



# NACKA MILJÖVÅRDSNYTT

NR 1, 2016



## ÄR DET BRA MED HÖGA HUS I NACKA?

Hur höga hus – och var?

Henrik Svensson, översiktsplanerare på Nacka kommun,  
berättar och visar bilder från  
”Förhållningssätt till höga hus i Nacka stad”.

Onsdag 16 mars 2016 kl. 19.00  
i Lilla scen, Dieselverkstaden

VÄLKOMMEN TILL ÅRSMÖTET!

# NACKA MILJÖVÅRDSNYTT

Nr 1, 2016

## Innehållsförteckning



Kallelse till årsmötet .....	
Verksamhetsberättelse för år 2014 .....	5
Yttranden och skrivelser .....	7
Kommunikationer.....	7
Mötesstation för Saltsjöbanan vid Fisksätra	
Älta cykelstråk	
Master och kraftledningar .....	11
Kraftledning i Tollare	
Vatten, återvinning och naturreservat .....	15
Vattenkvalitet	
Skarpnäs naturreservat	
Kommundelarna .....	17
Älta .....	17
Älta centrum	
Saltsjöbaden – Fisksätra .....	20
Saltsjöbadens centrum	
Fisksätra marina	
Boo .....	25
Kil	
Graninge stiftsgård	
Sicklaön .....	35
Morningside marina	
Nacka strand	

**Nacka Miljövårdsråd** är sedan 1969 ett samlande och stimulerande organ för miljövården i Nacka. Miljövårdsrådet ska verka för en god boende-, arbets-, trafik- och fritidsmiljö. Miljövårdsrådet är politiskt och religiöst neutral. I verksamheten ingår 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).

Omslagsbild: piktogram av Christian Rydberg Dahlin  
Redigering och layout: Ingrid Eckerman [www.eckerman.nu](http://www.eckerman.nu)

# KALLELSE TILL ÅRSMÖTE

Styrelsen för Nacka Miljövårdsråd inbjuder till årsmöte onsdagen den 16 mars 2015 klockan 19.00 i Dieselverkstaden, Lilla scen, Marcusplatsen 17 i Sickla. Se [www.dieselverkstaden.se](http://www.dieselverkstaden.se).



## Är det bra med höga hus i Nacka? Hur höga hus – och var?

Henrik Svensson, översiktsplanerare på Nacka kommun, berättar och visar bilder från den nyligen antagna promemorian ”Förhållningssätt till höga hus i Nacka stad”.

Kommunens politiker och tjänstemän har med sitt underlag beredskap för dialog med byggherrar som initierar projekt med höga hus. Vi som bor i Nacka kan nu också framföra våra synpunkter.

## 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 2 mars kan behandlas av styrelsen 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/motioner2016.html](http://www.nackamiljo.se/motioner2016.html).



## VERKSAMHETSBERÄTTELSE FÖR 2015

Denna verksamhetsberättelse läses bäst som <http://www.nackamiljo.se/nmrsv2015.html> på Internet. Där går det att klicka på texterna för att få mer information och läsa de fullständiga remissvaren etc.

### Styrelsemöten

Under 2015 har styrelsen haft 10 protokollförda sammanträden (7/1, 9/2, 5/3, 31/3, 5/5, 8/6, 20/8, 29/9, 27/10, 1/12).

Styrelseledamöter etc.

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

### Årsmötet

Årsmötet hölls den 23 mars 2015 i Dieselverkstaden. Liselott Eriksson, natur och friluftstrateg på Nacka kommun berättade och visade bilder från ett pilotprojekt om ekosystemtjänster Nacka före årsmötesförhandlingarna. Titeln var "Naturens gröna gratistjänster. Hur ska grönstrukturen på Västra Sicklaön fungera i framtiden?" Det blir extra viktigt att de grönområden som blir kvar, fungerar bra för många olika syften, när Nacka ska bygga stad.

### Arrangemang

Lördagen 18 april samlade Saltsjöbadens naturskyddsförening och Nacka Miljövårdsråd ett 50-tal deltagare som promenerade till Skutviken för att få mer information. I kallelsen till arrangemanget ställdes frågorna "Vad planeras i Skutviken i Skogsö naturreservat? Är det en modern marina eller bevarandet av ett kulturarv med småskalig verksamhet?"

### Miljövårdsnytt

Under 2015 har ett nummer av Miljövårdsnytt utkommit. Tidningen har sänts till medlemmar, till bibliotek och till kommunstyrelsen.

### Hemsida

Nacka Miljövårdsråd har en hemsida med adress <http://www.nackamiljo.se>. Där finns Miljövårdsrådets remissvar, yttranden, skrivelser m.m.

Även de nummer av Miljövårdsnytt som utkommit sedan 2000 finns i huvudsak att tillgå där.

### Facebooksida

På Nacka Miljövårdsråds Facebooksida <https://www.facebook.com/NackaMiljovardsrad/> finns många bilder och länkar till aktuella händelser och aktiviteter som rör miljö och klimat.

### Nyhetsbrev

Under 2015 har två 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 Miljövårdsråd bildades 1969 har vår huvuduppgift varit att påverka kommunens beslut i frågor som rör miljön genom att framföra synpunkter till kommunen i form av remissvar och skrivelser, ordna och delta i debatter och möten etc.

Nacka Miljövårdsråd har under 2015 avgivit remissvar i följande frågor:

- Program för Centrala Nacka, 2015-01-16.
- Detaljplan för f.d. Graninge stiftsgård, 2015-01-31.
- Program för Älta centrum, 2015-02-02.
- Mellanlagring av massor vid Svindersviken, miljöfarlig verksamhet, 2015-02-03.
- Detaljplan för Morningside Marina, 2015-03-12.
- Landstingets remiss om tunnelbana till Nacka, stationsuppgångar m.m., 2015-03-12.
- Detaljplaner för fem återvinningsstationer, 2015-03-16.
- Bygglov för mobiltorn på Boo IP, 2015-04-10.
- Detaljplan för Fisksätra station, 2015-04-13.
- Programförslag för Kils verksamhetsområde, 2015-04-19.
- Upphävande av del av stadsplan 242 för motorvägsanslutning vid Nacka gymnasium, 2015-04-21.
- Vattenmyndighetens remiss om åtgärder för vattenkvalitet, 2015-04-30.
- Detaljplan för Handelshus i Lännersta, 2015-06-12.
- Detaljplan för Atlas Copcos entré, 2015-06-15.
- Detaljplan för ICA Maxis parkering, 2015-06-15.
- Detaljplan för bageri i Kummelbergets industriområde, 2015-06-18.

- Detaljplan för Björknäs torg, parkering, 2015-06-18.
- Församrådsyttrande om lokalisering av tunnelbanedepå i Skarpnäck eller Högdalen, 2015-08-31.
- Detaljplan för Dalvägen – Gustavsviksvägen, 2015-08-31.
- Detaljplan för en 50 m hög mobilmast vid Trappstigen på Älgös högsta punkt, 2015-09-07.
- Trafikverkets remiss om cykelstråket Ältastråket, 2015-09-10.
- Detaljplan för Igelboda, 2015-09-27.
- Miljöanmälan om avfallsupplag Grustagsvägen/Tyresövägen vid Lindalen, 2015-10-02.
- Detaljplan för Norgehuset vid Hasseludden, 2015-10-21.
- Landstingets remiss om tunnelbana till Nacka inför byggskedet, 2015-11-02.
- Detaljplan för norra Nacka strand, 2015-11-13.
- Detaljplan för södra Nacka strand, 2015-11-13.
- Vattenfalls remiss om ny sträckning av kraftledning genom Tollare, 2015-12-04.
- Bygglov för En 150 meter hög tredje Nackamast, 2015-12-08.
- Överklagan till Mark- och miljödomstolen av Länsstyrelsens beslut att låta Frentab lagra 29000 ton massor i ett naturområde i Velamsund, 2015-11-27.
- Yttrande inför fastställelse av vägplan för ny Skurubro, 2015-12-18.
- Yttrande över granskningsförslag till detaljplan för en 50 m hög mobilmast vid Trappstigen på Älgös högsta punkt, 2015-12-21.

## Aktiviteter

Representant för Miljövårdsrådet har deltagit i:

- Forum Finntorps möte om Program för centrala Nacka, Furuvägen 11, 9/1.
- Samråd om Graninge stiftsgård, Graninge stiftsgård, 14/1.
- Samråd om program för Älta centrum, Älta centrum, 15/1.
- Möte med Vision Älta om program för Älta centrum, Pelarsalen, 18/1.
- Samråd om program för Älta centrum, Älta centrum, 20/1.
- Workshop om Saltsjöbadens centrum, Igelboda skola, 14/2.
- Landstingets möte om upprustning av Saltsjöbanan, Quality hotel, 18/2.
- Landstingets samråd om utbyggnad av blå T-banelinje, Spårvägmuseet, 19/2.
- Möte med nätverket Fisksättras framtid, 27/1.
- Samråd om tre återvinningsstationer, Orminge bibliotek, 23/2.
- Samråd om återvinningsstation, Älta bibliotek, 24/2.
- Landstingets samråd om utbyggnad av blå T-banelinje, Dieselverkstaden, 2/3
- Landstingets samråd om utbyggnad av blå T-banelinje, Nacka stadshus, 4/3
- Möte med ansvariga för tvärbaneutbyggnaden om mellanlagring av massor vid Svindersviken, Hesselgrens torg 5, 10/3.
- Samråd om Verksamhetsområde Kil, Värmdö kommunhus, 12/3.
- SNF Saltsjöbaden kretsstämma, Giftfri förskola, Igelboda skola, 18/3.
- SNF Nacka kretsstämma, om Nacka stad, Dieselverkstaden, 19/3.
- Samråd om Mötespår Fisksättra station, Fisksättra bibliotek, 24/3.
- BOOM årsmöte, Öppna marker och bryn, Boosalen, 25/3.
- Möte med nätverket Fisksättras framtid, 1/4.
- Möte med nätverket Fisksättras framtid, 12/5.
- Samråd om Dalvägen-Gustavsviksvägen, Boo Gårds skola, 15/6.
- Samråd om Tunnelbanedepå, Skarpnäck eller Högdalen, Skarpnäcks kulturhus, 19/8.
- Samråd om mobilmast på Älgö, Nacka stadshus, 25/8.
- Samråd om Igelboda, Nacka stadshus, 15/9.
- Landstingets samråd om blå T-bana, byggskedet, Restaurang EnArena, Globen, 14/10.
- Information på Ältadagen, 17/10.
- Samråd om Kvarnholmen, Makaronifabriken, 19/10.
- Landstingets samråd om blå T-bana, byggskedet, Nacka stadshus, 22/10.
- Möte med Ny grön väg, 29/10.

