän det är dags att bygga en cirkulationsplats på samma plats. Nacka miljövårdsråd har tidigare varit negativ till olika anslutningar som påverkar Ryssbergen.

Den aktuella påfarten kan eventuellt accepteras om den utförs med ett mycket begränsat ingrep. Den minskar trycket på trafikplats Henriksdal vilket är bra bl.a. ur kollektivtrafiksynpunkt.

Det som inte får ske är en exploatering av Ryssbergen längs Värmdöleden. Avfarten tycks inte heller öppna för en sådan exploatering. Kvarnholmsförbindelsen har redan inneburit stora ingrepp i Ryssbergen som påverkat det blivande naturreservatets värden och omfattning.

Vägportpassagen och tunnelmynningen ligger tätt och där ska påfarten rymmas. En vägranlutning här, för en tänkt Ryssbergsexploatering, skulle skapa en helt orimlig trafiksituation förutom de enorma ingreppen i hållmarksskogen.

### **Trafiksäkerhet**

Den biltrafik som tillkommer i passagen under Värmdöleden pga. trafikplatsen påverkar gång- och cykeltrafiken

menligt. Sikten är begränsad i mynningarna av denna mycket smala vägport. Alla trafikantgrupper får problem här. Eventuellt behövs trafikljus för passagen av Griffelvägen vid busshållplatsen samt vid Stadshuset.

Gång- och cykelförbindelsen som följer Griffelvägens sydsida och vidare förbi trevägskorsningen söder om porten bör som idag följa vägen upp mot gymnasiet. Om man trots allt väljer en cirkulationsplats här måste som nu en gång- och cykelförbindelse längs hela bilvägen finnas.

Nacka miljövårdsråd konstaterar att den 300 meter långa tunneln kommer locka till sig gående och cyklister eftersom stigen över berget och cykelvägen via Vikdalen är mindre bekväma och tar längre tid. Skolbarnens väg bör analyseras ytterligare. Nacka kommun avser arbeta ytterligare med barnperspektivet och detta borde också gälla Trafikverket i det aktuella ärendet.

Hur klarar ramperna extrema snöfall? Vägområdet är mycket brett, ligger högt och är utsatt vid kraftiga vindar.

### Trafikbuller och partiklar i luft

Avfarten påverkar befintligt bullerskydd i form av berg, befintlig bullervall och befintligt bullerplank som tas bort och måste ersättas med ännu bättre åtgärder för att hantera gradvis ökande buller från Värmdöleden. Det hittillsvarande utredningsmaterialet bör kompletteras för att visa att så också sker. Buller kan eventuellt reflekteras från bergskärningar på norra sidan vilket bör analyseras. Nacka bygger stad och bullerfrågorna får ökad betydelse.

Därutöver bör partikelhalterna i luften (bl.a. utifrån dubbdäck) beaktas. Hastigheten på Värmdöleden bör sannolikt sänkas. Även trafiksäkerhetsskäl (ytterligare en trafikplats) talar för detta. Den framtida miljön i stadsområdet söder om väg 222 måste prioriteras. Detta gäller bostadsmiljön, skolmiljön och fritidsmiljön vid idrottsområdet.

### Intrång

Nacka kommun har satsat på att utveckla begreppet ekosystemtjänster i planeringssammanhang. Nacka miljövårdsråd finner inte att Trafikverket i det aktuella projektet använder detta analysinstrument. På- och avfart mm ökar den hårdgjorda ytan i området och detta behöver kompenseras med tanke på vikten av en hög grönytefaktor i stadsområdet som gradvis byggs ut. Hur mycket ökar dagvattenmängden med projektet och hur påverkas recipienten? Planeras lokal fördröjning av avrinningen? Ett utvecklat miljömålsperspektiv skulle vara till hjälp i analysen.

Två våtmarker ligger i anslutning till projektet norr om Värmdöleden och påverkas delvis. Passagen under Värmdöleden samt cirkulationsplats och droppe på ömse sidor ligger lågt. Hur klarar dessa extrema väderhändelser? Var kommer etableringsområde/en upprättas?

Naturvärdesbedömningen verkar i huvudsak vara saklig men att den inte går att kontrollera vid denna årstid. Nacka miljövårdsråd efterlyser dock ett bredare perspektiv. Hur många hektar är Ryssbergenområdet totalt och vad omfattar respektive vegetationstyp? De ingrepp som gjorts för Kvarnholmsförbindelsen och dess etableringsområde – hur har dessa redan påverkat respektive vegetationstyp? Hur mycket minskar respektive typ av trafikplatsen och etableringsområdet för

detta föreslagna projekt? Additativa små ingrepp i området minskar gradvis möjligheterna för bl.a. djurlivet. T.ex. liten hackspett kräver ju 200 hektar av viss kvalitet för en stabil etablering.

De dokument som presenteras omfattar ett flertal sakområden som är relevanta och tycks ha genomförts på ett i huvudsak professionellt sätt. Slutsatserna är ofta att projektet bara innebär marginella effekter på omgivningen. Det som fattas är analys av vad flera exploateringar tillsammans innebär för grönområden, dagvattenavrinning, vattenkvalitet, vägbuller mm. Kvarnholmsexploateringen, Kvarnholmsförbindelsen och den aktuella trafikplatsen tillsammans får effekter för exempelvis Svindersvikens vattenkvalitet. Behövs ytterligare åtgärder med tanke på vattendirektivet?

I gestaltningsprogrammet redovisas kompensationsåtgärder genom att höja tillgängligheten genom porten vid Birkavägen samt genom att öka mängden död ved i området. Träd som fällts för projektet lämnas längre in i området samt man föreslår ringbarkning av vissa lövträd i våtmark.

Nacka Miljövårdsråd anser att ytterligare kompensationsåtgärder behövs i anslutning till vägporten vid trafikplatsen. Järlastigen är ett gång- och cykelstråk som störs av biltrafiken som tar huvuddelen av portens bredd. Denna lilla port var mycket frekventerad och fungerade bra som port mot grönområdet Ryssbergen. Nu är den en vägport av landsbygdsstandard, med en smal och otrygg remsa med dålig sikt, där gång- och cykeltrafiken trängs ihop. Vad kan kompensera detta? Får nackborna exempelvis en bra förbindelse från den aktuella vägporten upp till utkiksplatserna på Ryssbergen, viktiga målpunkter i det blivande naturreservatet? En stig parallellt med Värmdöleden västerut mot det låglänta området behandlas inte alls. Friluftslivsaspekterna är inte färdigbehandlade. Försämringarna i detta avseende måste beskrivas korrekt och ytterligare kompensationsåtgärder utvecklas.

Olika försiktighetsåtgärder beskrivs i dokumenten som är underlag till vägplanen. Ibland står det bör eller föreslås och ibland ska man åtgärda ett visst problem. Ordvalet är inte alltid konsekvent och detta skapar oklarhet. Detta kan dock lätt förbättras till nästa skede. Vad som är viktigt är tydlighet så att alla, entreprenörer och underentreprenörer, vet vad som gäller under byggtiden.

Gestaltningen av bullerskydd i form av plank samt vegetation på vallar och slänter tas upp i utredningsmaterialet vilket är bra. Miljön kring väg 222 som helhet behöver diskuteras ytterligare med Nacka kommun. Hur kan vägen få mer karaktär av stadsmotorväg än av gängse motorvägsmiljö genom förort och handelsområden?

### Samverkan

Kommunen, Landstinget och Trafikverket ansvarar tillsammans för att helheten blir bra på Västra Sicklaön. Nacka miljövårdsråd ser inte att samverkan ännu fullt ut fungerar i den aktuella vägplaneprocessen och känner en viss oro för att Vägverket inte tar tillräcklig hänsyn till Nacka kommuns miljöambitioner för Nacka bygger stad.

Detaljplanearbete pågår kring Kvarnholmsvägen på Kvarnholmen. Där finns inte värdmönjlighet för led buss



inplanerad. Det kan visa sig problematiskt när Kvarnholmsförbindelsen av något skäl behöver stängas av (olycka, reparationer etc.). Den genomgående busstrafik som planeras kan inte alltid fungera. Att bygga för långsiktigt fungerande kollektivtrafik både lokalt och regionalt bör prioriteras. Hur ändras kollektivtrafikfältet på väg 222 vid den nya trafikplatsens anslutningar? Påverkas de regionala bussförbindelserna negativt?

Den kommunala översiktsplaneringen och den regionala planeringen är rudimentärt beskrivet. Det fattas beskrivning av strukturplanen, ekosystemtjänstperspektivet, tunnelbaneöverenskommelse etc. Varje delbeslut påverkar den goda helhet för Nacka stad som är det långsiktiga målet.

Det går dock inte att kritisera Trafikverket för de brister

som finns i Nackas översiktsplanering. Man ligger efter med den fördjupade översiktsplaneringen och tvingas gå direkt på detaljplaneprogram och detaljplaner innan de översiktliga frågorna behandlats i demokratisk ordning.

Nacka Miljövårdsråd har noterat att flera stora företag flyttat sin verksamhet från exempelvis Nacka strand där kontorsbyggnader skall omvandlas till bostäder. Detta ökar pendlingsstrycket som blir mer ensidigt. Fluktuationen i transportbehov gör att ännu mer trängsel uppstår i både bil- och kollektivtrafiken.

Nacka miljövårdsråd efterlyser åtgärder av annat slag än bara nya vägar vilket också är i överensstämmelse med trafikverkets principer. Det arbete som Tyresö kommun bedriver borde Trafikverket övertala Nacka kommun att ta efter.

## MILJÖMÅL OCH NATURRESERVAT

### Synpunkter beträffande förslag till lokala miljömål för Nacka kommun 2014-04-24

#### Sammanfattning

Nacka Miljövårdsråd ser positivt på att kommunen påbörjat arbetet med lokala miljömål utifrån de av riksdagen beslutade 16 miljökvalitetsmålen. Det är bra att detta utgår från en regional process där Stockholms läns kommuner deltagit. Tyvärr framgår det inte av materialet varför man begränsat antalet miljömål till 6 av 16 nationella miljökvalitetsmål. Inte heller hur och när samtliga för Nacka kommun relevanta miljökvalitetsmål avses behandlas framgår. En helhetssyn saknas.

En redovisning till olika tidigare dokument och ställningstaganden i kommunen med koppling till miljömål skulle kunna förbättra förståelsen av det kortfattade förslaget som nu remitterats.

Nacka kommun behöver höja ambitionen i miljömålsarbetet med tanke på den stora expansion kommunen står inför. I stället för den reaktiva, defensiva attityd som miljömålsförslaget ger uttryck för krävs ett bredare, engagerat och proaktivt arbete.

Den enda information om arbetet med miljömålen utanför kommunens organisation har skett genom ett seminarium i november 2013. Då var Nacka Miljövårdsråd representerat. Huvudsakligen har fyra nämnder och KS varit med i arbetet med lokala miljömål. Vi förutsätter att fler delar av kommunens förvaltning samt organisationer och näringsliv samt skolor får en viktigare roll i arbetet framöver. För att få verk samma redskap i den lokala politiken måste berörda samhällsaktörer engageras.

Nacka Miljövårdsråd önskar få kommande material på remiss.

#### Nackas sex huvudmål

För varje huvudmål redovisas kunskapsunderlag och miljömålsstatus kortfattat. Därefter redovisas två till sex etappmål för respektive huvudmål. För varje etappmål utpekades en eller flera nämnder som är ansvariga och som följer upp dessa med hjälp av bl.a. indikatorer.

Strukturen följer i stort det som beslutats regionalt, enligt uppgift för att kunna göra jämförelser mellan länets kommuner. I ett fall har dock "nackaförutsättningarna" påverkat ett huvudmål med etappmål genom att tre av de nationella målen avseende vatten och övergödning kombinerats – "(4) Levande sjöar, vattendrag och hav i balans". Det är bra att detta mål breddats men det är långt ifrån tillräckligt.

#### Viktiga frågor faller mellan stolarna

De viktiga vattenfrågorna täcks inte i och med att våtmarkerna inte behandlas. Kommunens våtmarker är hotade och de som finns kvar måste fortsättningsvis ge nödvändiga ekotjänster både i anslutning till bebyggda och i obebyggda områden. Österviks träsk har föreslagits fyllas igen för att möjliggöra båtuppläggning. Efter två vändor och insatser av ett flertal konsulter har MSB beslutat avslå. Att ett sådant förslag överhuvud taget kan utvecklas så långt som skett tyder på ett systemfel i dialogen mellan kommunen och Erstavik.

Myllrande våtmarker är ett bortprioriterat miljökvalitetsmål som är kopplat till flera andra mål, förutom vattenmålen också levande skogar (också bortprioriterat) samt ett rikt växt och djurliv.

Grundvatten av god kvalitet är ett annat bortprioriterat miljökvalitetsmål som berör vatten. Med tanke på saltvatteninträngning i brunnar är detta ett område som har stor relevans för Nacka.