Nacka Miljövårdsråd har under 2015 avgivit yttranden/skrivelser i följande frågor:

- Synpunkter inför programförslag för Saltsjöbadens centrum, 2015-02-27.
- Granskningsförslag till studentbostäder Alphyddan, 2015-03-09.
- Skrivelse till kommunfullmäktige: Kvarnholmen kan drabbas av stora störningar i kollektivtrafiken utan bussvändplats, 2015-03-11.
- Trafikverkets utställning av vägplan för motorvägsanslutning vid Nacka gymnasium, 2015-04-13.
- Andra utställning av detaljplan för Danvikshem, 2015-05-07.
- Skrivelse till Länsstyrelsen angående buller i Velamsund, 2015-05-21.
- Granskningsförslag till detaljplan för Fisksättra marina, 2015-05-28.
- Granskningsförslag för detaljplan för f.d. Graninge stiftsgård, 2015-06-02.
- Andra utställningsförslaget till detaljplan för Sydöstra Lännersta 2 (område W), 2015-08-25.
- Skrivelse från Nacka Naturskyddsförening, Boo Miljö- och Naturvänner och Nacka Miljövårdsråd till kommunstyrelsens ledamöter i protest mot att ett kraftigt bantat förslag till Skarpnäs naturreservat förelagts kommunstyrelsen för beslut, 2015-09-25.
- Granskningsförslag till detaljplaner för fem återvinningsstationer, 2015-10-01.
- Överklagan till Länsstyrelsen av Miljö- och stadsbyggnadsnämndens beslut att låta Frentab lagra 29000 ton massor i ett naturområde i Velamsund, 2015-10-07.
- Synpunkter inför antagande av detaljplan för Bageri i Kummelbergets industriområde, 2015-11-18.

- Möte med nätverket Fisksättras framtid, 2/11.
- Samråd om norra och södra Nacka strand, Augustendalsvägen 7, 3/11.
- Vattenfalls samråd om ny dragnings av Kraftledning i Tollare, NCC:s projektkontor Tollare, 19/11.
- Öppet hus om dagvatten, Nacka stad och Järlasjön, Nacka stadshus, 25/11.
- Intervju om Miljövårdsrådets påverkan på processen kring tvärbanan till Sickla, 27/11.
- Möte med nätverket Fisksättras framtid, 2/12.
- Nacka Miljövårdsråd har tillsammans med naturskyddsföreningar, fiskevårdsföreningar m.fl. varit representerat vid tre sammankomster (21/4, 21/9,

14/12) i kommunens Naturvårdsråd med politiker och tjänstemän. Har bl.a. behandlat skötseln av Nackas naturreservat, miljömål, grönstruktur, restaurering Rudsjön och Insjöbäcken, instängsling i Velamsund, märkning och skyltning av leder, höga fosforhalter i Långsjön, bäverinventering, sanering av Kvarnholmen, underhåll av dagvattenanläggningar, utegym, arbeten med naturreservatsbildning Skuruparken, Ryssbergen, Skarpnäs, Rensättra.

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).

### KOMMUNIKATIONER

#### Remissvar angående samråd för mötesstation för Saltsjöbanan vid Fisksättra 2015-04-13

Sammanfattning av Nacka Miljövårdsråds synpunkter

- Syftet med planförslaget att möjliggöra 12-minuters- trafik på Saltsjöbanan genom att bygga en mötesstation är bra men utformningen kan förbättras.
- Detaljplaneförslaget är för snävt begränsat för att kunna behandla det förändrade gångtrafikmönster som blir följden. Säkerhetsrisker tillkommer utanför planområdet.
- Det stora antalet resenärer som passerar i plan över Fisksättravägen från centrum mot stationen motiverar ytterligare studier av vägtrafiklösningen. En möjlighet är att endast tillåta genomgående busstrafik här.
- Infarten till centumparkeringen från Fisksättravägen bör ligga väster om det västra övergångsstället.
- En gångväg längs hela Fisksättravägen/Fidravägen runt området behövs och måste kunna passera centrum.
- En gångbana längs Fisksättravägens norra sida från Fiskarhöjden mot den södra perrongen krävs.
- Stationsområdet och dess koppling till trappor och gångvägar behöver förbättras. Perrongerna blir något smalare än den befintliga samt också kortare. Väntkurerna blir färre och smalare.
- Trappan från Fisksättravägen upp till tåget tar halva den södra perrongen i anspråk vilket innebär en säkerhetsrisk. Teknikhuset har en alltför exponerad lokalisering och behöver studeras ytterligare.
- Gestaltningen av anslutande gångväg till den norra perrongen behöver förbättras med tanke på det stora antal stödmurar som tillkommer. Bullerfråga som har koppling till den snäva kurvradien behöver analyseras ytterligare. Tillkommande bostäder i närområdet kan påverkas.
- Det finns ett stort behov av en tydligare samplanering mellan kommunen, landstinget och Stena för att säkra bra lösningar på trafik- och bostadsmiljö i den mest centrala delen av Fisksättra.

Fisksättra station är en viktig del i upprustningen av Saltsjöbanan

Upprustningen av Saltsjöbanan som innefattar mötesspår vid Fisksättra station är bra men Nacka Miljövårdsråd har ett antal förslag till förbättringar. Utgångspunkten för föreningen är bra bostadsmiljö med god tillgänglighet till kollektivtrafiken via säkra och bekväma gångvägar.

Området är tätbebyggt idag och tillkommande bostadsbebyggelse planeras i stationens absoluta närhet. Bilinnehavet är lågt i området och kollektivtrafikresandet är högt. En välfungerande och vackert utformad station förväntas.

När det gäller helheten i upprustningen av banan så noterar vi att mötesstationerna vid Fisksättra och Tattby kanske inte räcker till för att klara 12-minuterstrafik. Det behövs sannolikt längre mötesspår. Kommunen borde begära en förklaring av Landstingets trafikförvaltning.

De snäva kurvradierna i stationens närhet som ger upphov till buller (gnissel) förbättras inte av planen. Detta kan bli ett ännu större problem när fler bostäder i banans närhet tillkommer och påverkas.

Samverkan behövs med kommunen i en ledande roll. Planeringsprocessen måste tydliggöras med avseende på kommunens planering (program och detaljplanering bl.a. i samverkan med Stena) och landstingets järnvägsplanering som fastställs av Transportstyrelsen. Kommunen bör tala om för berörda när och hur de styrande besluten tas som påverkar helheten i Fisksättrabornas framtida bostads- och trafikmiljö. I vilka skeden kan Fisksättraborna påverka förutom vid detta samråd?

Detaljplaneområdet är för begränsat för att säkra en bra tillgänglighet till stationen för resenärerna på Saltsjöbanan. Kopplingarna till övriga förändringar som planeras i norra delen av Fisksättra behöver klargöras. Kommunen måste utnyttja det kommunala planmonopolet och ta ansvar för helheten i stadsmiljön. Detaljplanen måste bli mer än en relationsritning utgående från järnvägsplanerarnas idéer.

## Säkra gångvägar måste prioriteras

Trafiksäkerheten för gångtrafiken mellan olika målpunkter och stationen är inte färdigutredd. Nya konflikter med biltrafiken tillkommer och vissa befintliga konflikter kvarstår olösta. Säkerhetsanalysen behöver förbättras.

Den nya passagen i plan över dubbelspårområdet med ramper till perrongerna kan behöva studeras ytterligare inklusive övergångställen vid Fisksättravägen samt anslutande gångvägar/trottoarer längs vägen.

En trottoar på norra sidan av Fisksättravägen behövs från den nya södra perrongen som ansluter västerut till den befintliga gångvägen mot Fiskarhöjden. Gångtunneln under Fisksättravägen kan behöva förlängas även söderut som en konsekvens.

Trappan från gångvägen från Fiskarhöjden som mynnar i gångtunneln måste behållas som en säker väg mot norra perrongen, idrottsområdet och skolan. Varför ligger denna trappa utanför planområdet?

Viss gångtrafik sker redan idag längs Fisksättravägen och Fidravägen österut mot Fågelhöjden och verksamhetsområdet. Denna gångtrafik kommer att öka med den nya perrongen.

Med tanke på kollektivtrafikresenärer, andra fotgängare, bilburna trafikanter mot Fisksätra centrum samt lastbilsleveranser bör man överväga en avstängning av Fisksättravägen vid centrum och att endast ha en bussgata via ett torg. Utrymme för parkering och värdmöjligheter behöver då studeras.

Enligt tidigare program skall en gångväg runt Fisksätra längs Fisksättravägen och Fidravägen byggas. Finns plats för denna genomgående gångväg vid Centrum eller tar nytt spår och ny perrong med ramper bort denna möjlighet? Denna gångväg får inte hindras av aktuell stationslösning och/eller av Stenas bostadsplaner.

Anslutningarna med södra perrongen är viktigast

De två övergångställen som illustreras på Fisksättravägen ligger utanför planområdet trots att de är centrala för hela stationens funktion. Därmed finns inte en juridiskt bindande lösning. De avtal som krävs måste preciseras innan planen beslutas.

Det som ligger inom planen är ramper och trappor i direkt anslutning till perrongerna. Den breda trappan som är en fortsättning på det östra övergångstället upp på den södra perrongen tar hälften av perrongens bredd. Denna avsmalning av perrongen är en säkerhetsrisk. Det behövs en buffertzon i båda ändar av denna trappa som utgör den genaste vägen till tåget mot Slussen.

Det är trångt i flera avsnitt både inom planområdet och utanför planområdet där förändringar illustreras.

Gångtrafiken norr om spårområdet behöver studeras vidare

Detaljplaneförslaget innebär konflikter mellan gångtrafik som kollektivtrafiken alstrar och annan gång- och cykeltrafik mot och mellan målpunkter norr om spårområdet. Detta accentueras av att norra perrongen skjuts norrut mot den befintliga gångvägen mellan skolan och idrottsområdet. Här finns dessutom en snäv anslutning mellan gångbron från centrum och trappan ner till norra perrongen.

Denna nod i gångvägssystemet bör studeras ytterligare. En breddning av gångvägen kan behövas här, helst med en bänk för vila efter trapporna.