En vattenplan knuten till översiktsplanen, som den som Haninge kommun har, skulle vara ett bra redskap bl.a. med tanke på vattendirektivet. Vissa kunskapsunderlag är viktigare än andra och behöver prioriteras.

Strandskyddet behöver hanteras i det lokala miljövårdsarbetet utifrån tillgänglighet och biologisk mångfald vid kust och sjöar.

För att kunna förstå miljövårdsstatus i Nacka för respektive mål behövs en grov uppskattning av läget i förhållande till andra jämförbara kommuner. Det finns gemensamma utmaningar där vi kan lära av andra kommuner som kommit längre både vad gäller kunskapsunderlag, uppföljning och strategier.

### **Balans mellan kommunens exploaterings- och miljöambitioner saknas**

Nacka Miljövårdsråd har konstaterat att kommunen inte varit ledande i nätverket kring det lokala miljövårdsarbetet i länet. Detta bör snarast ändras med tanke på kommunens enorma expansionsambitioner. För att balansera krävs en lika enorm satsning på miljöfrågor och sociala frågor. Lokala miljömål är en viktig pusselbit i detta arbete. Ansvariga nämnder behöver förankrade lokala miljömål för att hitta de kraftiga åtgärder som krävs. Ett stort antal exploateringar skall genomföras på kort tid. Nacka Miljövårdsråd har sedan länge förespråkat en försiktigare utbyggnadstakt för att hinna med en seriös behandling av viktiga kvaliteter i nackamiljön.

Det utvecklingsarbete som påbörjats kring ekosystemtjänster inom kommunen bör knytas närmare till miljömålsarbetet. Kommunens riktlinjer för hållbart byggande bör förbättras och kopplas till de lokala miljömålen. Det är hög tid att bra verktyg för kommunal planering kommer till användning.

### **Etappmålen behöver förtydligas**

Några etappmål visar på en för låg ambitionsnivå. Andelen inköp av ekologiska livsmedel bör exempelvis höjas.

Flera etappmål formuleras som andel av något som skall ökas en viss procentandel. Detta kan endast de invigda miljö- och planerareexperterna förstå vilket knappast är syftet. Det är naturligtvis bra med ett kortfattat dokument men exempelvis politiker och vanliga medborgare bör förstå vad som menas.

### **Kompletterande synpunkter beträffande förslag till lokala miljömål för Nacka kommun 2014-05-07**

Nacka Miljövårdsråd önskar komplettera våra tidigare synpunkter med en synpunkt som gäller Miljömål för Nacka 4.1 Livskraftiga ekosystem i sjöar, vattendrag och längs kust.

Föreslaget etappmål: *"Statusen för sjöar och vattendrag får inte försämrats och alla ska senast år 2021 ha uppnått minst god ekologisk status..."*

Vi har undersökt saken och jämfört med EUs Vattendirektiv och konstaterat att målet är bra formulerat.

Notera att flera av Nackas sjöar, bl.a. Ältasjön, Söderbysjön, Dammtorpssjön och delar av Nackas kuster är föreslagna att utpekas som Vattenförekomst enligt EUs vattendirektiv.

För att uppfylla EUs vattendirektiv måste vissa sjöar förbättra sin ekologiska status. T.ex. måste Ältasjön höjas från *måttlig* ekologisk status till *god* ekologisk status. För att åstadkomma detta måste fosforhalten sjunka (med ca 30 %) före 2021.

Problemet i förslaget är då inte målformuleringen utan *indikatorerna*: "Andel sjöar utav kommunens referenssjöar med ökade halter av fosfater."

Även om samtliga sjöar i kommunen skulle ha oförändrade halter av fosfater så skulle inte målet uppfyllas, eftersom målet kräver en minskning av fosforhalten i vissa sjöar. Så indikatorn speglar inte målet.

Det är som om Nacka kommun inte riktigt vågar ta steget och erkänna att fosforhalten måste minskas.

### **Remissvar avseende fjärde samrådsförslaget till bildande av naturreservat Skuruparken 2014-06-15**

Nacka Miljövårdsråd tillstyrker bildandet av naturreservat Skuruparken.

Vi vänder oss emellertid bestämt mot några av de ändringar i förslaget som gjorts jämfört med förslaget daterat november 2013.

Under rubrik **Naturreservatets syfte** (sid 5) vill vi ha kvar den tidigare meningen *"Aktiviteter och inslag som innebär privatisering av mark och som därmed minskar det allmänna rekreativsvärdet får dock inte inrymmas inom reservatet"* i stället för förslaget (april 2014) *"Det är dock av vikt att främja och utveckla tillgängligheten för allmänheten i området."*

Under rubrik **Intresseprövning** (sid 10) vill vi att stycket i sin helhet ska lyda som i förslaget daterat november 2013, dvs.: *"Inskränkningarna bedöms inte påverka något enskilt eller allmänt intresse i större utsträckning än nödvändigt med hänsyn till skyddsbehovet. Målet är att området i så stor utsträckning som möjligt ska vara allmäntillgängligt och att antalet privata stugor på sikt därför ska minimeras, eftersom de har negativ påverkan på rekreativsvärdet."*

Under rubrik **Stugbebyggelse** (sid 18) vill vi bara ha kvar det första stycket medan de tillagda styckena ska bort, med avslutande stycke som i version november 2013 *"Det finns idag bara en ursprunglig vikstuga kvar."*

**Stugkartan** (sid 19) anser vi måste tas bort ur förslaget.

**Angående förslaget i övrigt:** För övriga synpunkter hänvisar vi till våra remissvar av 2007-09-30 som finns tillgängligt på webben som <http://www.nackamiljo.se/skurupark.html>, vårt svar av 2010-11-09, tillgängligt som <http://www.nackamiljo.se/skurupark2.html> och vårt svar av 2014-01-14, tillgängligt som <http://www.nackamiljo.se/skurupark3.html>.

**Vi anser, som tidigare, att stugorna ska bort.** Tyvärr har markägaren försökt sabotera detta genom att ge fleråriga arrendekontrakt som inte avser endast husen utan även en omgivande tomt. Vidare har det förekommit svartbyggen i Skuruparken. Det är kommunens skyldighet att såsom tillsynsmyndighet ingripa mot åtgärder som strider mot det interimistiska förbudet och skadar det blivande naturreservatet.

### **Remissvar avseende andra samrådsförslaget till bildande av naturreservat Skarpnäs 2014-09-14**

Nacka Miljövårdsråd har tagit del av remissunderlaget för ovan nämnda reservatsförslag och vill framföra följande:

Vi tillstyrker bildandet av detta naturreservat.

### **Namnfrågan**

Vi föreslår att reservatet får namnet "Naturreservat Orminge".

Skarpnäs är ett namn som i praktiken inte går att lokalisera. Det förekommer i praktiken bara som fastighetsbeteckning på ett antal fastigheter med mycket få boende och är inte utsatt på någon vanlig karta. Det finns en detaljerad karta över området upprättad av orienterare i Järila och Ravinen med visst ekonomiskt stöd från kommunen. Kartan heter helt naturligt "Ormingebladet".

Skarpnäs har en historia. Man avsåg länge att anlägga en Skarpnäs villastad. När bebyggelsen till sist kom till stånd blev det huvudsakligen flerbostadshus och man valde, vad vi förstår för att undvika förväxling med Skarpnäck, namnet "Orminge" istället för "Skarpnäs" på den nya bebyggelsen.

Namnet Orminge har också en historia och är taget efter den huvuddel av ön Värmdö där platsen ligger, Ormingelandet. Övriga huvuddelar av ön heter Farstalandet (söder om Gustavsberg), Värmdölandet (öster om Ålstäket) och Fågelbrolandet (söder om Strömma kanal).

Detta naturreservat blir ett av Nackas större, att jämföra med Nackareservatet, Nyckelviken och Velamsund. Troligen vet de flesta Storstockholmare var de tre existerande större reservaten ligger medan en mycket liten andel av dessa kan placera Skarpnäs. Däremot vet de troligen var Orminge ligger.

Namnet "Naturreservat Skarpnäs" skulle kunna ge upphov till många missförstånd och osäkerhet om var området ligger.

Vår slutsats är att det är att föredra att ge det nya reservatet namnet "Naturreservat Orminge".

### **Markförlagd högspänningsledning genom området**

Vi motsätter oss inte att högspänningskabeln mellan Lidingö och transformatorstationen nära Boo f.d. kommunallhus markförlägges men vi har synpunkter på hur detta görs. Vi motsätter oss bestämt huvudförslaget från Pöyry SwedPower AB att spränga sig fram utanför Kummelbergets industriområdes staket. En sådan dragning skulle medföra betydande och bestående skador inom det aktuella naturreservatsområdet.

En dragning enligt deras alternativ 3 som följer Skarpövågen till Ormingeringen skulle ge betydligt mindre skador på reservatet. Problemen med existerande ledningar inom industriområdet måste vara ett lösbart problem.

Vid dragning utefter Skarpövågen bör man beakta att det är olämpligt att lägga en sådan kabel under en blivande gång- och cykelbana. Om skolbarn regelbundet använder denna gång- och cykelväg kommer de att vistas långa tider i kabelns magnetfält. Pöyry SwedPower AB redovisar att magnetfältet 1,5 meter över mark, d.v.s. i en vuxens huvudhöjd, i medeltal blir 0,55  $\mu\text{T}$  (mikroTesla) vilket överstiger de 0,4  $\mu\text{T}$  som är rekommenderat maximalt fält på plats där man stadigvarande vistas. Däremot redovisar de inte att magnetfältet då blir 0,85  $\mu\text{T}$  en meter över marken, 1,6  $\mu\text{T}$  en halv meter ovan mark och 3,4  $\mu\text{T}$  vid markytan. Barn skulle alltså påverkas av många gånger kraftigare magnetfält än rekommenderat för platser där man stadigvarande vistas. Elsäkerhetsverket rekommenderar att skolor, daghem och lekplatser inte bör läggas på platser med mer än 0,2-0,3  $\mu\text{T}$ .

Magnetfältet kan reduceras genom ett system med fem

kablar istället för tre kablar (se vårt remissvar av 2013-09-13 som finns tillgängligt på [www.nackamiljo.se/markkablarboo.html](http://www.nackamiljo.se/markkablarboo.html)). Att lägga kablarna djupare skulle givetvis också reducera magnetfälten.

### **Reservatets avgränsning**

Vi anser att det obebbyggda område i anslutning till Kummelbergets industriområde (väster om Montörvägen) som undantagits i reservatsförslaget bör ingå i reservatet.

På flera ställen i anslutning till Kummelbergets industriområde har industrierna brett ut sig utanför sitt område och in på den kommunala mark som nu föreslås bli naturreservat. Vi anser att kommunen måste se till att industrierna håller sig till sin mark och i möjligaste mån återställer marken till ursprungligt skick samt att kommunen måste beivra missbruk av kommunens mark, blivande reservatsmark.

Det är viktigt att Skarpövågen väster om Kummelbergets industriområde ingår i reservatet, annars skulle reservatet delas i två icke sammanhängande delar. Möjligheten för både människor och djur att passera över Skarpövågen utan onödiga hinder, som t.ex. bergsskärningar, är viktig.

Vidare är det viktigt att området sydväst om Möjavägen ingår i reservatet i förslagen omfattning samt att återstoden av detta område bibehåller sin status av "Park, allmän plats" som slås fast i gällande detaljplan, Spl 75. Stigarna söder om Möjavägen är viktiga ingångar från centrala Orminge mot reservatet. Bebyggelse här skulle allvarligt kunna försämra reservatets tillgänglighet.

### **Områdesbestämmelser**

Vi anser att bestämmelse C5 ska ändras från förbjudet att "cykla annat än på stig eller anlagd väg om ej annat anges" till "cykla annat än på väg eller anlagd stig om ej annat anges".

### **Skötselplan**

Det är viktigt att Boleden söder om Myrsjön upprustas till en sådan standard att den är framkomlig för gående. Idag är den på vissa platser endast framkomlig för klättrare.

I sektionen "Anordningar för friluftsliv" står på tre ställen "Ormingevågen", ska vara "Ormingeringen".

### **Utställningen**

Vi finner det synnerligen anmärkningsvärt och nonchalant mot allmänheten att man inte ställt ut detta reservatsförslag i närmaste bibliotek, Orminge bibliotek. Det första samrådsförslaget för detta reservat (med svarstid till 1999-12-10) ställdes givetvis ut även på Orminge bibliotek. Alla detaljplaneförslag och alla tidigare reservatsförslag har alltid brukat ställas ut på närmaste bibliotek.

### **Remissvar angående samråd för förslag till bildandet av Naturreservatet på Svärdsö 2014-09-14**

Nacka Miljövrårdsråd är mycket positiva till att Naturreservatet Svärdsö bildas. Vi tycker att det föreslagna

området i stort har mycket höga naturvärden och därigenom samt genom sitt läge nära större bebyggelse-områden lämpar sig mycket väl för att skyddas mot exploatering och annan förstörelse.

Vi tycker att det är bra att reservatet omfattar de tre vattenområdena i Erstaviken, Baggensfjärden och Vårgårdssjön, men vi är förvånade över att förslaget – trots att det beskriver naturvärden i vattenområdena – inte innehåller några väsentliga förslag om skydd för dessa. Det saknas också förslag till skydd för sjöfågellivet.

Nacka Miljövårdsråd har studerat dokumentet ”Svärdsö, Naturreservat i Nacka kommun, Föreskrifter – Avgränsning – Skötselplan (samrådsversion juli 2014)”. Vi instämmer i stora delar av dokumentet, men vill nedan lämna våra kommentarer, synpunkter och önskade tillägg:

Vi instämmer i syftet med naturreservatet ”att bevara och utveckla områdets värden för rekreation och biologisk mångfald”. Dock är vi oroliga för vad som ligger bakom uttrycket ”utveckla för rekreation”. Vi tycker inte att man skall anordna några större arrangemang eller anläggningar för rekreation. Vi anser att man måste prioritera att bevara den värdefulla naturen och dess livsmiljöer, underlätta för skyddsvärda arter och göra minimala ingrepp i naturen för framkomlighet och rekreation.

I föreskrifter (sid 6) nämns under A10 att det är förbjudet ”att anordna upplag inkl. snöupplag annat än i samband med skötsel av området och dess anläggningar.” Vi underförstår med detta att kommunens planer, att ordna upplag för snö från gator och vägar vid Älgövägen, som diskuterats, ej är aktuella. Vi anser att en sådan hantering avsevärt skulle förstöra vattenkvaliteten i reservatets sankta områden i närheten.

I ordningsföreskrifterna (sid 7) eller på annan plats anser vi att ett allmänt förbud för hästar bör införas. Hästar och ridning breder ju ut sig alltmer i Nackas natur och även naturreservat (Velamsund, Skogsö, Erstavik, planerat vid Hellasgården m.m.) Vi tycker därför att Svärdsö kan få vara en fristad fri från hästar. Ridning förorsakar ju skador i naturen, särskilt på Svärdsö med många känsliga hållmarker, och många människor är rädda för att möta hästar i naturen. Någon hästverksamhet i form av ridskola, stall el. dyl. finns ju inte i närheten av Svärdsö, varför vi inte kan se något behov av att tillåta hästar i reservatet.

Förbudet C5 ”cykla annat än på stig eller anlagd väg om ej annat anges”. Vi anser att texten bör ändras till ”cykla annat än på anlagd stig eller anlagd väg om ej annat anges”. Som skrivningen nu är blir det tillåtet att cykla var som helst, eftersom det ganska fort bildas en stig då man cyklar på samma ställe, och då skulle det alltså bli tillåtet.

Det är vanligt, att man nu vid gångstigar i naturen och parker röjer närliggande buskar och träd med motiveringen att man därigenom ökar säkerheten. Vi anser att detta förstör naturen och därför bör förbjudas. Säkerheten ökar inte genom sådan röjning – möjligen känslan av säkerhet. Täta buskage är dessutom värdefulla som skydd för smådjur och fåglar och utgör ett naturligt och positivt inslag i naturen.

Förbudet C8 ”tälta eller parkera husvagn mer än en natt”. Vi anser att tältning inte ska förekomma i våra naturreservat. De som tältar väljer ofta de platser där de stör djurlivet mest, skyddade ställen, särskilt inne i vikar, och stör oundvikligen fågellivet där.

Vid många tidigare naturreservatsbildningar i Nacka har man passat på att trycka in ny bebyggelse alldeles intill reservatsgränserna och även inne i reservatet (Skogsö, Abborrträsk, Tollare, Långsjön, planerat vid Trollsjön, förslaget vid Telegrafberget och Baggensstäkets kulturreservat). Detta tycker vi är mycket olämpligt eftersom det tar bort en stor del av det område i reservatet som skall upplevas som natur. I det blivande Svärdsö naturreservat anser vi att ett sådant förfarande är särskilt olämpligt, eftersom det redan finns bebyggelse intill delar av reservatsgränsen.

Den föreslagna förskolan är vi därför helt motståndare till. En sådan skulle alstra störande trafik och verksamhet i reservatet. Den planerade lokaliseringen på Älgö anser vi vara betydligt bättre, då man där i stor utsträckning kan gå till förskolan i stället för att behöva ta bilen till Svärdsö.

Båtklubbens område bör ej få utökas utöver befintlig storlek, men en utökning av den intilliggande parkeringen, för nyttjande av båtklubben och besökare till naturreservatet, tycker vi är rimlig. Viss parkering längs Älgövägen tycker vi också kan tillåtas.

Nacka Miljövårdsråd vill att Furuholmen (i områdets norra del) och Torskholmshögrynnan (i söder) ska klassas som fågelskyddsområden och att de sköts och administreras som sådana när det gäller förbud för landstigning, störande båttrafik m.m.

Fiske bör begränsas under fiskens lekperioder i hela reservatet.

Nacka Miljövårdsråd är alltså positiva till att Svärdsö naturreservat inrättas, och anser att inriktningen av bildandet, ”utvecklandet” och den löpande skötseln skall vara att i största möjliga utsträckning bevara den befintliga naturen och inskränka ”anordningar och anläggningar” i form av grillplatser, bänkar, trappor, ledstänger, beläggning av stigar och röjning kring dessa m.m. till ett minimum.

## BODAR – MASTER - KABLAR

Yttrande över förslag till bygglov för mobilmaster, mobiltorn och teknikbodar  
2014-04-11

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 mobil-telefonisändare.

Det är viktigt att tvinga de olika operatörerna att samordna sina byggen av master och torn, d v s 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 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.

Vi anser det helt orimligt att uppföra ”**en tredje Nacka-mast**” för mobiltelefoni, 150 meter hög. Det måste rimligen gå att montera mobiltelefonsändare i någon av de båda existerande masterna. De kartor som avser att utvisa var masten och stagen skall placeras är helt undermåliga. De utvisar främst läget i förhållande till en sedan länge riven kraftledning, de ger inte en rättvisande bild av var fästpunkterna för stagen kommer att hamna eller vilket område man avser att röja från skog. Ansökan måste därför även betraktas som ofullständig och avvisas. Avser man att stängsla in platsen? (Erstavik 25:1, dnr B 2012-0207)

Det 24 meter höga tornet på **Skuru Idrottsplats** skulle placeras på en idrottsplats och bara ca 9 meter från tomterna på Ekdungevägen 19 och 21 (Sicklaön 70:41 och Sicklaön 70:42) och bör avvisas som alltför nära bostäder och idrottande ungdom. (Sicklaön 69:1, dnr B 2014-0076)

Den 35 meter höga monopolen vid **Älta ishall** skulle bli ett orimligt högt torn nära skola och idrottsområden. Det sitter mobiländare på ett högt hus bara 500 m söder om föreslagen plats varför det förefaller onödigt med detta torn. Det bör därför avvisas som alltför nära skola och idrottande ungdom. Platsen ligger inom ett område där ett planprogram håller på att upprättas. Byggnadstillstånd bör inte ges på platsen förrän det är klart att det inte påverkar planerna i detta planprogram. (Älta 14:101, dnr B 2013-1639)

Den 30 meter höga monopolen i **Duvnäs utskog** söder om Utskogsstigen ligger nära lekplats varför placeringen inte är bra. Ansökningshandlingarna är ofullständiga, det saknas en översiktskarta som erfordras för den som inte är väl orienterad på platsen ska kunna förstå var den ska placeras, och beskrivning av teknikbyggnad saknas. (Sicklaön 409:13, dnr B 2014-0086)

Det 36 meter höga mobiltornet vid **Bågvägen i Kummelnäs** bör inte behövas då det finns en mobilmast ca 400 m nordväst om platsen på berget omgivet av vägarna Vikinghillsvägen, Risvägen, Röde orms väg och Enrisvägen. Den existerande masten bör kunna användas

av flera operatörer. Ansökan är ofullständig då det inte framgår hur man tänkt sig att dra elkabel till platsen samt om man avser att anlägga någon sorts väg in till platsen. (Velamsund 14:1, dnr B 2013-1594)

Det 42 meter höga fackverkstornet vid **Värmdöleden**, 100 meter sydöst om **Porfyrvägens** vändplan, kan med fördel få förlängt tillstånd. Det ligger vid motorvägen en bit från bebyggelse. (Backeböl 1:814, dnr B 2013-1139)

Det 36 meter höga fackverkstornet på f.d. **Porsmosse-verkets** område bör kunna beviljas förlängt tillstånd om det inte är aktuellt att bebygga området med t.ex. bostäder eller skola. (Kummelnäs 11:118, dnr B 2018-1077)

Nacka Miljövädråd 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 på Skuru IP (Sicklaön 69:1, dnr B 2014-0076) 2014-08-08

... Det 24 meter höga tornet på **Skuru Idrottsplats** skulle enligt det nu reviderade förslaget placeras bara ca 11 meter från från tomten Sportvägen 9 (Sickla 70:22) och ca 15 meter från Ekdungevägen 27 (Sicklaön 70:64) och bör avvisas som alltför nära bostäder och idrottande ungdom. Det gamla förslaget till placering kungjort i mars 2014 var ca 9 meter från tomterna på Ekdungevägen 19 och 21 (Sicklaön 70:41 och Sicklaön 70:42).

Det är anmärkningsvärt att trots att kungörelsen var införd 27 juni med hänvisning till [www.nacka.se/3G-anlaggningar](http://www.nacka.se/3G-anlaggningar) så lades det nya förslaget (efter vårt påpekande 28 juni) inte ut på webben förrän 3 juli. ...

### Yttrande över förslag till bygglov för mobilmast vid Dalaröbryggan i Saltsjöbaden (Rösunda 2:2, Dnr B2007-1037) 2014-10-06

... Masten på berget vid Dalaröbryggan vid Saltsjöbadens station skulle upplevas som mycket störade för besökare till området, för närboende och från Baggensfjärden. Platsen ligger inom strandskyddsområde och är av riksintresse. Förslaget synes oss synnerligen omdömeslöst och bör definitivt avvisas. Tillstånd för denna mast avvisades första gången 2008 och så bör ske även nu.

En brist i ansökan är att det inte framgår hur man tänkt sig att dra ledningar till den föreslagna masten, något som är svårt eftersom det är berg i dagen. Vi anser att man absolut inte får spränga i berget för att lägga ned kablar, en luftledning är även det mycket störande. Vi anser ansökan ofullständig eftersom det inte framgår hur man tänkt sig kabeldragningen.

## KOMMUNDELARNA

### Boo

#### Remissvar avseende revidering av detaljplan för Sydöstra Lännersta 2 (Område W) för Lännersta 1:876 2014-02-13

Nacka Miljövårdsråd vill lämna följande synpunkter på föreslagen revidering av detaljplan.

#### Remissförfarandet

Vi finner det synnerligen anmärkningsvärt att detta ändringsförslag över huvud inte publicerats på kommunens webbsidor eller annonserats i någon tidning. På kommunens webbsidor ligger istället granskningsförslaget från 2013. Långt efter början av samrådtiden för detta ändringsförslag (2014-01-28) infördes där en upplysning om att det existerade ett ändringsförslag för Lännersta 1:876 men utan upplysning om de principiellt annorlunda reglerna för bebyggelsen där och utan möjlighet att hitta ändringsförslaget som inte finns någonstans på kommunens webb, inte heller bland nämndhandlingar.

#### Bebyggelse

På Lännersta 1:876 planeras nu för ca nio villor i futuristisk stil som helt avviker från planeringen av Sydöstra Lännersta 2 (Område W) i övrigt. Detta är helt i strid med Start-PMs intention att bevara områdets karaktär. Vi motsätter oss denna plan och rekommenderar att, om ingen del av Lännersta 1:876 kommer till användning för skoländamål, tomten istället indelas i fyra villatomter med bestämmelser av samma slag som för omgivande fastigheter, d.v.s. "e<sub>1</sub>e<sub>2</sub> 4 II fril."

Vi anser, som vi gjorde i vårt remissvar 2011, att nya byggnader med "futuristisk" karaktär – både bostadshus och uthus/garage – på små tomter ger ett villaområde ett disharmoniskt intryck samt att det är viktigt att nyttillkommande bebyggelse anpassas till den befintliga.

#### Skolutbyggnad

Den tomt på vilken kommunen nu avser att utöka Sunnebo förskola är betydligt mindre än, bara ungefär hälften så stor som, den del av Lännersta 1:876 som planerades för skoländamål. Är detta verkligen tillräckligt för behovet av förskola i området i framtiden?

#### Slutsats

Vi motsätter oss bestämt detta ändringsförslag. Att ändra enligt vårt förslag ovan uppfattar vi att kan tas som enkelt planförfarande. Den föreslagna ändringen anser vi är av sådan principiell betydelse att ett normalt planförfarande krävs.

#### Remissvar angående andra förslaget till detaljplanprogram för Orminge Centrum 2014-05-15

Nacka Miljövårdsråd har tagit del av handlingarna och

önskar komma med synpunkter på detaljplaneprogrammet för Orminge centrum.