Funktionella och väl gestaltade gångvägar runt stationen är viktiga. Förslaget innebär att vissa trånga avsnitt blir trängre och att stödmurar och bergsskärningar kommer att dominera i stället för grässlånter. Det är viktigt att siktlinjer finns och att belysningen uppdateras med tanke på säkerheten kvällstid.

Teknikhusets placering och utformning måste lösas bättre till förmån för Fisksättrabornas närmiljö och miljön för trafikanterna. En placering på östra sidan av planområdet bör övervägas.

Övergångstället över spåren mynnar på norra sidan i en trappa direkt ner på gångvägen. Detta är ytterligare ett exempel på en obekvämlig och trång anslutning som behöver studeras ytterligare. Den befintliga gångvägen norr om stationen bör sannolikt flyttas norrut.

Hur länge kommer bommarna vid på- och avstigning samt tågmöte att vara nedfälda?

## Bilangöring

Utvecklingen av Fisksätra centrum bör analyseras också vad avser den bilparkering för kunder som behövs. Även korttidsangöring för att lämna och hämta buss- och tågresenärer bör studeras. Konflikterna med gångtrafiken mot stationen kräver ytterligare planeringsinsatser.

Hur det är med infartsparkering idag och på sikt är oklart och detta behöver förtydligas i planbeskrivningen.

## Remissvar angående vägplan för "Trafikplan Kvarnholmen", ärendenummer TRV 2014/49933 2015-04-13

*Till Trafikverket, Borlänge*

Nacka Miljövårdsråd avråder bestämt från föreslagen motorvägsanslutning vid Nacka gymnasium. 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 motiverad. 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 gång- och cykeltrafiken och accessen till Ryssbergen.

Trafikverkets förslag till anslutningar med utrymmeskrävande rondell söder om Värmdöleden och droppe på norra sidan strider mot Nacka kommuns planering i planprogram för centrala Nacka där man istället förutsatt minimala korsningar som inte tar extra mark i anspråk.

Man hinner knappt färdigställa en trevägskorsning mellan Kvarnholmsförbindelsen och Griffelvägen förrän det är dags att bygga en cirkulationsplats på samma plats. Man bör avvakta med beslut om ramper mot väg 222 tills den aktuella förbindelsen hunnit utvärderats samt det klarnar kring vilka övriga anslutningar som behöver förändras vid Nacka och Skvaltans trafikplatser.

## Mycket dålig trafiksäkerhet

Vi befarar att det kan komma att uppstå allvarliga problem med trafiksäkerheten i Kvarnholmsförbindelsen. Detta särskilt som gående och cyklister förbjuds använda tunneln

och tvingas till långa och besvärliga omvägar genom Vikdalen eller en gångväg med en hög trappa.

Det är troligt att bl.a. många ungdomar bosatta på Kvarnholmen på väg till och från skolor och idrottsplatser lockas att gena genom tunneln vilket troligen kommer att orsaka ett flertal olyckor. Skolelevernas väg bör analyseras ytterligare. Nacka kommun avser arbeta ytterligare med barnperspektivet och detta borde också gälla Trafikverket i det aktuella ärendet.

De nu föreslagna ramperna med rondell och droppe kommer att ytterligare allvarligt försvåra för gång- och cykeltrafikanter. Förslaget innebär att man tar bort just färdigställd GC-väg mellan busshållplatsen söder om Värmdöleden och gymnasiet, man hindrar gående att från tunneln under motorvägen ta sig nordväst ut i Ryssbergen och man förlänger gångvägen mot Kvarnholmen.

Dessa usla förhållanden för gång- och cykeltrafiken kommer med största sannolikhet att leda till att gång- och cykeltrafikanter i stor omfattning ratar de vägar de anvisas och istället ta sig fram på bilkörbanorna.

### **Remissvar avseende samrådsunderlag för cykelstråket Ältastråket (väg 260) 2015-09-10**

*Till Trafikverket, Sundbyberg*

Nacka Miljövädråd tillstyrker att Ältastråket breddas och förbättras och uppskattar att Trafikverket planerar för förbättrad framkomlighet för cyklister.

Ältastråket från söder mot norr

#### **Ekstubben, korsningen med Oxelvägen och Ältabergsvägen**

Korsningen har nu byggts om efter det att samrådsunderlaget skrevs.

#### **Erstaviksvägen – Evalundsvägen (vid Älta skola)**

Här vid rondellen ansluter ett viktigt cykelstråk från Tyresö centrum, angivet som alternativt huvudcykelstråk i den regionala cykelplanen. Numer är sträckan i sin helhet asfalterad och belyst. Tyvärr saknas cykelbana utefter Evalundsvägen och del av Storkällans väg.

#### **Besvärlig sträcka norr om Älta skola (400 meter)**

De många utfarterna i kombination med backe gör sträckan otrevlig för cyklister. Vid färd söderut (nedför) undviker cyklister gärna att hålla sig på högra sidan av cykelbanan eftersom det är en nedfasning för varje tomtinfart så att cykelvägen där upplevs som en otrevlig och potentiellt farlig ”bergochdalbana”. Att av detta skäl hålla till vänster kan givetvis vara farligt vid möte. Att enbart, som föreslås, reservera den slätare sträckningen närmast tomterna för fotgängare kan rentav göra problemet värre.

#### **Väggkorsningen 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 eller hellre att passagen byggs om.

#### **Snörom**

Vid torpet Snörom (norr om Tenntorp, nära Källtorpssjöns sydspets) går en för cyklister och gående viktig väg österut genom Erstaviks marker mot mål som Erstaviksbadet, Fisksåtra och Saltsjöbaden. En gång fanns här ett övergångsställe. Nu utgör Ältavägen här en farlig korsning för cyklister och gående.

#### **Busshållplats Källtorp**

Denna busshållplats bör i likhet med övriga hållplatser utefter Ältavägen förses med hållplatsfickor i båda färdriktningarna. Detta kan förväntas påverka cykelvägens sträckning förbi hållplatsen.

#### **Förbi Dammtorpssjön (norr om Hellasgården)**

Här finns en otrevlig dubbelkurva med en kurvvarnings-skylt speciellt för cykelstråket. Dessutom är det skymd sikt runt en elanläggning som tillkom för att förse mobilmasten norr om platsen med elström trots Nacka Miljövädråds bestämda avrådande från denna placering, se <http://www.nackamiljo.se/eldammtorpssjon.html>.

Strax norr om denna plats finns olyckligtvis en backe som är brantare än allt annat på Ältastråket. Många cyklister kliver här av cykeln och leder den uppför backen. Om cykelvägen hade haft samma profil som bilkörbanan hade detta knappast behövts. Samtidigt leder backen till att många cyklister norrifrån närmar sig den ovan nämnda dubbelkurvan med hög fart.

#### **Dammtorpssjöns nordspets**

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

#### **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. Räta ut cykelbanan och ha bara en infart, mot nu två, till området som brukar användas som parkeringsplats!

#### **Hästhagsvägen – Nacka kvarn**

Det har av Nacka kommun föreslagits en upprustning av cykelvägen Saltsjö-Duvnäs station – 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 kunna fungera som cykelstråk. Vid korsningen saknas idag stöd för att cyklister och gående ska kunna ta sig mellan Ältastråket och Hästhagsvägen trots att många cyklister och även gående använder denna väg.

#### **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 50km/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.

### **Genväg Ältastråket – Järlaleden bortglömd**

En existerande cykelväg som via Nysättravägen och en cykelväg väster om Vassvägen förbinder Ältastråket med Järlaleden saknar rimlig anslutning till Ältastråket. Denna genväg finns givetvis med på alla cykelkartor och bör finnas med i cykelplaneringen och få en bättre anslutning till Ältastråket (Nackanäsvägen).

### **Övrigt**

#### **Cykelvägvisning**

I Sickla finns på flera ställen hänvisningsskyltar för cyklister med en pil och texten ”Stockholm 1”. Avstånd till Stockholm avser traditionellt avstånd till Gustav Adolfs Torg. Ett avstånd till en kommungräns är en mycket olämplig uppgift och bör inte förekomma. Skyltarna bör ersättas med 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. Vid Älta skola finns en ständigt överfull cykelparkering. Det bör finnas cykelställ med möjlighet att låsa fast cykeln vid de flesta busshållplatser.

#### **Vinterunderhåll**

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

#### **Cyklist som planerar för cykeltrafiken**

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

### **Samrådsyttrande i byggskedet i planprocessen för detaljplan och järnvägsplan för T-bana till Nacka 2015-11-02**

*Till Stockholms Läns Landstings förvaltning för utbyggd tunnelbana*

Nacka Miljövärdsråd har tagit del av samrådshandlingarna för den planerade tunnelbanan till Nacka, som finns utställda till 2 november av Stockholms Läns Landstings Förvaltning för utbyggd tunnelbana. Samrådet 8 oktober – 2 november omfattar, utöver exakta lägen för stationsuppgångar, även byggskedet, med förslag på var arbetstunnlar och byggarbetsplatser ska ligga.

Nacka Miljövärdsråd har i mars 2015 avgivit ett skriftligt samrådsyttrande angående stationsplaceringarna i det tidiga samrådet för detta, vilket även framgår av samrådsredogörelsen som utgavs i maj 2015. De av föreningens synpunkter som kvarstår finns med även i detta yttrande.

Nacka Miljövärdsråd är positiva till den nya tunnelbanan. Vi ser positiva effekter på utsläpp och klimat genom minskad biltrafik, mindre bilköer samt fler och bättre

möjligheter för boende, främst på Sicklahalvön, att transportera sig med kommunala färdmedel.

Vi vill avge följande synpunkter på förslaget:

Det är viktigt att minimera störningar för boende och resande under byggskedet. Byggskedet sammanfaller även med fler stora projekt i Nacka, tex. byggande av Nacka Stad. I de fall det är möjligt att minimera störningar genom samverkan mellan Stockholms Läns Landsting (SLL) och Nacka Kommun i de olika byggprojekten bör man göra detta. T.ex. kan transporter och eventuell krossing av sprängsten vara ett sådant område där samverkan bör kunna ske. Finns det en samplanering mellan SLL och Nacka Kommun?

#### **Station Sickla**

Den västra uppgången är en viktig omstigningsplats mellan tunnelbana, tvärbana,

Saltsjöbanan samt bussar, bl.a. linje 401 till Älta. Resande från T-banan som ska vidare med buss 401 mot Nackanäs, Hästhagen och Älta måste vid omstigning korsa Sickla industriväg. Därmed kommer antalet personer som korsar gatan mångdubblas.