#### Två alternativa förslag

Två alternativa förslag har presenterats, ett med bussterminal där hantverkshuset nu ligger mittemot centrumbyggnaden och ett där bussterminalen placerats betydligt längre bort från centrum.

Det är helt väsentligt att bussterminalen placeras på en central plats som i huvudförslaget. Bussterminalen fyller en central och viktig roll i Orminge centrum. Att flytta bussomstigningen till en ocentral plats som i alternativförslaget ger en klar försämring och bör definitivt inte komma till stånd.

#### Gör en fördjupad översiktsplan med MKB!

I förslaget anges att utbyggnaden inte har någon betydande miljöpåverkan. Med den omfattande utbyggnad som föreslås anser vi detta vara felaktigt. Vi föreslår att man gör en fördjupad översiktsplan för området, givetvis med en miljökonsekvensbeskrivning (MKB).

#### Bebyggelseplanering

Som en generell synpunkt vill Miljövårdsrådet trycka på att vi välkomnar bebyggelse på redan exploaterad mark. Detta bör vara utgångspunkt i allt planarbete i kommunen. Därmed kommer mer värdefulla naturområden att kunna värnas. Vi tycker förslaget är positivt från den utgångspunkten.

Naturligtvis bör grönområden i och i anslutning till området utformas eller planteras för en hälsosam livsmiljö. Här bör man vara lyhörd för Ormingeborna.

Vi anser att det bör tillskapas ett centralt placerat torg i Orminge.

Att, som föreslås framför kyrkan hus, ersätta ramper med trappor är ett stort steg tillbaka i fråga om tillgänglighet för alla och bör därför inte genomföras.

#### Trafik

Förslaget innebär att dra in biltrafik i det planerade bostadsområdet bakom Orminge centrum på ett sätt som innebär att man inte längre alltid kan gå till skolor och centrum på bilfria gångvägar. Därmed förstörs en del av den ursprungliga tanken med stadsplanen från sextioalet. Detta har Ormingeborna protesterat mot, och det gör även vi. En helt annan trafiklösning måste till om föreslagen nybebyggelse ska genomföras.

Säkra gång- och cykelvägar för framförallt skolbarn och äldre bör planeras. Detta medför bland annat att föräldrar inte behöver skjutsa barn i bil i onödan till skolor och fritidsaktiviteter.

#### Dagvatten och klimat

Dagvattenutredningen för området ger upphov till en viss oro över att översvämningar kan uppstå vid extremt

kraftiga regn. Det är viktigt att se till att dagvattenledningarna har tillräcklig kapacitet samt att det finns acceptabla möjligheter till avrinning på ytan om dagvattenledningarna inte kan ta hand om allt vatten.

Vi ser gärna att de hus som planeras får klimatsmarta lösningar för uppvärmning men även i materialval och återvinningslösningar samt sedumtak. Detta kan vara ett tema eller profil som gör området ytterligare attraktivt.

Varje ny bebyggelseåtgärd bör användas som möjlighet att skapa förbättringar i det som redan finns, i alla avseenden. Planen bör sålunda utvecklas så att den nya bebyggelsen och dess anläggningar inte bara är bra i sig själva utan att man väljer lösningar som samtidigt tillför positiva kvalitéer till det som redan finns, m.a.o. växtlighet/grönfaktor, bullerskydd, energi, utsläpp, logistik, säkerhet/trygghet, trivsel, samvaro etc.

### Samrådshandlingar

Det är anmärkningsvärt att under utställningstiden har sammanfattning av inkomna synpunkter för föregående programsamråd, trots påpekanden, inte funnits tillgängliga på webben. Den länk som skulle leda till denna sammanfattning pekar på ett helt annat dokument, ett protokollsutdrag från Miljö- och stadsbyggnadsnämnden från 19 maj 2010. Det hade vidare varit önskvärt att den existerande dagvattenutredningen för området varit tillgänglig på webben under samrådstitiden.

## Saltsjöbaden - Fisksätra

Synpunkter angående vattenverksamhet inom våtmark vid Östervik, målnummer M 5585-11  
2014-03-12



Till Nacka tingsrätt, Mark- och miljödomstolen, Avdelning 4

Nacka Miljövårdsråd vill framföra följande synpunkter på reviderad framställan från Erstaviks fideikommiss om rätten att fylla ut en våtmark vid Östervik.

Våtmarker såsom till ex. kärr myrar, diken och långgrunda stränder är ytterst viktiga biotoper för smärre djur. Det är inte osannolikt att livets ursprung härstammar från dessa miljöer.

Knappast några biotoper är viktigare att värna om än just dessa våtmarker. Genom bl. a. okunskap har kärr, myrar och sjöar dikats ut i stor omfattning under senare sekler, varför det nu är av yttersta vikt att skydda de som ännu finns kvar.

Den aktuella våtmarken har en rik biologisk mångfald med bl.a. sländor, grodor, bäver, ett stort antal fågelarter, varav många häckande, och ett stort antal växter, varav flera rödlistade.

Förekomsten av grodor medför att dispens från artskyddsförordningen skulle krävas för igenfyllning av våtmarken.

## Remissvar angående samråd för förslag till detaljplan för Bågvägen och Åbroddsvägen i Kummelnäs 2014-10-17

Nacka Miljövårdsråd är positivt till att kommunalt vatten och avlopp införs i planområdet samt föreslagna förbättringar av vägnätet. Vi tycker dock det är viktigt att förändringarna genomförs med stor hänsyn till den befintliga naturmarken inom området och närområdet, som till stora delar har höga naturvärden, delvis är nyckelbiotopsområde samt även naturreservat.

Nacka Miljövårdsråd tar inte ställning till kostnaderna för projekten och kostnadernas fördelning mellan kommun, boende och ev. flera.

Vi vill dock lämna följande synpunkter:

- Vi tycker det är bra att skogen bevaras i stor utsträckning.
- Mark som tidigare varit markerad som prickmark, men nu ändrats, tycker vi skall behållas som prickmark.
- Vi är positiva till förläggning av förskolan, men tycker att man bör vara varsam och inte fälla alltför många träd på förskolans område.
- En del skaftvägar blir för branta med föreslagen tomtindelning, varför aktuella tomter ej bör delas.
- De fem radhusen bör inte byggas. De förstör karaktären i området och blockerar dessutom en naturlig spridningskorridor för växter och djur. Finansiering av projekten, som anges som orsak till radhusen, måste lösas på ett bättre sätt.

Den nya Naturvärdesinventeringen och Miljökonsekvensbeskrivningen eller förslaget att bevara en smal remsa av våtmarkens kanter ändrar inte föreningens uppfattning att detta projekt måste avbrytas och våtmarken vid Östervik bevaras i sin helhet.

Enligt länsstyrelsen är de flesta våtmarkerna i länet förstörda eller påverkade. Speciellt har Nacka få våtmarker. Vi finner det därför väsentligt att bevara våra återstående våtmarker.

Nacka Miljövårdsråd reagerar därför skarpt mot förslaget att fylla ut våtmarken vid Östervik. Något samhällsligt övergripande behov såsom vägdragning, allmännyttiga byggnader o.d. föreligger inte. Den mark som står att vinna med utfyllnaden kan lätt erhållas på närliggande marker – som fideikommisset förfogar över.

Nacka Miljövårdsråd yrkar på att domstolen avvisar Erstaviks fideikommiss framställan om igenfyllning av våtmarken vid Östervik.

*Bild på bäverdamm: Se sid. 36.*

## Remissvar angående förslag till detaljplan för Fisksätra Marina 2014-09-17

Nacka Miljövårdsråd hänvisar till sina tidigare yttranden. Se de tidigare inlagor vi ingivit till Nacka kommun och Mark- och miljödomstolen. Dessa finns tillgängliga på

webben som

<http://www.nackamiljo.se/vattenfisksatramarina.html>,  
<http://www.nackamiljo.se/domstolfisksatramarina.html>,  
<http://www.nackamiljo.se/domstolfisksatramarina2.html>.

Utbyggnaden av marinan är alltför omfattande och innebär allvarliga ingrepp med risker för miljön samt inskränkningar i allmänhetens tillgång till värdefulla rekreativmiljöer.

De fria vattenytorna liksom vyerna över dem inskränks i hög grad. Positivt är varsamt anlagda strandpromenader, som dock bör ta stor hänsyn till naturmiljön. Viktigt är att allmänheten inte med instängsling hindras att ta sig längs strandlinjen. Plats för mindre roddbåtar etc. bör också finnas i närheten.

Anläggning av hårdgjorda ytor bör undvikas och minimeras och ostörda strandzoner bör respekteras, viss städning och sanering av dem bör ske, nedskräpning förekommer. Värdefullt vore om en anläggning av denna typ låg närmare brukarna. Den genererar mycket trafik från ett större område, och marinan används i mycket ringa grad av närboende i Fisksätra. Mycket viktigt är omhändertagande av dagvatten, särskilt vid större skyfall, som förväntas öka i omfattning.

Vi vill tillägga att båttrafiken riskerar att allvarligt störa badet på Fisksätra holme genom svall och föroreningar, buller och avgaser. Ingen särskild hänsyn har tagits till badlivets behov av att inte utsättas för båttrafik, och de avgaser och utsläpp av oljor och drivmedel som i allmänhet förekommer på och nära vattenytan. Lukten av bensin är mycket störande för en simmare med näsan intill vattenytan, liksom de utsläpp som ofta förekommer. Buller från båtarna likaså. Hastighetsbegränsningar bör införas och gälla hela området. Det anförs att båtupptagning sker under hösten, men med klimatförändringarna kan vi räkna med en förlängd bad- och båtsäsong, där konflikter kan uppstå.

Vi noterar att badplatsen är särskilt viktig för dem som önskar sol och bad på förmiddagarna, även om en badplats även anlägges på västra sidan.

Vi hänvisar till SWECOS rapport: *"Tänkbara effekter på bad vid Fisksätra holme av utökad verksamhet vid småbåtshamn i Fisksätra, Nacka kommun"*. Citat: "För att om möjligt undanröja konflikter mellan båttrafik och badande bör möjligheten till och effekter av följande åtgärder utredas:

- Flyttning av sjösättningsramp till marinans östra del.
- Flyttning av huvudrampen till ett läge som motsvarar dagens huvudramp.
- Möjlighet till avgränsning mellan badområde och var båtar får framföras."

Vidare vill vi framföra farhågor för eventuella båtbränder där vi bedömer sannolikheten för att något sådant kan inträffa som relativt hög.

Kommer tankning av båtar att ske och tillåtas inom området? Kommer båtägare att tillåtas att själva medföra

drivmedel och fylla på tankar inom området? Hur kan krav på brandsäkerhet tillgodoses och spridning av bränder inom området förhindras? Vilka säkerhetsföreskrifter och utrymningsvägar för båtar och människor finns? Hur kan spill tas om hand?

Det sistnämnda är ytterst viktiga frågor för säkerhet och miljö. Och det är väsentligt att veta att vindriktningen under sommarens soliga dagar företrädesvis – under "sjöbrisen" som kan vara hård på eftermiddagen – är östliga vindar som blåser mot holmen, med klapper från master och fall på segelbåtar, motorbuller och avgasångor, samt de verksamheter som förekommer inom det marina området. Ingen lugn badmiljö. Marinan synes främst skydda båtlivet från västliga vindar under de regelbundna lågtryck som vandrar in från väster.

### Remissvar angående ändring genom tillägg till detaljplan 471 Älgö, avseende tre parkeringsytor inom delar av fastigheten Älgö 4:7 och delar av fastigheten Solsidan 2:25 2014-11-05

Nacka Miljövårdsråd är positivt till att man försöker lösa parkeringsfrågorna för boende och besökare till Gåsö samt besökare till Älgö.

Nacka Miljövårdsråd instämmer i bedömningen att dagens parkeringssituation utgör "olägenheter av stor allmän vikt", varför vi anser att en planändring under nuvarande detaljplans genomförandetid är motiverad dessa frågor.

Vi anser dock att en mer genomgripande lösning borde göras snarast, så att de flesta Älgö- och Gåsöbor blir nöjda.

Förslagen för Torsholmsparkeringen och Kyrksundsparkeringen har vi inga invändningar mot.

Förslaget för ändring av Ekholmsparkeringen, tycker vi dock inte är en optimal lösning. Dels är ju parkeringen idag avsedd för lokaler för föreningsverksamhet, men framförallt tycker vi att avståndet till "gåsöbyggarna" vid Älgö gård är alldeles för långt. Vid den s.k. Marenparkeringen torde flera parkeringsplatser kunna arrangeras och vid Älgö gård finns outnyttjad mark som enl. vårt tycke skulle lämpa sig mycket väl som parkering för båtfarare till Gåsö.

Vid "gåsöbyggarna" måste tillräckliga hårdgjorda ytor för på- och avlastning iordningställas.

Det har diskuterats om fördelning av kostnader mellan Älgö- och Gåsöbor, men vi anser, att sådana aspekter inte får påverka besluten av parkeringslösningarna. Kostnader måste ju senare kunna fördelas på ett rättvist sätt mellan boende.

Vi anser också, att något fler allmänna parkeringsplatser än i planändringsförslaget bör kunna etableras.



## Sicklaön

### Synpunkter på detaljplan för studentbostäder Alphyddan, del av Sicklaön 40:11 och 80:43, Alphydevägen 2014-03-31



Nacka Miljövårdsråd har granskat förslaget till detaljplan. Vi förstår tankarna bakom. Nacka har förbundet sig till en kraftig utbyggnad av bostadsbeståndet för att få tunnelbana och bidra till de mål för bostadsbyggande som satts upp i regionplanen. Regional tillväxt är målet, med hållbara miljöhänsyn.

Samtidigt oroar vi oss för fragmenteringen av uppsatta miljömål. Bebyggelse som tagen var för sig inte anses medföra betydande miljöpåverkan kan sammantaget komma att bidra till att uppsatta miljö kvalitetsnormer överskrids med råge, liksom att en hållbar utveckling försvåras.

Hur mycket bebyggelse och trafik tål Nacka i dessa avseenden? Det är inte självklart att infrastrukturen kan bära samtliga de planerade tillskotten, lika lite som miljöbelastningen blir rimlig. De trafikvolymerna som genereras blir betydande, med negativa effekter på dagvatten, emissioner, partikelvärden och bullernivåer, samt ökad stress och trängsel. Adekvat och utbyggd kollektivtrafik är nödvändig!

Sådant oroar många nackabor, samtidigt som vi tydligt ser behovet av nya bostäder i dagens läge. Men en balanserad utbyggnad är väsentlig. Studentbostäderna är i sig ett mindre tillägg i området, men begränsar samtidigt tillgången till näraliggande grönstruktur. Dessutom finns inom området ett betydande antal naturvärdesträd. Kringboende sätter stort värde på området, inklusive träden.

Vi har ställt oss frågan om inte en hel del träd skulle kunna sparas – kanske upp emot hälften – genom att lamellhusen bryts upp och dessutom avkortas i sin norra och mer bullerutsatta delar och anpassas ännu mer till befintliga träd. Detta skulle kunna bevara en del av intrycket av området samtidigt som skyddsvärda arter och rekreationsvärden får bättre förutsättningar. Naturupplevelsen här är viktig!

Bullret i norra delen, speciellt för lamellhusen 1 och 4, har oroat oss mycket. Bullerskärmar i all åra, men infäljud och andra stomljud har stor betydelse för sömnrörningar och hälsoproblem. Vi saknar en redovisning av detta. Att befintlig bebyggelse troligen utsätts för dessa ursäkter inte ökad bebyggelse, men om sådan ska komma till stånd är det väsentligt med en fördjupad utredning. Vi finner den som utförts tämligen summarisk. Att området avses för studenter hindrar inte att barnfamiljer kan komma att bo där, och även studenter behöver sin sömn och studiero. Bullerstörningar är ett ökande problem.

Viktigt är att föreslagna bullerreducerande åtgärder kommer till stånd. Burspråk har erfarenhetsmässigt visat sig kunna dämpa spridning av ljud, men det är också

väsentligt att studera akustiken inom området så att inte trafikljud återkastas mot kringliggande bebyggelse. Detta är en faktor som i allmänhet försummas att tas med i beräkningen.

Bebyggelse som placeras i form av en tratt i terrängen har visat sig kunna förstärka vissa frekvenser och ljud i allmänhet. Det är inte utan orsak det finns hornhögtalare, som i hopvikt form även finns i högtalarlådor. Hur fungerar planen här? Kastar inte också ljud åter från det planerade punkthuset ner mot studentbostäderna? Kastar ljud längre bort och högre upp på Värmdöleden åt detta håll?

Tillgängligheten till bergsplatån med fotbollsplan och lekpark för olika kategorier är också viktig. Vägen upp till existerande fotbollsplan och lekplats måste vara åtkomlig under byggtiden. I färdigt skick fungerar sicksackvägen dit upp för barnvagnar och rullstolar, men barn och ungdomar som ska spela fotboll behöver en mer direkt genväg. I dagens läge finns en väl fungerande sådan.

Även utbredningen av mountainbikes – i hög grad bland studenter – samt BMX bland yngre barn bör beaktas. Konflikter mellan gående och terrängcyklister förekommer ofta i sådana områden. Kan ett stråk läggas i norra delen utan att inkräkta för mycket på naturvärden? Och hur är det med pulkabackar på vintern? Sparas ytor för dessa? Vi vet inte i vilken utsträckning de funnits men kan föreställa oss behoven.

Kanske kunde tillgängligheten förbättras i den västra delen där det nu finns en bristfällig omväg kring det västligaste punkthuset? Vad gäller östra delen finns en brant backe som fungerar för helt friska personer men anses för brant för en anpassad gångväg. Dock använder barn och ungdomar oftast den mer direkta vägen. Kanske kan en sådan planeras in, med skydd mot kollisioner för korsande gångtrafik i form av begränsande stockar som sparats från de träd som har måste fällas och planeras att placeras ut i terrängen?

I stort känner vi oss på Nacka Miljövårdsråd föranledda att tillstyrka byggandet av ett begränsat antal studentbostäder, och det är svårt att finna alternativa placeringar inom området som är stadsnära med goda kollektivtrafikförbindelser. Dock begränsas tillgången av att tåg och bussar ofta är fullsatta med resenärer från längre ut liggande områden, särskilt under rusningstrafik.

Här är det väsentligt att en planerad tunnelbana kan avlasta. Extrabussar kan komma att behövas sättas in när Nacka byggs ut, liksom förbättrade tvärförbindelser och direktbussar till större destinationer i norr och söder, särskilt under ombyggnaden av Slussen och vid andra större infrastruktursarbeten. Väsentligt är att långsiktig hållbarhet beaktas.

### Synpunkter på Henriksdalsområdet 2014-02-10

Nacka kommun har på uppdrag av ”högre makter” beordrats att förtäta västra Sicklaön. Mest i väster ligger Henriksdal, Finnboda och Kvarnholmen (Hästholmen).

Någonting som liknar en stadsplan för västra Sickla har ännu inte visats upp för kommuninnevånarna. Tvärtom så sker pågående förtätning som förut, d.v.s. en markägare eller byggherre kommer med en idé och alla kommunpolitiker ställer sig genast i givakt och tycker att det är en "jättebra idé". Husen byggs utan något samband med någonting annat i kommunen varefter kommun får ordna med skolor idrottsplatser och dagis bäst den förmår.

Stockholms stad har i kraft av att vara huvudstad handlat på ett helt annat mer systematiskt sätt. Redan i mitten på 1800-talet fanns det en stadsplan – Lindhagenplanen – som i stort har följts. Även när Stockholm byggde funkisförorterna utmed tunnelbanelinjerna så gjordes det metodiskt. Byggherrarna trädde in på arenan först när stadsplanen var klar.

Den senaste mer stadsliknande utbyggnaden i Stockholm får väl sägas vara Hammarby sjöstad. Genom hela den stadsdelen går en boulevard med jämnstora huskroppar utmed trottoarer på ömse sidor – mycket lyckat och stadsmässigt tycker vi.

Nacka Miljövårdsråd tänker att Kvarnholmsvägen skulle kunna bli något liknande: bostadshuskroppar på ömse sidor, trottoar och med butiker och restauranger. Denna boulevard – Hästholsboulevarden – skulle kunna avslutas med en elegantare – lite mer påkostad – bro över till Kvarnholmen. Sprängstenen som vräcks i sundet mellan Kvarnholmen och Finnboområdet skall naturligtvis avlägsnas så att sundet återuppstår.

Henriksdalsbergets östsidan (nedanför Henriksdalsringen) bör lämnas oexploaterade. Hus utmed denna branta bergssida skulle förstöra hela miljön kring Gäddvikens inre del.

Vad som än görs så får kommunen inte upprepa Stockholms stads miss att glömma skolbarnens skolgårdar, idrotts/lekplatser och daghem.

## Angående Övergripande strukturplan för västra Sicklaön 2014-02-10

Nacka Miljövårdsråd har tagit del av dokumentet *Övergripande strukturplan för västra Sicklaön*.

Vi är emellertid djupt förvånade över att detta dokument gått till beslut (kommunstyrelsen 2014-01-13) utan att först sändas ut på samråd. Tidigare har Nackas översiktsplaner och andra övergripande planer såsom *Översiktsplan för Centrala Nacka* (remisstid till 2003-01-07), *Finntorps framtid, fördjupad översiktsplan* (remisstid till 2002-11-22) alltid varit ute på samråd före beslut.

Vad gäller den nu aktuella planen vänder vi oss särskilt mot bebyggelse i Ryssbergen. Vi anser att hela Ryssbergområdet norr om motorvägen istället bör ingå i planerat naturreservat.

Vidare anser vi i likhet med kommunstyrelsen att Saltsjöbanan ska fortsätta i sin nuvarande sträckning till Slussen samt att Nysätra – Trollebo, Vikdalen och Lillängen bör förbli villaområden.

## Synpunkter från Nacka Miljövårdsråd ang. "avveckling" av bergtrum på Kvarnholmen i Nacka, mål M 412-14 2014-06-23

Till Svea Hovrätt, Rotel 0601, Mark- och miljööverdomstolen

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

Vi vidhåller den uppfattning vi tidigare givit uttryck för att avvecklingen måste ske så man försäkras om 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 förskolor – 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. Är det möjligt att använda det som ett värmemagasin för att ta ut värme vintertid och kunna kyla sommartid? Annan användning skulle sannolikt kräva en ständig länsupumpning, vilket ju blir oerhört dyrt i långa loppet.

## Yttrande över utställd detaljplan för studentbostäder i Ektorp 2014-06-27

Nacka miljöförvaldning vill betona dessa synpunkter:

- Gröna tak förordas, med lämplig växtlighet.
- Dagvattenfiltrering och dimensionering av magasin är väsentlig.
- Extra ljudisolering nödvändig. Ljuddämpande stomkonstruktioner förordas. Akustisk planering är viktig. Dubbla bullerskydd förordas. Plantering av skyddande träd och buskar bör ske.
- Tilluftsrening från partiklar och emissioner bör finnas.
- Friskluftsintag bör förläggas längst bort från motorvägen.
- Cykelbanorna bör rustas upp och kopplas till övrigt cykelnät.

Nacka Miljövårdsråd är positivt inställd 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 rastytor 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.

Extra ljudisolering mot buller bör finnas i byggnaderna, särskilt med tanke på infraljud, och byggnaderna bör vara konstruerade så att stomljud inte förs vidare och basljud och infraljud inte förstärks akustiskt, vilket lätt sker vid vissa vinklar och yttre och inre rumsutformningar. Dämpning bör ske med avbärning så att ljud inte studsar inåt utan ut mot motorvägen.

Ytterfasaderna kan med fördel vara dubbla och ha en luftspalt med ett dämpande avstånd till innerfasaden så att direkt ljud inte förs inåt. De bör vara utformade på ett bullerdämpande sätt, t.ex. i bikakekonstruktion och i ett bullerdämpande material. Bullerskyddet mot motorvägen bör dessutom vara utformat så att så lite buller som möjligt förs vidare, genom att bullervall, bullerplank anlägges, samt att buller- och partikelreducerande växtlighet tillföres i form av buskar och träd.

Vi noterar 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 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 miljökriterier som bör beaktas vid bostadsbyggande. Dessa bör enligt socialstyrelsens utredning betraktas som de minimala kriterier som skall iaktas, 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.

Tilluftsreningen bör möta ökade krav genom anläggandet av tredubbla filter i form av uppfångande partikelfilter, emissionsreducerande elektrostatiska filter samt kolfilter. Dessa filter bör tillses kontinuerligt och bytas ut då behov föreligger. Friskluftsintaget bör förläggas där luften är renast, längst bort från motorvägen.

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.

Avrinnande dagvatten bör filtreras genom sandbädd i lämpligt belägen dagvattendamm som är tillräckligt stor. Samordning med övrigt dagvatten från området, som även det bör filtreras så att så lite som möjligt hamnar osedimenterat och ofilterat i Saltsjön.

Sedimenteringsdamm bör finnas.

## Yttrande över utställt förslag till detaljplan för flerbostadshus vid Ektorpsrondellen 2014-06-27

Nacka Miljövårdsråd avvisar förslaget. Det skulle leda till problem för buss 409 och för befintliga grannar. Gör istället en sammanhållen planering för hela området kring Ektorps centrum.

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. Vidare verkar det inte länge finnas plats för nu befintlig busskur för väntande passagerare i direkt anslutning till busshållplatsen.

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 och leverans. Detta skulle med största sannolikhet leda till en svår situation med felparkerade bilar. Vi anser därför att det är orimligt att tillåta handel eller kontor som besöks av allmänheten i en byggnad på denna plats. 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.

Det är väsentligt att den cykel- och gångbana som planeras på Ektorpsvägens västsida är tänkt för dubbelriktad trafik görs tillräckligt bred för att fungera bra för detta.