Antingen bör en uppgång väster om Sickla Industriväg anläggas, eller så måste man säkerställa att gatan kan passeras på ett säkert sätt, t.ex. genom ett ljusreglerat övergångsställe. Busshållplatsen på västra sidan om Sickla industriväg bör förlängas och förses med belysning och adekvat väderskydd, eftersom antalet påstigande kommer att öka från få några personer till hela busslaster. Man bör utreda om en separat uppgång norr om Värmdövägen kan anläggas. Alternativt måste en bra passage över Värmdövägen utformas, t.ex. genom att använda den befintliga gångbron.

Den östra uppgången bör lämpligen utformas för att knyta ihop bostäderna norr om Värmdövägen med Sickla Köp kvarter. Eftersom Saltsjöbanan höjs upp på bro försvinner den nuvarande barriären som spåren utgör. Därmed kommer området även att användas för passage mellan bostäder, köpcentrum och Saltsjöbanan, både för fotgängare och cyklister. Det framgår inte av handlingarna om Saltsjöbanans station ”Nacka” bevaras. I så fall bör en handikappvänlig förbindelse (hiss) till Saltsjöbanans perrong anläggas.

Man bör även i detaljplanen utforma en cykelparkering för resande som byter från cykel till T-bana. Parkeringen bör vara upplyst med god insyn och cyklarna ska kunna låsas i ramen för minskad stöldrisk.

#### **Station Järla**

Stationens östra sida bör ha uppgång dels söderut mot torget i Järla, dels norrut norr om Värmdövägen samt ha handikappvänliga anslutningar till Saltsjöbanans station ”Saltsjö-Järlas” perronger. Uppgången på Värmdövägens norra sida kommer att bli skolväg för elever på Järla skola, Eklidens skola, Nacka musikskola och Nacka gymnasium. För att öka trafiksäkerheten för barnen bör man utforma passagen så att skolområdena kan nås utan att Järlaleden behöver korsas.

Då station Järla även blir omstigningsplats för bussar österut (t.ex. mot Ektorp) så är det viktigt med en trafiksäker passage till busshållplatsen på Värmdövägens södra sida. Passagen bör helst göras regnskyddad. Eftersom antalet påstigande kan bli hela busslaster måste själva busshållplatsen vara väl tilltagen i storlek för att

rymma både ankommande bussar och väntande passagerare samt förses med belysning och väderskydd, elektronisk tidtabell mm.

Det är önskvärt att även ha en uppgång på stationens västra sida, i anslutning till bostadsområdet i Ekuddsvägens nivå som ligger ett flertal meter över Järlaleden. Någon stationsuppgång i väster finns dock inte med i samrådshandlingarna, utan endast en nödutgång.

I byggskedet kommer rampen från Järlaleden ned på Värmdövägens södra sida (för östergående trafik) att rivas. Biltrafiken kommer att ledas ned på rampen på Värmdövägens norra sida och måste därmed korsa Värmdövägen. Det kommer att krävas en ljusreglerad korsning under byggtiden för att minimera faran med den nya trafik Korsningen. Buss 840 samt 821 hållplats Ekudden (östergående) kommer att behöva flyttas. Vi rekommenderar att busshållplatsen flyttas till andra sidan Värmdövägen. Då många elever på Järsla skola, Eklidens skola och Nacka gymnasium samt besökare till Nacka IP kliver av bussen där bör man lägga extra vikt vid att göra den tillfälliga busshållplatsen så trafiksäker som möjligt. Station Nacka C

Den västra uppgången ”Stationsentré mot Vikdalsbron” bör förses med en väderskyddad ingång till Nacka Forum. Man bör ha en väderskyddad passage till bussterminal och hållplatser för påstigning/avstigning på motorvägsbussar i båda riktningarna. Eventuellt kan passage till motorvägsbussar (mot Stockholm) på norra sidan Värmdöleden istället anläggas från den östra stationsentrén.

Området kring den västra uppgången blir en central plats för Nackas invånare, med ett stort antal personer som passerar varje dag, t ex till fots, med cykel, med buss eller med bil. Det är därmed mycket viktigt att gatumiljön planeras tillsammans med T-banans uppgång så att utgången mynnar på torg eller andra gångvänliga ytor, inte mitt i en trafikkarusell. Även cykelbanor och cykelparkering bör ingå i den planeringen. Den estetiska utformningen om platsen är viktig liksom planering av grönska och träd.

När det gäller byggskedet så bör den del av etableringsytan som gränsar till Nyckelviken minimeras, för att undvika påverkan på naturen och buller i naturreservatet. Vi ställer oss också frågande till om det är nödvändigt att korsa motorvägs påfarten med en påfart från Saltsjöbadsleden norrgående. En dylik lösning framstår som trafikfarlig. Kan trafik till etableringsytan i stället ske från öster på Värmdöleden (genom att vända vid Skuruavfarten)?

Vi ställer oss även frågande till hur planeringen och byggande av stationsuppgångarna till station Nacka C samplaneras med den planerade överdäckningen av Värmdöleden, den nya bussterminalen för motorvägsbussar samt tillkommande påfarter/avfarter från Värmdöleden. Är SLL, Nacka Kommun och Trafikverket överens? Finns det en övergripande plan? Innehåller den planen etapper?

Fortsättningen på spåren från station Nacka C pekar rätt ut mot Nyckelvikens naturreservat. Detta stämmer inte med utredningen från april 2014 om hur T-banan ska kunna förlängas österut mot Orminge. Enligt den utredningen var T-banan helt förlagd söder om Värmdöleden. Vid en förlängning av T-banan bör nästa

station efter Nacka C ligga vid Ektorps centrum. Innan man beslutar om hur spåren ligger vid Nacka C krävs en ny utredning om möjliga sätt att fortsätta T-banan via Ektorps mot Orminge.

## Yttrande inför fastställelse av vägplan för ny Skurubro, väg 222 2015-12-18

*Till Trafikverket, Borlänge*

Cykelbanan katastrofalt dålig, måste få bättre sträckning

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 cyklister genom Nacka från Danviksbron mot Gustavsberg, det regionala Värmdöstråket avsedd för hastigheter kring 30 km/h.

I Trafikverkets vägplan saboteras detta genom att leda stråket i en omväg med mycket skarp kurva där Trafikverket tänkt sig att cyklisterna ska hålla 10 km/h. Vi finner det helt nödvändigt att göra om planeringen med en mjukare kurva, se figur för exempel. Med tanke på att cyklister från Värmdöhållet får en ordentlig utförlöpa ned mot den planerade kurvan kan de säkert komma upp i hastigheter kring 40 km/h. Den av Trafikverket planerade skarpa kurvan skulle helt enkelt kunna bli livsfarlig.

Vilket trafikproblem vill man lösa?

Nacka Miljövårdsråd är tacksamma för att en ny påfart nu byggs från Björknäs till Skurubron. Vi uppfattar att det tidigare 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 i Värmdö kommun där nu arbete med breddning av vägen nu pågår 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 motorvägs trafiken. Vi tror att denna bedömning alltså 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 spår förbindelse 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.

I stället bör man förutsättningslöst undersöka om den mest rimliga åtgärden är att först bygga en spår förbindelse eller någon gång i framtiden en motorvägsbro.

## Hållplats för motorvägsbussar

På Skurusidan 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

Sträckningen av cykelbanan på Skurusidan måste planeras om. Efter att ha genomfört och utvärderat effekterna av den nya påfarten bör man förutsättningslöst utreda behovet av ytterligare spår och vägar.

# MASTER OCH KRAFTLEDNINGAR

## Remissvar avseende ändrad sträckning och utförande av 70 kV kraftledningar i Tollare 2015 12 04

Vi är positiva till att kraftledningar läggs under mark istället för luftledningar. Det bästa alternativet är förläggning i bergtunnel eller borrhål genom berg, men även markförläggning är bättre än luftledning.

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

Angående skriftligt underlag för samrådet: En mycket begränsad och kortfattad text om projektet hade offentliggjorts inför samrådet. Den befintliga luftledningen liksom ett nytt luftledningsalternativ fanns inritade på karta men var stöd (stolpar/torn) finns och planeras var inte inritat. Ett huvudalternativ med markförläggning angavs också på karta. Dessa tre sträckningar ligger samtliga i naturreservatet. Varför just de två alternativa sträckningarna valts framgår inte av texten. Har andra alternativ förkastats? Det begränsade underlaget försvårar allmänhetens förståelse och därmed deltagande i MKB-processen.

## Samrådsmötet om kommande miljökonsekvensbeskrivning

Vattenfalls konsulter samt representant för kommunen respektive NCC var närvarande. De ansvariga kunde bara delvis besvara allmänhetens frågor på mötet. Man var inte informerad om platsen i detalj och om historiken bakom Tollarebebyggelsen och naturreservatet. Allmänheten kunde mer om detta än de ansvariga.

En miljökonsekvensbeskrivning är ett viktigt beslutsunderlag och Vattenfall med konsulter bör följa de principer som ger ett korrekt underlag. Kommunen bör engagera sig mer eftersom man har ett helhetsansvar avseende livsmiljön för nackaborna.

NCC har redan för 14 år sedan fört en dialog med Vattenfall om den aktuella kraftledningen. Varför har inget hänt i frågan tidigare? Det ryktas om tidigare alternativa sträckningar för kraftledningen. Nu måste alla kort läggas på bordet för att undvika total förvirring.

En viktig utgångspunkt för kraftledningsdragningen måste vara att reservatet inte förlorar ytterligare kvaliteter. Endast en liten grönområdesenklav återstår här (mellan Tollare och Lännersta) efter Tollareexploateringen och den ska naturligtvis inte knapras på ytterligare.

## Övergripande frågor

Helhetsperspektivet saknas. Förslaget till sträckningar gäller en kort sträcka genom naturreservatet men med stora konsekvenser för reservatet. Behovet av den aktuella kraftledningen i ett systemperspektiv förklaras inte.

Förslaget måste innebära att denna kraftledning kan stängas av under en byggperiod och inte är oundgänglig för kraftförsörjningen. Är den kanske mest en reservledning för att minska risken för avbrott? Kanske behovet av kraftledningen kan tillgodoses på annat sätt eller på annan plats.

Övergripande frågor kring hela den kraftledning som passerar Lännerstasundet och Tollarebebyggelsen behöver besvaras. Längre norrut (mellan Värmdövägen och Värmdöleden) är samma kraftledning dessutom dragen över villatomter nära villor och åtgärder (t.ex. markförläggning) har där varit aktuella enligt ett föreläggande från Nacka Miljö- och stadsbyggnadsnämnd av 2011-10-19.

## Fler alternativ behöver konsekvensbedömas

Ett 0-alternativ där kraftledningen ligger kvar i befintligt läge och att man därmed inte bygger de hus som i detaljplanen har A-beteckning bör finnas med. Ett 0-alternativ ska ju alltid vara med i en MKB.

Alternativ där man slopar den aktuella kraftledningen behöver också studeras. Kan huvudmatningen i stället förbättras?

Alternativ som löser fler problem än det avsnitt som nu behandlas behöver studeras, t ex markförläggning på hela sträckan från Östervik till Björknäs.

Ett alternativ med markförläggning inom detaljplaneområdet längs områdets vägar bör finnas även om mindre detaljplaneändring kan krävas för detta. Det är rimligare att markförlägga kablarna i ett bebyggelseområde där marken redan är påverkad jämfört med tillkommande påverkan i skog.

Att borra sig igenom berget till Sockenvägen skulle ge betydligt mindre intrång i naturreservatet. En sådan styrd långhålsborring på 365 meter för kraftledning har Boo energi nyligen genomfört från Gamla Skärgårdsvägen norrut mot Lagnövägen genom Velamsunds naturreservat. Långhålsborring planeras även för kabeln mellan Lidingö och Björknäs.

Det alternativ i form av luftledning i ny sträckning som visas behöver också bedömas även om det inte förordas i texten. Sträckningen ligger högt och är därmed exponerad och påverkar dessutom värdefull hållmarksskog mycket negativt.

Det alternativ som förordas i materialet och som innebär nergrävning, framför allt efter sprängning, behöver konsekvensbedömas. Varför har man valt just denna sträckning? Det står redan nu klart att även den har mycket negativ påverkan på reservatet.

Ett markförlägningsalternativ ända fram till och förbi Sockenvägen bör också belysas. På samrådsmötet föreslogs en sträckning som kan utnyttjas som gångväg. Är detta möjligt utan att reservatets värden påverkas på sikt?

Kombinationer av ovanstående alternativ kan också tänkas.

Nacka miljövårdsråd ser fram mot ett förbättrat underlag i form av projektbeskrivning och MKB. Vi ger nedan information om hur magnetfältet från kraftledningen vid markförläggning kan minskas kraftigt genom att kabelpaketet utformas annorlunda.

#### Jämförelsen mellan alternativen haltar

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

#### Reducering av magnetfält

Då vi saknar uppgift om strömstyrkan i den aktuella kraftledningen har vi nedan använt oss av den uppgift om strömstyrka som antagits av Stockholms ström för planerad kraftledning mellan Lidingö och Björknäs.

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

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

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



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

En av många artiklar som beskriver hur man kan minska magnetfältet genom att arrangera flera ledningar i ett

fördelaktigt geometriskt mönster är "Principles in Transmission Line Magnetic Field Reduction" av Per Persson från Vattenfall, Vällingby i tidskriften "IEEE Transactions on Power Delivery", Vol. 11, No. 3, July 1996, sidorna 1587-1593. Denna artikel finns att tillgå bl.a. på KTHs bibliotek.

Beräkningar utgående från denna artikel visar att man på detta sätt skulle kunna nedbringa fältet kraftigt, se tabell nedan. Fältstyrkorna på större avstånd med femkabelsystem måste dock justeras något uppåt eftersom de förutsätter att kabelförbanden håller exakt avsedd form.

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

*Vid beräkningen har antagits att det är 10 cm mellan kablarnas centrum, att kabelförbandets centrum ligger på 1,0 m djup och att skillnader i permeabilitet är av mindre betydelse samt Stockholms Ströms uppgift om magnetfältets årsmedelvärde på 0,55  $\mu$ T (mikroTesla) 1,5 m ovan mark för kabeln mellan Lidingö och Björknäs.*

Elsäkerhetsverket rekommenderar att man inte bör förlägga skolor, daghem, lekplatser etc. på platser med mer än 0,2-0,3  $\mu$ T. Även om man uppehåller sig kortare tid på platser nära de föreslagna ledningarna blir fältstyrkorna anmärkningsvärt höga. Speciellt finns det beroende på exakt var man lägger kablarna risk för att de hamnar under gångbanor där skolbarn regelbundet vistas bl.a. på väg till och från skolan.

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

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

För den här aktuella ledningen tillkommer att ledningarna troligen inte kommer att förläggas lika nära varandra i de stolpar där ledningen vertikalt förs mellan luftledning och markförläggning. På dessa platser kan därför magnetfälten bli mycket högre än ovan angivet.

#### Miljöbalken måste följas

Vid val av dragning och teknik måste miljöbalken 2 kap 3§ följas:

*"Alla som bedriver eller avser att bedriva en verksamhet eller vidta en åtgärd skall utföra de skyddsåtgärder, iaktta de begränsningar och vidta de försiktighetsmått i övrigt som behövs för att förebygga, hindra eller motverka att verksamheten eller åtgärden medför skada eller olägenhet för människors hälsa eller miljön. I samma syfte skall vid yrkesmässig verksamhet användas bästa möjliga teknik. Dessa försiktighetsmått skall vidtas så snart det finns skäl*

*att anta att en verksamhet eller åtgärd kan medföra skada eller olägenhet för människors hälsa eller miljö.*"

### Distribution av handlingar

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

### Sammanfattning

Vi avråder bestämt från ny sträckning av luftledning. Där ledningen kan grävas ned i marken och marken återställas så att skadorna efter en tid blir knappt märkbara kan detta rekommenderas. Däremot anser vi att man bör undvika att markförlägga genom att spränga ett schakt i berg utan istället använda styrd långhålsborrning eller tunnel genom berget. Kabeln bör markförläggas till en punkt norr om Sockenvägen.

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

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

### Yttrande över förslag till bygglov för tredje Nackamasten, B2012-0207 2015-12-08

SBS Discovery Radio som idag sänder från Nacka Forum, har ansökt om att bygga en tredje Nackamast, 150 meter hög med stag i tre riktningar fästa 50, 75 och 100 meter från masten. Man vill röja skogen runt stagen och bygga en väg fram till masten.

Ny mast behövs ej, de två existerande räcker

Vi anser det helt orimligt att uppföra en 150 meter hög "tredje Nackamast" och en väg genom obanad terräng fram till den. Det går att montera ytterligare sändare i någon av de båda existerande Nackamasterna. Att detta är möjligt framgår klart av synpunkterna från Terracom som äger dessa i deras svar av 2012-11-27 på en tidigare föreslagen placering av ny mast. Detta svar ligger på Nacka kommuns webb under handlingar för Miljö- och stadsbyggnadsnämndens sammanträde 2014-11-12.

### Strandskydd

På den föreslagna platsen råder strandskydd, både där masten föreslås och där vägen skulle dras fram genom obanad terräng. Länsstyrelsen har beslutat, senast fastställt 2014-01-22, att ett utvidgat strandskydd på 300 meter från Övre Järlasjön gäller här. Vi motsätter oss att strandskyddet upphävs både vad gäller bygge av mast och väg.

### Bristande ansökan

I ansökan finns en ritning kallad "situationsplan" som enligt uppgift på den ska vara i skala 1:1000 vid utskrift i A3-format. De höjdkurvor som förekommer där stämmer emellertid inte alls med kartskalan. De är däremot i skala ungefär 1:230 och överensstämmer då med de kurvor som ges av webbkarta.nacka.se där höjdkurvor framträder

endast i de två största förstoringarna. På samma ritning anges även en väg i situationsplanens vänsterkant. I höjdkurvornas skala finns emellertid inte någon väg på platsen. I skala 1:1000 överensstämmer däremot avståndet mellan mast och väg med en väg som anges på webbkartan.

Denna situationsplan ger således en mycket förvirrande och helt felaktig beskrivning över den föreslagna placeringen av masten. En ansökan på ett så felaktigt underlag bör inte kunna godkännas.

På grund av detta bristande underlag är det omöjligt att kunna se vilken sträckning den väg som föreslås byggas till masten avses följa.

Det framgår inte heller av ansökan hur man tänkt sig att dra fram elförsörjning till platsen för masten.

På situationsplanen antyds även var stagen till masten är tänkta att placeras. Även här ger den felaktiga situationsplanen ett helt felaktigt intryck av var dessa skulle placeras. På grund av den felaktiga situationsplanen framgår det inte alls av ansökan att en del fästpunkter för stag kommer att hamna ute i ett kärr.

Med tanke på att den föreslagna platsen är belägen 450 m från bebodda hus i Fannydal, 900 m från Storängens station och 1000 m från Duvnäs station hade det varit rimligt att visa hur masten skulle komma att te sig från några närbelägna punkter snarare än från en plats vid Sicklavägen där masten inte skulle synas.

I ansökan finns ingen uppgift om sändarens uteffekt och den radiotekniska utbredningen av radiovågorna. Aktuell exponering av allmänheten borde ha redovisats i ansökan tillsammans med övrig information om anläggningen.

Avser man att stängla in platsen?

Ansökan måste betraktas som felaktig och ofullständig och avisas.

### Bristande information från Nacka kommun

Nacka kommuns webb har en särskild plats för ansökningar om bygglov för master och torn under adress [http://www.nacka.se/web/bo\\_bygga/bygglov/bygglov/Sidor/master.aspx](http://www.nacka.se/web/bo_bygga/bygglov/bygglov/Sidor/master.aspx).

Där står för närvarande: "Master. Här redovisas de ansökningar om bygglov för master och torn i Nacka som just nu handläggs av kommunen" följt av ett ärende om ett 24 meter högt mobiltorn på Boo IP som redovisas med handlingar på webben.

Kommunen hade en sida om 3 G-utbyggnaden och bygglov under adress <http://www.nacka.se/3G-anlaggningar> som togs bort nyligen. Där stod: "Medborgarnas rätt att påverka. Kommunen informerar allmänheten om nya ansökningar genom kungörelse i Dagens Nyheter och Svenska Dagbladet och information på [nacka.se](http://nacka.se) innan bygglov tas upp till beslut i Miljö- och stadsbyggnadsnämnden. Alla som anser sig berörda får därmed möjlighet att yttra sig. Yttrandena redovisas för nämnden."