Det planterbara bjälklag som planeras mellan befintlig och tillkommande byggnad kommer att avsevärt påverka de lägenheter som nu har balkong en trappa upp på södra sidan. Alla lägenheter med balkong mot söder i befintlig byggnad skulle påverkas alltför mycket av den planerade byggnaden.

Det är väsentligt att alla lägenheter får separata vatten- och elmätare. Alla hus bör utformas som passivhus, d.v.s. de ska inte behöva tillförsel av energi för uppvärmning. De stora fönsterytorna i tillbyggnaden av det existerande huset oroar i detta avseende.

Alla eventuellt tillkommande hus bör förses med ”gröna tak”, d.v.s. sedumtak.

I stället för att nu besluta om ett enstaka hus på denna plats bör man planera hela området kring Ektorps centrum på ett sammanhållet sätt.

Sammanfattning: Mycket stor risk att problem felparkerade bilar kan störa busstrafiken, problem för grannar, tillåt inte arbetsplatser som drar till sig besök eller leveranser på platsen.

## Yttrande över granskningsförslag avseende Kontor Uddvägen, Sicklaön 346:1 m.fl. 2014-08-01

Nacka Miljövårdsråd engagerar sig i första hand för värnandet av natur- och kulturmiljön i Nacka. På och omkring Uddvägen finns varken värdefull natur eller kultur – möjligen med undantag för villan som givit namn åt platsen, ”Fanny udde”. Platsen är utmärkt att lägga kontorsbyggnader på.

Det är väsentligt som nu föreslås i granskningsförslaget att cykelvägen nära Sicklavägen, vilken utgör en del av det viktiga regionala cykelstråket Ältastråket, får behålla sin nuvarande sträckning och inte försämras som föreslogs i samrådsförslaget.

Vidare kan vi med fördel avstå från den löjligt lilla parkyta som föreslogs i samrådsförslaget, nu borta i granskningsförslaget.

Vi instämmer med synpunkten i protokollsanteckningen från MSN 2014-06-11 att det är en fördel om byggnaderna på denna plats ges en viss originalitet med viss variation.

När vi nu är i området s.a.s. vill vår förening fästa uppmärksamheten på den halvgamla färgfabriken, en arkitektoniskt väl genomarbetad byggnad i funktisstil. Denna fabriksbyggnad är det första hus som besökande resande med bil, tåg eller buss ser av Nacka om man åker Värmdövägen eller Saltsjöbanan. Kommunen har ett

ansvar att bevara och återställa denna byggnad, tycker Nacka Miljövårdsråd.

## Yttrande över utställt förslag till detaljplan för del av Kvarnholmen, Etapp 5 – Kvarnholmsplatån 2014-11-24

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 kulturminnesvården enligt Riksantikvarieämbetets beslut 1989. Dessutom omfattas Kvarnholmen av riksintresse för kust- och skärgård samt riksintresse för farled. Området gränsar även till Nationalstadsparken som omfattas av riksintresse enligt miljöbalken. Inom Nationalstadsparken får inte tillkommande anläggningar eller åtgärder skada det historiska landskapets natur- och kulturvärden, vilket vi anser kräver särskild hänsyn även på 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. Denna uppfattning ändras inte av att ”exploateringen följer programmet”, som planenheten skriver.

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 försämra 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.

Husen på Västra kajen är särskilt dominerande och strider mot både riksintressen och Kvalitetsprogram för Nackas norra kust. Att husen har olika höjder och halva husen har en resp. två våningars olika höjd, som på många ställen framförs i planhandlingarna som en ursäkt och reducering av det dominerande intrycket, anser vi inte alls är tillräckligt.

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.

Se även kapitel 4 om landskapsbild.

### 3. Trafikbuller

Bullerfrågorna är ju problematiska. Det ständiga bullret från Värmdöleden, som stör 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 bullerskyddet 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. Landskapsbild

Att landskapsbild 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 rekreativvärde av det planerade naturreservatet i Ryssbergen kommer dock naturligtvis att ytterligare försämrats.

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

Landskapsbild från Nationalstadsparken 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 Finnboda, 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.

I planhandlingarna citeras riksintresset på följande sätt: Uttryck för riksintresset är bl.a. ”Skärgårdskaraktären som går ända fram till Stockholms centrala vattenrum. De i huvudsak obebbyggda bergsslutningarna och den otillgängliga karaktären på farledens södra sida i kontrast till de mer låglänta landskapspartierna på farledens norra sida, dit bebyggelsen huvudsakligen lokaliserats, och den varierade landskapsbild detta skapat.”

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 landskapsbild 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 översvämningsrisker på vissa punkter, vid häftiga skyfall, samt överflödande dagvatten som kommer att forsa ut direkt i Saltsjön, med föroreningar från trafiken. Extra dagvattenledning 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 kan vara 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.” Tunneln under Ryssbergen kommer, som alla andra tunnlar, att behöva stängas av vid underhållsarbeten och olyckor, och då måste vändmöjlighet för bussar finnas. Behov av turtäthet kommer också att vara olika i riktning mot Nacka resp. Stockholm, vilket också kommer att kräva vändmöjlighet för bussar.

Nacka Miljövårdsråd tror att de som bor i det som marknadsförs som ”Stockholms nya stadsdel” kommer att vilja åka ca:a 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. Flera

busslinjer som går direkt till många olika destinationer tycker vi är en effektivare lösning än kommunens förslag, att ha endast en linje med tätare trafik. En lösning som fordrar flera byten för trafikanterna.

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 upp för 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 ihop byggd 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 lämnning 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. Vi tror också, att fler förskolor behöver byggas och tycker därför att plats för sådan expansion måste reserveras redan idag.

## 8. Rekreatiomsområden

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. Vi anser, att dessa behov måste tillgodoses även i en tät bebyggelse.

## 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 sjövattnvärme 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 åtgärda. 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 angående granskning av förslag till detaljplan för Nacka strand, norra branten, delplan 1 2014-12-22

### 1. Allmänt

Nacka norra strand ingår som en del i ett större område som är av riksintresse för kulturminnesvården enligt Riksantikvarieämbetets beslut 1989. Dessutom omfattas området 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 Nacka norra kust. Strandskydd gäller i vattnet och 100 m från strandkanten på land inom programområdet (då detaljplanen ändras). 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. Kontorshuset

Nacka Miljövårdsråd anser, att kontorslokalerna inte skall omvandlas till bostäder och att inga utbyggnader på taken får göras.

Hela programområdet och närområden är bebyggda och planerade för en mycket stor andel bostäder, varför ett omvandlande av kontoren i Norra branten, delplan 1, till bostäder skulle medföra att programområdet, som Norra branten, delplan 1 ingår i, samt närområden får ännu större andel bostäder i stället för en mer blandad stadsdel. Alltså tvärt emot vad planbeskrivningen och samrådsredogörelsen säger. I dessa tittar man på hur Nacka strand separat ser ut idag och konstaterar att det där finns övervägande kontorsbebyggelse.

Vår bedömning grundas på Nacka strand inklusive dess närområden, samt hur dessa planeras att bebyggas.

Nacka Miljövårdsråd har tidigare kritiserat den suboptimering man åstadkommer i Nackas stadsplanering, genom att argumentera utifrån små avgränsade områden och bortse från omgivningarna, samt hur man planerar att förändra dessa. Är det ett medvetet försök att dölja konsekvenserna av sina planer?

Att ytterligare öka den redan i dag stora andelen bostäder i området medför en tristare och mer enahanda miljö och ett område mera tomt på människor och aktiviteter under dagtid.

Nacka kommun nämner i många sammanhang ofta med stolthet att "Nacka bygger stad". Detta har vi inget emot, om det görs i lagom omfattning och på lämplig plats, såsom nuvarande planer på västra Sicklaön. Att man på andra områden bygger och planerar för att bygga sovstad tycker vi däremot är mycket tråkigt ur många aspekter, och sovstadskaraktär blir resultatet i stora delar av programområdet om planerna fullföljs.

Förutom en tristare boendemiljö är detta även en stor nackdel ur miljösynpunkt. En blandad bebyggelse med blandade arbetsplatser, bostäder, skolor, social service m.m. medför mindre resor, och därmed mindre föroreningar energiåtgång, buller, trafikskador, restider m.m.

Redan idag reser många nackabor till sina arbeten utanför Nacka, mycket till centrala Stockholm, Kista och andra förorter norr om Stockholm. För många nackabor saknas i Nacka de arbeten som större företag erbjuder, varför man måste göra långa arbetsresor utanför Nacka för att kunna matcha arbetet med sin utbildning och kompetens.

Kontorshuset byggdes för c:a 20 år sedan som kontorslokaler av välrenommerade Nyréns arkitektkontor och har nyligen renoverats. Att nu bygga om huset till bostäder anser vi därför vara ett stort resursslöseri, och resultatet kommer knappast att vara optimerat för bostäder när det inte är byggt för det från början.

Tillbyggnaderna på taken anser vi inte får komma till stånd. Dels påverkas dessa av riksintressen men fram för allt skulle de på ett avgörande sätt förstöra boendemiljön för många "bakomliggande" bostäder. 14 nya lägenheter skulle förstöra utsikten för c:a 100 befintliga bostäder. En orimlig konsekvens enligt vår mening.

Vi anser att ombyggnad till bostäder med bl.a. utbyggnad av balkonger skulle negativt påverka kulturmiljön och landskapsbilden och därför strida mot några riksintressen.

### 3. Trappa och snedbanehiss

Planerna för upprustning av trappan och snedbanehissen är vi positiva till. En vertikal hiss tycker vi också borde byggas, främst som reserv då snedbanehissen är ur funktion, men vi har förståelse för att detta kan bli en alltför dyrbar lösning samt att behov av reservsystem minskar om den nya snedbanehissen blir mera driftsäker.

### 4. Allmän platsmark

Vi är positiva till att kommunen utvecklar och övertar huvudmannaskapet till allmän platsmark.

### 5. Lek, rekreation och sport

Vi är tveksamma till att tillräckliga ytor är reserverade till lek rekreation och sportaktiviteter i närheten av bostäderna.

Man måste betänka att många barn och ungdomar kommer att bo inom och i närheten av programområdet, 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.

### 6. Befolkningstillväxt i Nacka

I planbeskrivningen sägs att detaljplanens syfte är en del i arbetet att möta den stora efterfrågan på bostäder i stockholmsregionen och att detaljplanen därför är av allmänt intresse.

Nacka Miljövårdsråd har åsikten att den kraftiga inflyttningen till Stockholm, med utarmning av Sveriges landsbygd 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 lokaliseringpolitik.

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 med bostäder och därigenom försämra miljön och livsbetingelserna för de nu befintliga kommuninvånarna.

Vi är positiva till att människor vill flytta till Nacka, men anser att den planerade befolkningstillväxten är för hög.

### 7. Ekologiskt byggande

Nacka Miljövårdsråd anser att kommunen måste ställa krav på ekologiskt byggande om planerad exploatering trots ovan nämnda nackdelar kommer till stånd.

Energieffektivitet, grönytefaktor, klimatpåverkan, transportbehov m.m. bör beaktas, och möjligheterna att utnyttja solenergi, berg- och sjövattnesvärme undersökas. Dagvatten måste renas och tas om hand på ett miljövänligt sätt.

### Remissvar angående Program för centrala Nacka 2015-01-16

Det är bra att ett samråd äntligen kommer igång om den mycket stora förändring av centrala Nacka som kommunen föreslår. Mycket av de utgångspunkter och visioner som anges är positiva men själva förslagen till bebyggelse och infrastruktur stämmer inte alltid med dessa. Konsekvenserna av det mycket stora bebyggelse-tillskottet behöver behandlas ytterligare och resultera i en rimligare omfattning och utbyggnadstakt.

Planeringsföresättningarna är mycket komplicerade och programmet visar i text och kartor olika budskap som inte hänger ihop. Programförslaget innehåller flera delar med osäkert genomförande. Har kommunen den expertis som behövs för den fortsatta planeringen?

Det är viktigt att bostadsbyggande i programområdet sker tidigt med tanke på rådande bostadsbrist och att det goda kollektivtrafikläget utnyttjas.

Möjligheten att röra sig i området och naturens samspel med bebyggelsen bör fördjupas. Kollektivtrafiken bör också behandlas mer. Bussterminalen med koppling till tunnelbanan och Värmdöledens framtida ramper bör studeras ytterligare. Överdäckningens roll i detta behöver klargöras.

Nacka Miljövårdsråd ser fram mot att ta del av ett reviderat programförslag.

### **Planprocessen är inte tillräckligt tydlig och öppen**

Nackas översiktsplan från år 2012 är grov och ger begränsad vägledning för den stora omstrukturering av centrala Nacka som nu hastas fram bland annat för att uppfylla tunnelbaneöverenskommelsen.