För den aktuella 150 m höga masten har ingen information givits på kommunens webbsidor och ingen kungörelse har införts i Dagens Nyheter. För övriga (lägre) master och torn har dessas höjd redovisats i kungörelser. Informationen om detta förslag har således varit undermålig. Vi uppfattar det som att Nacka kommun avsiktligt velat undanhålla information till allmänheten om detta ärende.

Som jämförelse har såvitt känt alla betydligt mindre master och torn alltid kungjorts i Dagens Nyheter under det senaste decenniet. Även när det gällt att föreslå en förnyad placering av torn inom Skuru IP och inom Boo IP har detta på nytt både kungjorts i DN och information om föreslagen placering lagts upp på kommunens webbsidor.

### Strider mot översiktsplanen och riksintresse

Området är ett av de största sammanhängande grönområdena i Stockholms närhet, innehåller höga naturvärden och är av riksintresse för friluftslivet. Enligt Nackas översiktsplan är det tänkt att inte exploateras utan bevaras för rörligt friluftsliv och biologisk mångfald. Sammanhängande områden bör bevaras som strövområden och för orientering. Området kan på sikt vara aktuellt med bildande av natur- och kulturresevat.

Masten, vägen och det farliga område med bl.a. risk för fallande is och snö som uppstår skulle innebära ett för friluftsliv och natur allvarligt intrång.

### Antal master och torn bör begränsas

Nacka Miljövårdsråd anser som tidigare att antalet tillkommande master och torn bör kraftigt begränsas genom samordning mellan operatörerna.

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

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

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

Nya master och torn bör placeras på redan exploaterad mark.

### Sammanfattning

- Nacka Miljövårdsråd avvisar bestämt föreslagen mast och väg.
- Vi motsätter oss upphävande av strandskyddet för detta byggprojekt.
- Ansökan är undermålig och kan därför inte godkännas.
- Kommunen har inte kungjort detta förslag på ett acceptabelt sätt. Allmänhetens möjligheter att påverka har kraftigt begränsats.

### Yttrande angående granskningsförslag till detaljplan för mobilmast på Älgö 2015-12-21

Förslaget avser att tillåta ett 50 meter högt mobiltorn på Älgö mellan Trappstigen, Estvägen och Berghemsvägen. Platsen är högt belägen på ett ca 45 meter högt berg centralt på Älgö. Toppen på masten skulle alltså hamna ca 95 meter över havet och synas milsvitt.

Nacka Miljövårdsråd anser som tidigare att inga tillstånd får ges att uppföra master eller torn på oexploaterad naturmark. Den föreslagna platsen är av Skogsstyrelsen klassad som ett område med naturvärde vilket är omgivet av ett omfattande område klassat som nyckelbiotop. Nackas gröstrukturplan påpekar att värdet av en naturupplevelse blir större i ett område utan anläggningar. Platsen är således synnerligen olämplig för en sådan anläggning. Länsstyrelsen har tidigare avvisat mobilmast på denna plats.

I detaljplan för övriga Älgö anses att skärgårdskaraktären är viktig att bevara, särskilt inom de delar som är synliga från omgivningen. Detta står inte i proportion till att kommunen samtidigt är villig att släppa fram en mast för mobiltelefontrafik som skulle dominera skärgårdslandskapet på ett mycket olyckligt sätt. Miljövårdsrådet yrkar på att sådana planer avvisas.

Det framgår inte hur masten ska strömförsörjas. Kommer man att spränga ett schakt genom berg för att lägga elkabel? Även om man inte bygger väg till platsen är det troligt att de fyrhjulingar som ska användas åstadkommer en sorts brukningsväg till platsen.

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

I den nyligen antagna detaljplanen för Älgö finns ett hål just här. Detta betyder att den äldre detaljplanen från 1948 fortfarande gäller inom detta område, den tillåter uppförande av torn, master eller teknikbodas.

Ansökan uppfyller inte kraven i kommunens vägledning för bygglovsprövning att i ansökan ska redovisas basstations utteffekt och radioteknisk utbredning av radiovågorna och inte heller kravet på att erforderliga åtgärder till skydd för allmänheten i anslutning till anläggningen ska redovisas.

Uppgiften i planbeskrivning och start-PM att täckningen i området skulle ha stora brister motsägs av teleoperatörernas täckningskartor som istället överlag visar på god till mycket god täckning på Älgö. Många andra områden i Nacka har enligt täckningskartorna betydligt sämre täckning än på Älgö.

Inte heller verkar det finnas en motivering för behovet av en mobilsändare på denna plats. Trakten täcks idag av existerande mobilsändare, bl.a. i Saltsjöbaden, Tyresö och på Ingarö. Någon alternativ placering har inte redovisats.

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

Således måste denna ansökan om bygglov för torn och teknikbodas bestämt avslås.

## VATTEN, ÅTERVINNING OCH NATURRESERVAT

### Remissvar angående vattenkvalitet 2015-04-30

*Till Vattenmyndigheten, Länsstyrelsen Västmanland*  
Nacka Miljövårdsråds svar avser vatten i Nacka kommun och vattenområden som gränsar till kommunen.

### Allmänt

Vi anser att arbetet med att förbättra vattenkvaliteten går för långsamt och borde snabbas upp. Detta kan ju bero på att det inte finns någon finansiering kopplad till de förslag till åtgärder som Vattenmyndigheten föreslår. Vi rekommenderar statliga bidrag till åtgärder för förbättrad vattenkvalitet.

Åtgärdsprogram för Ältasjön, Källtorpssjön, Söderbysjön, Dammtorpssjön, Järlasjön

Kapitelindelning refererar till "Åtgärdsprogram för Stockholms inre skärgård och Igelbäcken, Edsviken och Brunnsviken".

Vi förstår inte varför Sicklasjön men inte Järlasjön nämns i förslaget. Sicklasjön utgör en mindre del av den betydligt större Järlasjön. Sjösysteemets utlopp går via Sicklasjön.

#### **Pkt 2.1. Övergödning. Fosforhalten i bl. a. Ältasjön överstiger den angivna miljö kvalitetsnormen.**

Orsaken anses främst vara påverkan av dagvatten. Vi förordar rening av dagvatten, exempelvis genom anordnande av dagvattendammar.

I Norconsults rapport "Modellering av näringsbelastning och åtgärdsförslag för Ältasjön" av 2014-10-22 föreslås att utreda dels en utökning och förbättring av reningen i den våtmark som finns centralt i Älta, dels lämpliga lägen för att anlägga en dagvattendamm, förslagsvis i anslutning till de bostadsområden vars dagvatten inte passerar befintlig våtmark.

Om dessa åtgärder vidtas menar Norconsult att fosforreduktionen till sjön teoretiskt reduceras med minst 35 kg/år, vilket skulle innebära att fosforkvoten i sjön skulle motsvara god ekologisk kvalitet. Nämda rapport finns på webben som [http://www.nacka.se/web/fritid\\_natur/naturochparker/sjoarna/Documents/rapport\\_altasjon\\_2014.pdf](http://www.nacka.se/web/fritid_natur/naturochparker/sjoarna/Documents/rapport_altasjon_2014.pdf).

#### **Pkt 2.5. Förändrade habitat genom fysisk påverkan; konnektivitet; vandringshinder för fisk i Nackaån**

I programmet anges att konnektiviteten mellan Sickla kanal och Ältasjön behöver förbättras. Vad gäller Nackaåns avrinningsområde bör utredas om det är ekologiskt motiverat att undanröja vandringshindren i systemet.

Här är det enda ställe där den relativt stora Järlasjön är nämnd, men benämningen här är felaktig. Järlasjön är en sjö medan "Järla sjö" numer är benämningen på ett bostadsområde beläget mellan Järlasjön och Järla station.

Åtgärdsprogram för Nackas norra kust, Skurusundet, Lännerstasundet

Ett huvudproblem här är utsläppen från avloppsreningsverken vid Henriksdal och Käppala. Vid nu planerad utbyggnad av Henriksdalsverket avser man att förbättra reningsgraden av fosfor och kväve. Vi finner det anmärkningsvärt och mycket olämpligt att man inte avser att förbättra reningsgraden vad gäller läkemedel och liknande kemikalier.

Det är mycket viktigt att se till så att inte båtbottnfärger med tributyltenn (TBT) används.

Åtgärdsprogram för Sandasjön och Nackas fjärdar  
Refererande till åtgärdsprogram för Nackas och Värmdös fjärdar.

Skyddet av dricksvattentäkten Sandasjön är särskilt väsentligt.

Det är mycket viktigt att se till så att inte båtbottnfärger med tributyltenn (TBT) används.

#### **Yttrande över granskningsförslag för återvinningsstationer KFKS 2014/842, 843, 844, 845 och 846-214 2015-10-01**

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

Vi tillstyrker att dessa fem återvinningsstationer blir permanenta.

Återvinningsstationen i Saltängen får ny placering som tyvärr tar mark i anspråk. Fördelen är bl.a. att busstrafiken inte blockeras av bilburna återvinnare. Modifieringarna av fyra övriga av stationerna är i huvudsak rimliga men man har i lite väl stor utsträckning verkat förutsätta att de som kommer med material till återvinning använder bil.

Det vore bättre med fler återvinningsstationer, med mindre utrymmeskrav per station, närmare bostäder och utformade för att man i första hand ankommer till fots eller med cykel. När Nacka "bygger stad" är en sådan design på återvinningsstationerna en nödvändighet.

Det är viktigt att en återvinningsstation har en rimlig belysning så att man t.ex. lätt ser ett föremål som tappats på marken. Det är praktiskt om kärlen för kartong och för plast står intill varandra. Det underlättar för den som på plats delar på en förpackning som består av båda dessa material.

Vi vill passa på att allvarligt kritisera bristen på planering för återvinningsstationer i Nacka planprocesser. I programmet för centrala Älta finns ingen plats utpekad för återvinningsstation trots att planområdet nu har två stycken. Likaså saknas tydlig planering för återvinningsstationer i planprogram för centrala Nacka, för Planiaområdet och Nacka strand. Motsvarande gäller även många detaljplaner.

Tyvärr har alltså kommunen försummat att följa Översiktsplanen där det står (sid. 60): "Det ska ges planmässiga förutsättningar för nya och befintliga återvinningsstationer, genom att behov och möjliga placeringar studeras vid detaljplanläggning. Om program utarbetas sker detta i programskedet."

Vi förutsätter att återvinningsstationer i fortsättningen planeras redan vid upprättande av planprogram samt givetvis vid detaljplanering.

## **Anta inte försämrat förslag till Skarpnäs naturreservat!**

*Till kommunstyrelsens ledamöter 2015-09-25*

På kommunstyrelsens möte den 28 september ska beslut fattas om Skarpnäs naturreservat. Till vår förvåning har reservatets gränser ändrats och reservatet krympt sedan samrådet. Viktiga områden med höga natur- och rekreativvärden har nu hamnat utanför naturreservatet. Det nu liggande förslaget innebär att Nacka-Värmdökilen inte får ett långsiktigt skydd och att viktiga delar i kilen kommer att exploateras.

Vi uppmanar kommunstyrelsen att i första hand återremittera förslaget för omarbetning till tidigare föreslagen gränsdragning. I andra hand vill vi att det nya förslaget skickas ut på nytt samråd eftersom förändringarna är så stora jämfört med samrådsförslaget från 2014.

Vi vill påtala att om detaljplanen för Telegrafberget genomförs innebär det negativa konsekvenser för Skarpnäsområdet med ökad trafik på Skarpövägen med bl.a. bullerstörningar som följd och att Skarpövägens barriäreffekt blir ännu större än idag i ett område som ska vara till för rekreation och friluftsliv. Ytterligare exploateringar i Skarpnäs skulle givetvis innebära ännu mera störningar och motverka syftet med naturreservatet.

Vi går nedan igenom de förändringar av gränsdragningen som nu föreslås.

#### **Telegrafberget**

Ett större område än tidigare vid Telegrafberget undantas nu från reservatet. I tjänsteskrivelsen talas om en utökad buffertzona. Vad ska denna zon vara till för? Vi ser en stor risk att man i ett senare skede vill utöka bebyggelsen i Telegrafberget. Den buffertzona som fanns i samrådsförslaget borde vara tillräcklig.

#### **Kummelberget**

Flera områden runt Kummelbergets verksamhetsområde undantas från reservatet trots att de har höga naturvärden. Området sydväst om Kummelbergets verksamhetsområde sägs i tjänsteskrivelsen ha relativt lägst naturvärde. Vi förstår inte vad som menas med det då en stor del av området alldeles i kant med nuvarande verksamhetsområde har bedömts ha mycket höga naturvärden. Genom området passerar dessutom Boo-leden så området har också stora rekreativa värden. Att undanta detta område från naturreservatet och öppna upp för exploatering där vore mycket olyckligt.

Passagen söder om Kummelbergets verksamhetsområde är en viktig del i Nacka-Värmdökilen som kraftigt skulle försvagas vid en exploatering. När nu Rensättraområdet planeras bli naturreservat skulle en stor del av Nacka-Värmdökilen kunna få ett långsiktigt skydd men då krävs att området söder om Kummelberget ingår i Skarpnäs naturreservat.

Även områden norr om Kummelbergets verksamhetsområde har nu undantagits från reservatet trots att de har högsta naturvärde. Vi vänder oss också emot att området närmast söder om Skarpövägen väster om Kummelbergets industriområde inte längre ingår i reservatet. Där finns också områden med högsta naturvärde.

#### **Möjavägen**

Här föreslås en minskning av reservatet, enligt tjänsteskrivelsen bl.a. för att bättre inkludera skyddsvärda biotoper. Det är ett helt felaktigt påstående. I själva verket undantar man mer områden med höga naturvärden än vad man införlivar i reservatet.

#### **Skarpnäsområdet och Nacka-Värmdökilen**

Nedanstående karta är hämtad från Nacka kommuns grönstrukturprogram. Vi vill visa på hur det nya förslaget till avgränsning riskerar att kraftigt försvaga den gröna kilen.

Vi bifogar också beslutskartan från det nu liggande förslaget samt naturvärdeskarta för hela Skarpnäsområdet så att ni lätt själva kan se förändringarna och att områden med höga naturvärden nu hamnar utanför reservatsgränsen.

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

## KOMMUNDELARNA

### Älta

#### **Remissvar angående Program Älta centrum 2015-02-02**

Det är viktigt att dagligvaruhandeln ska kunna tillgodoseas centralt i Älta och inte utlokaliseras t ex till plats vid motorvägen söder om hållplats Ekstubben.

#### **Programområden och grönområden**

I programförslaget anges inte tydligt vilket område som omfattas av programmet. De tre arkitektskisser som togs fram under 2013 av arkitektföretagen Sweco, Tema och White omfattade bl.a. all mark mellan Ältavägen och Ältasjön samt den del av våtmarken som ligger öster om Ältavägen.

Men i det programmet som nu presenteras avgränsas endast fyra delområden; Fläderparken, Ältas nya centrum, Södra Älta centrum och Våtmarken. Därmed tycks programmet inte längre omfatta naturmarken och parken närmast Ältasjön samt våtmarken väster om



Ältasjön. Dessa delar av programmet är mycket viktiga både för vattenrening och rekreation.

Arkitektskisserna som togs fram för bryggor, gångstråk och sport/lek nära stranden finns därmed inte med i programförslaget. Utan att beskriva planen för det utelämnade området har ett helhetsperspektiv gått förlorat.

För att kunna bedöma förslaget i sin helhet måste programområdet innefatta hela området mellan Ältasjön och Ältavägen. Det ska tydligt framgå att de nuvarande parkerna och grönområdena avses bevaras.

#### **Älta våtmark**

Det är mycket viktigt att bevara hela våtmarken. Avstå från etapp E med radhus och förskola i Våtmarksområdet. Hela våtmarksområdet på båda sidor om Ältavägen är livsviktigt för Ältasjöns rening.

Vi anser att det är tämligen uppenbart att våtmarken, både öster om Ältavägen och vid utloppet mot Ältasjön i själva verket utgör nyckelbiotoper. Att de inte klassats som det av Skogsvårdsstyrelsen beror förmodligen på att de bara studerat skogsmarkerna. Ingrepp i våtmarkerna är att



betrakta som vattenverksamhet som inte kan ske utan medgivande av Mark- och miljödomstol.

Under 1970-talet var den öst-västliga gångvägen öster om Ältavägen en avloppsledning som höjde sig ca en halv meter över våtmarken. Det var då våtmark på båda sidor om denna, lika vått på södra sidan där en bäck från Hedvigslund bidrog till våtan. Vid en eventuell bebyggelse i detta område kan man påräkna hög risk för skador i form av sättningar och vatteninträngning.

Inför att Ältasjön ska bli vattenförekomst enligt EU:s Vattendirektiv lät Nacka kommun företaget Norconsult göra en undersökning av Ältasjöns näringsstatus och kemiska status och åtgärdsförslag som kan förbättra dessa, se rapporten ”Modellering av näringsbelastning och åtgärdsförslag för Ältasjön”.

I rapporten framgår betydelsen av våtmarken i sin helhet för reningen av Ältasjön och sjösystemet nedströms, inklusive Natura 2000-området Dammtorpssjön – Söderbysjön. Rapporten visar hur reningseffekten av Ältasjöns största tillrinningsområde kan förbättras, vilket är nödvändigt för att uppfylla villkoren i EU:s Vattendirektiv.

Rapporten rekommenderar att den befintliga våtmarken inte bara bevaras utan även utökas. I rapporten framgår hur våtmarken bör utökas för att uppnå maximal reningseffekt (se karta på [www.nackamiljo/prograltacentrum.html](http://www.nackamiljo/prograltacentrum.html)).

Den del av våtmarken som ligger öster om Ältavägen bör bevaras i nuvarande skick, medan den del av våtmarken som ligger väster om Ältavägen skulle kunna förändras för att ge en bättre reningseffekt. Man skulle t.ex. kunna låta inloppet gå i meanderslingor, lämplig växtlighet inplanteras, och våtmarken förvaltats med hänsyn till våtmarkens renande funktion.

Vi föreslår:

- att den befintliga våtmarken öster om Ältavägen lämnas orörd;
- att det planerade kvarteret vid våtmarken utgår ur förslaget;
- att man genomför den artinventering, som programförslaget beskriver, och att hänsyn till resultatet av artinventeringen ska användas vid detaljplan av våtmarken;
- att Nacka Kommun verkar för våtmarken klassas som nyckelbiotop;
- att programmet utökas till att omfatta hela våtmarksområdet, enligt Norkonsults karta;
- att programmet uppdateras med ett förslag på hur våtmarken väster om Ältavägen kan omvandlas för att ge förbättrad reningseffekt (tex. meandring);
- att Nacka Kommun verkar för att skötselöfreskrifter upprättas för våtmarken.

### Kollektivtrafik

Det är märkligt att programförslaget föreslår bostäder där buss 401 normalt vänder vid Ekstubben utan att föreslå alternativ ändhållplats. Sommartid vänder buss 401 i stället vid Flatenbadet, men den platsen har övrig tid mycket litet passagerarunderlag sedan buss 828, som den en gång anslöt till där, drogs in. Det vore tänkbart att förlänga linjen till torget i Södra Hedvigslund, men där finns inget utrymme planerat för tidsutjämning. Om inget alternativt läge kan erbjudas måste nuvarande vändslinga vid Ekstubben vara kvar.

Det antyds i planen att mycket av busstrafiken är tänkt att flyttas från Oxelvägen – Almvägen till Ältavägen vilket skulle ge betydligt sämre kollektivtrafik vid den nu mest trafikerade hållplatsen Älta centrum på Oxelvägen. I planförslaget framgår inte var busshållplatser är tänkta att vara placerade, något som är avgörande för gångtrafiken och vilka affärslägen som är attraktiva. En tydligare planering av hur busstrafiken är tänkt att fungera borde gjorts redan på detta stadium.

Det finns ett stort behov av att snarast göra en kraftig förstärkning av busstrafiken från Älta mot Gullmarsplan för att resenärer ska kunna undvika de problem som väntas kring Slussen under många år. 801 och kanske även 814 bör gå alla dagar hela dagarna och senare på kvällarna än nu, kompletterade av 811 och 816. Vidare bör en del bussar från Älta fortsätta in till City.

I översiktsplanen (sid. 45) anges ”Utbyggnadsplanerna i Älta kräver en särskild satsning på busstrafiken i denna kommunedel”. Vi tycker inte att denna satsning framgår av programförslaget, men vi anser att den är nödvändig.