Viktiga översiktliga frågor som rör centrala Nacka och Västra Sicklaön som helhet har inte behandlats i en öppen process där medborgarna fått delta. Istället har en så kallad strukturplan tagits fram internt och som blivit styrande för det aktuella programarbetet. Nacka Miljövårdsråd känner en stor oro för att bristande medborgerlig förankring kring helheten kan skapa problem i kommande skeden. Behovet av en fördjupad översiktsplan är tydligt och programmet behandlar bara delar av de frågor som bör vara styrande för den omvandling av området som ska påbörjas.

Nu behandlas olika delområden på Västra Sicklaön vart och ett för sig. Finns plats för lek och bollplan i Nacka strand eller ska även dessa behov tillfredsställas i Centrala Nacka? Planering område för område skapar problem av olika slag. Hur skall områdena hänga ihop och så vidare?

Programmet innehåller material som ibland inte är aktuellt och dessutom svårt att tyda. Visst säljande material i färg visar förföriska stadsmiljöer och folkliv som dock inte visar Järlehöjdens utsatta läge för vindar. Parkeringsfrågorna behandlas exempelvis inte heller.

Programområdet har en otydlig avgränsning. Angränsande områden behandlas ibland, och ibland inte, i text, på kartor och i andra illustrationer. Detta skapar osäkerhet om vad kommunen vill och hur området hänger ihop med angränsande kommuner.

De öppna möten som kommunen inbjudit till har varit bra med planförfattare och annan expertis på plats. På Forum var dock lokalen svår att hitta. Tyvärr har utställningen i Stadshuset inte haft hela programmet med underlagsrapporter framme. Förhoppningsvis kan sådana missar undvikas framöver.

### **En alltför snabb utbyggnadstakt skapar problem**

Det är positivt att Nacka planerar att bygga stadsmässigt kring den blivande tunnelbanan. I bra kollektivtrafiklägen ska naturligtvis marken utnyttjas effektivt. En utbyggnad måste dock ske planmässigt och det behövs tid för eftertanke.

De som efterfrågar bostäder kan bli avskräckta om alltför mycket byggnation sker utan att infrastrukturen finns på plats. Detta kan också gälla olika typer av verksamheter. Vi vet att företag flyttat från Nacka troligtvis på grund av osäkerhet om Slussen, något som också i viss mån påverkat bostadsefterfrågan. Kommunen bör göra en känslighetsanalys för att se vad som är viktigast att göra och inte göra så att det finns beredskap om konjunkturen viker.

Olika planeringsförutsättningar redovisas inledningsvis i samrådsförslaget till program för Centrala Nacka men de exploateringar som föreslås är delvis i strid mot dessa och konsekvenserna är endast till del redovisade. Landskapets förutsättningar har behandlats i en underlagsrapport. För att uppfylla Landskapskonventionen behöver förslaget ta mer hänsyn till de värden som rapporten visar. En karta som redovisar höjdkurvor skulle förbättra förståelsen av topografin.

Programmets vägförslag och nya bebyggelsekvarter tillkommer ofta på idag obebyggd skogs- och hållmarksterräng. Det är av stor vikt att veta hur mycket skogsterräng som försvinner och hur stora mängder berg som behöver sprängas och fraktas bort i programförslagets olika delar. Kommunen gör olika val och då skall fördelen med tillkommande bostäder och arbetsplatser vägas mot de värden som försvinner.

De bebyggelsevärden som finns i programområdet bör förtydligas. Ett exempel är Nacka Aula ritad av Backström och Reinius en arkitekturpärla. Denna märkesbyggnad bör lyftas fram i det nya stadsområdet. Aulan visas på bild i programmet vilket är en bra början.

Nacka Gymnasium är en mycket attraktiv skola både i Nacka och i andra delar av regionen. Omvandlingen av centrala Nacka måste ske med stor hänsyn till skolverksamheten. Idrottsområdets omvandling är också känslig och kräver försiktighet.

### **Nackaborna borde få se fler alternativ**

Det är bra att programmet är uppdelat i etapper. Det skulle också vara värdefullt om olika alternativa strukturer redovisades inom programområdet. Utbyggnaden av centrala Nacka kommer att ske under lång tid och kommer att gradvis läggas fast i många detaljplaner som behandlar bebyggelse och infrastruktur. Kommunens mark utnyttjas initialt och det är den som ligger mest centralt. Här kan kommunen styra utbyggnaden bättre än i övriga delområden där andra har rådighet över marken. En större andel bostäder ingår också i den första etappen.

### **Marknadsförutsättningarna är osäkra**

Den stora utbyggnaden av lokaler för arbetsplatser kommer främst i senare etapper men den är naturligtvis mer osäker och marknadsberoende. I nuläget finns mycket lediga lokaler i kommunen och ombyggnad av vissa kontorshus till bostäder planeras.

Nacka Miljövårdsråd är av den bestämda uppfattningen att det bästa sättet att få arbetsplatser är att se till att det befintliga näringslivet i kommunen vill ha kvar sin verksamhet och utveckla den i Nacka. Därefter bör man analysera med hjälp av expertis vad som behövs på marknaden. Den stora mängd lokaler i bullerstörda lägen längs Värmdöleden är kanske inte det som marknaden vill ha. Just denna bebyggelse är dessutom en förutsättning för kvarter med bostäder strax bakom.

Genomförandet av delar av programförslaget bygger på förhoppningar som vilar på osäker grund. Alternativ till vissa osäkra, bullerstörda bostadskvarter inom programområdet kanske måste sökas utanför till exempel där Bergs oljehamn nu ligger.

Ett universitet skulle kunna vara en dragare i



utvecklingen av centrala Nacka. Men det behövs mycket kunskap och kreativitet för att få igång en process som leder dit. Exempelvis Nacka strand skulle kunna rymma högre utbildning men där vill ägarna ha bostäder.

### **De översiktliga kommunikationsfrågorna behöver behandlas ytterligare**

Hur man tar sig fram utan bil bör vara utgångspunkten. Gång- och cykelstråken bör styra planeringen. Det är bra att programmet redovisar höga ambitioner. Höjdskillnaderna är dock stora i planområdet vilket påverkar möjligheterna. Utgångspunkten bör vara att det ska gå att utnyttja cykel, barnvagn och rullator i de flesta relationer, från bostäder mot T-bana, bussar, skolor, idrottsplatser och grönområden osv. Trappor på gångvägarna bör endast finnas i undantagsfall. Bebyggelsestätheten och de smala gaturummen försvårar ofta bra lösningar för gång- och cykelvägar.

Den regionala cykelvägen längs Värmdövägen, Värmdöstråket, måste ha en buffert mot biltrafiken och gångtrafiken måste skyddas från denna snabba cykeltrafik. Allt detta kräver utrymme. Vägarna och bebyggelsen får alltså anpassa sig till fotgängarna och inte tvärt om.

Grönstråket med gångstråk som anges mellan Setterwalls park, stadsparken, via överdäckningen mot Nyckelviken är en bra idé som kan utvecklas. Vissa delar i detta grönstråk är i programförslaget dock mycket futtiga, t ex stadsparken. Hur skall denna rymma både omhändertagande av dagvatten och folkliv?

### **Bussterminalfrågorna är centrala**

Lokala busslinjers koppling till tunnelbana och regionala busslinjer är viktig för att integrera omgivande kommuner med Centrala Nacka och regionens övriga centrala delar. Det måste finnas beredskap för en tillfällig bussterminal med omstigning mot tunnelbanan om den permanenta bussterminalen är beroende av att överdäckningen finns och den blir klar senare.

En eller två bussterminaler i Nacka behövs som komplement till Slussen. Slussenterminalen bör fortsatt vara den största. Direktbussar till Slussen från bland annat Boo och Värmdö krävs även framöver. Bussterminalen är mer än en fråga för Nacka och samverkan med Värmdö kommun är viktig.

Tyvärr behandlas inte Sickla i programarbetet men där finns behov av en mindre bussterminal med tanke på byte mot tvärbanan. Hur alla kommundelar når centrala Nacka måste beaktas. Förbindelserna med Älta som har speciella förutsättningar bör särskilt analyseras i detta sammanhang. Järaleden är betydelsefull för bland annat buss-trafiken men ligger utanför planområdet. Frågan om Järaleden ska stängas och trafiken ledas mot Värmdövägen vid Nacka station är viktig för planeringen av Västra Sicklaön.

Överdäckningen av Värmdöleden är bra av olika skäl. Den binder ihop centrum med Nacka strand, den minskar bullret för befintliga och nya bostäder och arbetsplatser samt möjliggör byggande närmare det befintliga vägområdet. Det är sannolikt så att kommunen är tvungen att göra så för att man låtit handeln breda ut sig utan att reservera mark för en bussterminal och tunnelbanestation.

### **Stad i Centrala Nacka?**

Det som dominerar miljön idag är vägar med mycket biltrafik kring främst Forum men också Stadshuset, idrottsområdet och skolområdena. I de senare fallen finns också med inslag av främst tallskog och bergsbranter. Centrala Nacka är cirkulationsplatsernas och handelns Mecka. Ett antal nya cirkulationsplatser tillkommer i programmet.

Den stora barriär som Forumbyggnaden är i stadsmiljön behandlas inte. Forum är som en oljetanker som har gått på grund på tvären i en farled. Bostäderna öster om Forum är helt avskurna från de nya stadskvarter som planeras väster om Vikdalsvägen. När Forum är öppet kan man passera igenom. När Forum har expanderat har inte heller stadsrummen runt byggnaden blivit stadsmässiga. Att inte behandla Forums roll i den nya staden är helt fel. Centrumägarna måste komma med i omvandlingen av centrala Nacka. Det kan inte vara så att kommunen bara ska anpassa T-baneuppgång och bussterminal till befintlig handel.

Varför inte öppna en gång på markplanet genom Forumbyggnaden med nattöppet kafé och apotek med mera. En bussterminal och T-baneuppgång kan också med fördel kopplas till ett torg med kvällsöppen service.

### **Nacka en kommun med bilen i fokus**

Under många år har tunnelbana inte prioriterats av Nacka kommun. En nyvaken kommun får nu betala priset för tidigare kortsiktighet. Hade kommunen under de senaste decennierna lagt ner samma energi på att få tunnelbana som på Österleden (Östlig förbindelse) hade det funnits god beredskap för att bygga stad.

Nacka har tyvärr varit och fortsätter att utvecklas till ett bilberoende samhälle. Nacka Forum är byggt för bilburna kunder som får gratis parkering. ICA Maxi har sin stora parkering. Gående, cyklister och bussar får knappt plats på Skvaltans väg. Griffelvägen matar mot stora parkeringar kring Stadshuset, idrotts- och skolområdena. Vissa förändringar i vägsystemet planeras men detta leder knappast till mindre biltrafik. Om parkeringsavgifter som aviserats införas kan dessa kanske marginellt påverka mängden bilar.

Gång- och cykeltrafiken får ofta stryka på foten när vägtrafiken prioriteras i kommunens projekt. Tunneln under Värmdöleden vid Nacka Gymnasium som varit viktig för gång- och cykeltrafik mot Ryssbergen och Vikdalen är nu huvudsakligen ombyggd till vägport för biltrafiken. Det finns endast en smal gångpassage kvar på ena sidan. Denna passage mot grönområdet är kraftigt försämrad. Denna typ av planering går tvärt emot tanken att bygga stad och får inte upprepas.

Det höga berget mellan Stadshuset och Värmdövägen är i programmet ersatt av en kvartersbebyggelse. Förutom sprängningarnas stora ingrepp kan man undra om det är en bergsby med trappor mellan husen som planeras.

Alla förändringar i vägsystemet måste i första hand anpassas till att det går att ta sig fram till fots och att det kollektivtrafiksystemet blir funktionellt. Den globala klimatfrågan gäller även Nacka.

Trafikverket har i ärenden enligt väglagen också studerat anslutningar till Värmdöleden. Kommunen,

Trafikverket och Landstingets trafikförvaltning bör samverka kring ett tydligare underlag som har kollektivtrafiken i fokus.

### **Anslutningarna till Värmdöleden behöver behandlas tydligare**

Hur den blivande bussterminalen kan knytas till Värmdöleden är en huvudfråga. Programmet ger ingen klar bild av hur kommunen tänker. På- och avfarter måste klara ledbussar på ett bra sätt. Alla cirkulationsplatser som ledbussarna ska slingra sig runt bör analyseras förutom själva på- och avstigningsplatserna i terminalen.

Saltsjöbadsledens anslutning till Värmdöleden och de så kallade droppar som föreslås behöver analyseras och beskrivas tydligare. En ny brandstation norr om Värmdöleden här kräver ju snabba utryckningsvägar både öster- och västerut.

Det finns en betydande risk att de snäva kurvorna i "droppen" och cirkulationsplatsen som föreslås i trafikplats Skvaltån skapar en trafikfarlig situation som kan leda till kollisioner och till att fordon välter när de nämar sig med motorvägmässig hastighet. Resultatet av en sådan ombyggnad av trafikplatsen skulle uppenbarligen uppfattas som att man missat i den ursprungliga planeringen och i efterhand gjort en dålig fix i ett försök att rätta till detta.

Mer stadsmässiga väglösningar som tar mindre mark i anspråk krävs för motorvägarna i programområdet. Det alternativ som kommunen strävar efter ger stora förändringar i Nacka trafikplats. Befintliga utrymmeskrävande ramper västerut tas bort och de nya kopplas direkt till en ny rondell på överdäckningens västra sida (Vikdalsvägen). Den helt nya kopplingen österut sker med ramper via ny rondell vid överdäckningens östra kant.

Under senare år har kommunen tagit hjälp av tre konsultföretag för att få underlag för biltrafikens koppling till Värmdöleden. Det är dock oklart hur gångstråken och de gröna sambanden via däck ska utformas. Helheten kring överdäckningen behöver snarast tydliggöras.

Det är en fördel att mindre mark för väg behövs. Tyvärr så blir hela överdäckningsprojektet mer komplicerat och sårbart då alla komponenter är beroende av varandra. I vilken ordning kan allt detta genomföras? Vilka tillfälliga lösningar kan behövas? Går det fel här kan detta, Gud förbjude, överskugga slusseneländet.

Hastigheten på Värmdöleden bör också begränsas bland annat för att få ner trafikbullret och öka trafiksäkerheten när fler på- och avfartsramper tillkommer.

### **Arbetet med ekosystemtjänster och grönytefaktor bör utnyttjas i planarbetet**

Begreppet ekosystemtjänster nämns inte i programmet. Detta är förvånande då kommunen under några år lagt ner mycket arbete för att göra detta till instrument i planeringen bland annat på Västra Sicklaön. Begreppet kan kännas främmande för de oinvigda men går att förklara. På kommunens hemsida finns information. Innan programmet beslutas bör en underlagsrapport som redovisar ekosystemanalys av programrådets olika delar ingå.

Dagvattenfrågan är svårlost i området. Det är därför bra att en dagvattenutredning med breda direktiv tagits fram. Återigen så har inte programmet påverkats tillräckligt av underlaget. Tre avrinningsområden finns och olika problem med dagvattenomhändertagandet redovisas. Programmet behöver fördjupas när det gäller platser och tekniker för omhändertagandet i form av fördröjning, rening etcetera för att recipienterna som är Strömmen och Sicklasjön i slutändan inte får för höga tillflöden av föroreningar. Vattendirektivet ger ramar för vad som behöver göras. Ett miljömålsperspektiv behövs. Dagvattenlösningar kan ligga nära byggnader och vägar, lokalt omhändertagande, och/eller i form av större våtmarker eller underjordiska arrangemang som ligger närmare recipienterna. Nacka miljövårdsråd efterlyser svar på detta i ett reviderat program. Det måste i varje fall finnas plats i området för att ta hand om dagvattnet något som inte redovisats fullt ut ännu.

Det är bra att vissa vägar avses få träd som också kan planteras så att dagvattnet delvis kan hanteras och kan ge viss kompensation för de träd som huggs ner för hus- och vägbyggen. Gröna tak bör prövas i området. Solpaneler av olika slag bör också prövas. Det finns möjligheter som behöver övervägas och säljas in till exploaterarna. Behovet att lokala mindre naturområden nära exempelvis förskolor behöver tillgodoses inte minst av pedagogiska skäl. De få områden som lämnas obebyggda i planområdet kan dock hotas eftersom det är oklart hur parkering ska lösas.

### **Ryssbergen bör i sin helhet bli naturreservat**

Den bebyggelse som enligt programmet föreslås längs Värmdöleden är av många skäl mycket olämplig. Naturvärdena är stora vilket bland annat framgår av olika underlag samt av protokollsanteckningar i Miljö- och Samhällsbyggnadsnämndens beslut inför samrådet.

Kommunen bör genomföra en analys av vilka arter som slås ut, alternativt inte kan etablera sig, i Ryssbergen om det minskar i den omfattning som föreslås. Både gammal tallskog och lövskog i låglänta områden försvinner med föreslagen exploatering. Den parallellväg längs Värmdöleden som föreslås innebär mycket stora ingrepp i bergsområdet speciellt vid anslutningen till Birkavägens förlängning.

Nacka Miljövårdsråd ser förutom negativa konsekvenser för naturvård och friluftsliv också de negativa trafikkonsekvenser som en sådan exploatering medför för den framtida miljön i centrala Nacka. Företag av den typ som kan tänkas ligga längs Värmdöleden skapar sannolikt trafik som då måste ta sig igenom centrala Nacka via Birkavägen och Griffelvägen. En komplikation ytterligare är att en eventuell tunnel-förläggning av Värmdöleden kan försvåras om denna bebyggelse finns. Omvänt skapar detta eventuella tunnelprojekt osäkerhet som gör att företag undviker denna lokalisering och bostäder som föreslås här blir mindre attraktiva.

Ryssbergen utgör en inre del av en grön kil, Nacka – Värmdökilen, och ingen exploatering anges i Regionplanen, RUFS 2010. Exploateringen bör utgå som helhet.

## Älta



Remissvar angående NCCs anmälan enligt miljöbalken om återvinning och hantering av inerta massor inom fastigheten Erstavik 6:1, intill Hedvigslunds trafikplats 2014-08-02

Nacka Miljövårdsråd har tagit del av NCCs anmälan gällande en planerad stenkross på av Stockholms stad ägd mark i Nacka kommun mellan Tyresövägen och Lindalen i Tyresö kommun. Vi har ett antal synpunkter på den planerade verksamheten.

### Buller

Trafikbuller och buller från stenkrossen tar inte ut varandra utan bullret adderas. Man bör därmed redovisa det totala bullret.

Verksamhet vid stenkross ger upphov till skärande toner som kan vara mycket störande och höras lång väg. Närmsta boende finns i Lindalen, Tyresö. Avståndet till närmsta boende är 70 meter (och inte 150 m som NCC uppgivit). Även boende i Hedvigslund i Nacka kommer att beröras av bullret.

Eftersom man under våren 2014 avverkat träden på fastigheten har den ca 80 m breda trädskärmen mellan Tyresövägen och boende i Lindalen försvunnit. Därmed är de närmast boende redan nu exponerade för buller, damm och avgaser från motorvägen Tyresövägen. Ifall inte träden återplanteras så bör man uppföra ett bullerplank längs den aktuella vägsträckan som kompensation för avverkningen. Bullerplank finns redan på övriga sträckningar längs Tyresövägen där trädskärm saknas.

### Dagvatten

NCC har i sin anmälan gjort antagandet att materialet som

bearbetas i anläggningen inte innehåller några farliga ämnen, och att därmed risk för förorening av vattenområde eller grundvatten är ringa. NCC planerar därmed inte att omhänderta eller rena dagvatten. Någon dagvattenutredning bifogas inte anmälan.

NCC har missat att föroreningar kan uppstå från stenkrossarna, lastmaskinerna, flismaskinen och de tunga transporter som kommer att trafikera anläggningen dagligen. Dessa maskiner och tung trafik kan ge upphov till oljespill och utsläpp av tungmetaller. Rimligen bör dagvattnet omhändertas och renas, t ex med oljefilter. Att, som NCC planerar, endast ta årliga vattenprover och redovisa dem i den årliga miljörapporten är inte tillräckligt. Nacka Miljövårdsråd vill att NCCs anmälan kompletteras med en dagvattenutredning som visar avvattningsområden och vilka flödesvolymerna samt föroreningar som tillförs dessa. I det fall att utredningen visar på ökade volymer av föroreningar bör rening av dagvatten införas. Det planerade området ligger mitt på en vattendelare och avvattnas till Ältasjön, Drevviken, Tyrestaån samt infiltrerar till grundvatten.

### Övrigt

Alternativa platser för stenkrossen måste utredas. Exempelvis torde en plats tidigare använd för stenkross och stenupplag mitt inne i Skrubbaträngeln, med infart från Gudöbroleden, ge mindre störningar för boende.

Vi finner det mycket anmärkningsvärt att Stockholms stad låtit avverka marken innan beslut fattats om att marken får användas till denna verksamhet.

### Slutsats

Det är Nacka Miljövårdsråds uppfattning att denna omfattande krossverksamhet kommer att leda till så omfattande miljöstörningar att verksamheten inte uppfyller miljöbalkens krav miljöhänsyn och hälsoskydd och att den därför inte kan tillåtas på denna plats.

## Tyresö



Synpunkter på vattenverksamhet vid Tyresö Strandängar, målnummer M 4394-14, Box 1104, 131 26 Nacka Strand 2014-11-25

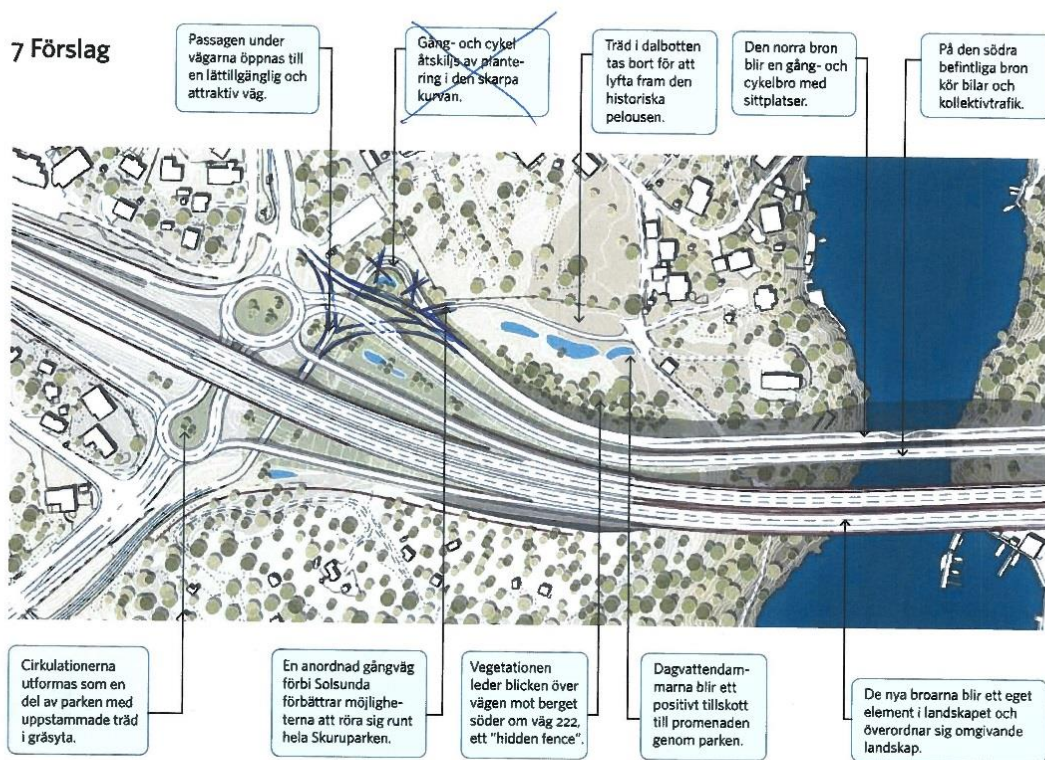
Till Mark- och Miljödomstolen, Nacka tingsrätt

Nacka Miljövårdsråd är ett samlande organ för miljövärderna i Nacka kommun. Miljövårdsrådet ska verka för en god boende-, arbets-, trafik- och fritidsmiljö. Nacka Miljövårdsråd är en partipolitiskt och religiöst obunden förening med både enskilda personer och nackaföreningar som medlemmar. Det sammanlagda medlemsantalet i dessa lokala föreningar gör att Nacka Miljövårdsråd som ideell förening kan sägas företräda ett allmänintresse. Se bilagd inlägga till Tyresö Kommun.

Vi anför på dessa grunder att muddring och

vattenverksamhet i detta värdefulla vattenområde är synnerligen olämpligt och inte kan anses svara mot långsiktig hållbarhet och varsam förvaltning av mark- och vatten med hänsyn till miljön. Översvämningsrisker synes påtagliga, lekområden för fisk väsentliga, muddring och schaktning olämpliga. Sammantaget ser vi dessa utbyggnadsplaner som synnerligen olämpliga med hänsyn till vattenmiljön.

Vi hänvisar till aktuella utredningar i ärendet från Ramböll 2013 samt Ekologigruppen 2005, samt "KRÖS - utredning av klimatrelaterade ras-, översvämnings- och skredkänsliga områden i Tyresö kommun". Klimatförändringar och kraftigare väderväxlingar samt höga flöden kommer att medföra ökad sårbarhet, och ökad båttrafik inom området är inte önskvärt, både beroende på erosionsrisk, yngelområden för fisk samt närliggande badplats. En utökad marina bör därför ej tillåtas.



30

Gestaltningssprogram Vägplan Skurubron

GRANSKNINGSHANDLING 2014-10-31

Förslag till rimligare sträckning än den som Trafikverket föreslår för cykel- och gångvägar på Skurusidan av Skurubron. (Se sid. 15.)



Vid utloppet till våtmarken vid Östervik har bävrarna anlagt en damm, uppenbarligen i syfte att höja vattenståndet. Foto Jan Åman 2014-03-01 (Se sid. 23.)