### Infartsparkering

Vid Ekstubben, som är Ältas knutpunkt för kollektivtrafik (vilket noga beskrivs i trafikutredningen), finns idag Ältas enda infartsparkering. I programförslaget ska man ersätta infartsparkeringen med handel. Någon ny mark för infartsparkering pekas inte ut i förslaget. Då knutpunkten Ekstubben ligger upp till tre km från boenden i Älta och ett flertal busslinjer inte angör någon annan hållplats i Älta har infartsparkeringen en central betydelse för Ältabornas tillgång till kollektivtrafik.

Parkeringen är oftast fullbelagd på dagtid på vardagar. Många Ältabor väljer infartsparkeringen för att kunna åka med motorvägsbuss till Gullmarsplan, istället för det långsammare alternativet buss 401 till Slussen. Då Ältas befolkning växer, samtidigt som Slussen ska byggas om med stora trafikstörningar till följd, kommer infartsparkeringen tillsammans med en ökad turtäthet för linje 801, 814 och 816 vara nödvändig för att Ältas befolkning ska kunna ta sig till sina arbeten.

Infartsparkeringen bör istället utökas. En flytt av parkeringen till ett område längre söderut efter Tyresövägen är inte ett alternativ, då infartsparkeringen i det fallet inte längre ligger vid knutpunkten Ekstubben. En infartsparkering utan bra kollektivtrafik är meningslös.

Däremot skulle man eventuellt kunna samlokalisera parkeringen med parkering till den nya handelsplatsen, givet att själva affärerna anläggs längre söderut efter Tyresövägen. På så sätt skulle parkeringsplatserna kunna utnyttjas dubbelt, dagtid för pendelparkering och kvälls- och helgtid för de som handlar. Det är i så fall viktigt att utforma parkeringen med pendlarnas behov i första rummet och att parkeringen får bibehålla sitt nuvarande läge vid Ekstubbens busshållplats. Programförslaget och eventuellt trafikutredningen bör utökas med att beskriva hur parkeringen ska bibehållas samt utökas.

Även här har vi stöd av Översiktsplanen som på sidan 45 säger ”För att kollektivtrafiksystemen ska fungera behövs också bra placerade och tillräckligt stora infartsparkeringar”, något som planförslaget förbigått.

## Biltrafik

Undvik hårdgjorda ytor på nya Älta torg. Ska ge ett grönt intryck.

Tre bilvägar med infarter till nya Älta torg är för mycket.

Älta torg får inte göras till genomfart mellan Ältavägen och Oxelvägen. Vi är tveksamma till den utfyllnad av nuvarande Älta torg som krävs för att komma upp i Oxelvägens nivå.

Även den föreslagna östvästliga vägen norr om Älta torg får inte göras till en genomfartsgata, bara access till byggnader.

Med skolor i nuvarande centrumbyggnad är det viktigt att intilliggande gator är gånbara med endast begränsad och långsam biltrafik.

Det finns en oro för parkeringssituationen. Om nu alla parkeringshus och parkeringsdäck blir till bostäder måste nya tillkomma under jord. Speciellt måste det under byggtiden finnas platser någonstans både för befolkning och byggarbetare.

Det verkar oklart om söder om det kvarter som är tänkt att innehålla livsmedelshall ryms nuvarande uppfart mot Östra Stensö (Hallongatan), väg till bostäderna ovanpå livsmedelshallen och infart till parkering och livsmedelsleveranser i kvarteret.

## Varierad grön bebyggelse, gröna tak

Det är väldigt viktigt med varierad byggnation, med olika färger, olika material, varierad form. Gärna trädgårdar och solpaneler på taken. Taken bör i övrigt vara sedumtak (gröna tak), även väggar är en bra plats för ett grönt tillskott.

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

För att höja kvalitén av utseende och funktion på husen föreslår vi att kommunen har arkitekttävlingar för ett stort antal mindre områden i samband med markanvisningar.

## Dagvattenhantering från ny bebyggelse/hårdgjorda ytor

I programförslaget, sid 45, står det att detaljplanerna ska kräva Lokalt Omhändertagande av Dagvatten.

Vi vill poängtera behovet av detta men inte bara i form av att vattnet rinner ner i marken lokalt utan hellre binds av växtlighet t ex via sedumtak och gröna fasader, som också har en luftrenande funktion och bidrar till artspridning. För att detta ska bli verklighet bör man redan i programmet ange i procentsatser hur många av taken som ska bli sedum och hur många av fasaderna som ska vara växtbeklädda.

Vi föreslår:

- att man i programmet ställer krav på sedumtak och gröna fasader.
- att dagvattenreningen utformas så att vattnet blir renare än idag, trots ökad bebyggelse och hårdgjorda ytor, så att EUs vattendirektiv kan uppfyllas.
- att dagvattnet i största möjliga utsträckning leds till våtmarken väster om Ältavägen.
- att man följer rekommendationerna i dagvattenutredningen och inte leder orenat dagvatten ut i Ältasjön utan anlägger våtmark, dagvattendamm

och dagvattenkistor för allt dagvatten – även för nuvarande dagvattenutlopp inom programområdet.

- att våtmark, dagvattendamm och/eller dagvattenkistor anläggs före övrigt anläggningsarbete och byggnation påbörjas, då själva anläggnings- och byggprocessen medför ökade föroreningar på dagvattnet.

## Miljöstationer

Inom programområdet finns idag två miljöstationer för återvinning av papp, glas mm. Dessa ligger i anslutning till parkering, så de flesta kommer med sitt avfall med bil. I programförslaget är platserna för miljöstationerna ersatta med bebyggelse. I programmet beskrivs inte var alternativa miljöstationer ska placeras.

För att klara Ältas behov av avfallshantering så kan inte antalet miljöstationer minska. Dessa måste ligga så att de kan nås med bil. Det är även önskvärt att åtminstone en miljöstation finns på gångavstånd från Älta Centrum, som idag. Programförslaget bör uppdateras med lägen för nya miljöstationer.

Även här har man i planförslaget försummat att göra vad som står i Översiktsplanen (sid. 60): ”Det ska ges planmässiga förutsättningar för nya och befintliga återvinningsstationer, genom att behov och möjliga placeringar studeras vid detaljplanläggning. Om program utarbetas sker detta i programskedet.”

## Buller

Stora delar av området är bullerstört från Tyresövägen, Ältavägen och övriga vägar. Även om man lyckas lösa problemen inomhus kommer problemet att kvarstå utomhus. Vi anser att bullerproblemen måste avhjälpas så mycket det går vid källan, med bullerskydd och ”tyst asfalt”.

Det är viktigt att man gör ordentliga utredningar om buller från motorvägen och andra vägar och ser till att bostäder och utemiljöer är tillräckligt bullerskyddade.

## Bebyggelsens omfattning

Det är inte givet att det är bra att Strandparksskolan verkligen ska ersättas med bostäder. Skolor behövs och det kan vara svårt att se hur skolorna skulle räcka till. En utredning kan behövas för att säkerställa att skollokaler verkligen räcker till.

Man kan tänka sig att bygga en hög skrapa med små billiga hyreslägenheter på berget norr om Ältavägen omedelbart öster om Tyresövägen som ett landmärke, för studenter och Ältaungdomar som nu inte har råd att flytta hemifrån. Området ligger åtminstone delvis nu inom Stockholms kommun.

Om Ältavägen görs till stadsgata måste man se till att det verkligen finns plats för regionalt cykelstråk, parkering och gångbanor.

Den brygga längs vattnet från Stensöbadet och söderut som Temaarkitekter hade med i sitt förslag är bra men saknas i programförslaget.

Det är viktigt att ordna bostäder för äldre på plats där det är nära till affärer, vårdcentral, apotek och goda allmänna kommunikationer. Kvarteret norr om det nya torget kan vara en lämplig plats. Däremot är som vi tidigare påpekat en plats vid Lovisedalsvägen nära grusgropen av dessa skäl mindre lämplig.

Behåll eken utanför nuvarande ingång till Älta Centrum från Ältavägshållet.

### Icke-kommersiella lokaler

Inom programområdet finns idag ett antal kommunalt finansierade icke-kommersiella verksamheter, bl.a. bibliotek, öppen förskola och fritidsgård och föreningslokal (Pelarsalen). Då de lokaler där den nuvarande verksamheten bedrivs enligt programförslaget kommer att försvinna måste verksamheten antingen flyttas eller läggas ned. Vi anser att verksamheten snarare borde utökas, då man i förslaget räknar med ökat antal barn och ungdomar i Älta. Det nuvarande programförslaget nämner inte dessa verksamheter, d.v.s. det framgår inte om dessa verksamheter ska flyttas eller läggas ned. Verksamheterna skulle kunna inrymmas i de nya butikslokalerna i gatuplan vid nya Älta torg. Det är då viktigt att man i programmet tar hänsyn till vart verksamheterna ska flyttas, att lokaler av lämplig storlek kan inrymmas och att hyrorna inte blir högre än att verksamheten kan fortsätta bedrivas. Programförslaget bör ta ställning till och uppdateras med denna information.

Kulturknuten kommer att sakna kontakt med affärslokaler. Det är viktigt att se till att kvarteret utformas så att den inte kommer att ligga avsides.

### Idrottshall

Redan med den nuvarande befolkningen finns ett mycket stort behov av en ny idrottshall i Älta. Den gamla hallen i Stavsborgsskolan har stort behov av renovering av omklädningsrum, saknar cafeteria med rinnande vatten, har ont om läktarplatser och har en för liten plan för att få anordna mästerskap i innebandy. Dessutom räcker inte halltiderna till, vilket har gjort att verksamheter har fått lämna Älta och vissa lag lokaliserat träning till de mycket mindre och olämpliga hallarna i Älta Skola, Sigfridsborgsskolan och gamla Strandparksskolan.

Sedan många år finns planer från Nacka Kommun att bygga en helt ny idrottshall centralt i Älta, med fullstor plan, omklädningsrum, cafeteria och läktare. Den nya hallen skulle i första hand användas för tävlingar, och i andra hand för träning. Den gamla Stavsborgshallen behövs även fortsättningsvis för träning.

I den kravspecifikation med funktioner som låg till underlag för de tre arkitektskisserna från Sweco, Tema och Write fanns kravet på en ny idrottshall med. Samtliga tre arkitektskisser tog även med en ny idrottshall i sina förslag. I det nu presenterade programförslaget verkar idrottshallens betydelse tonats ned. Visserligen föreslås den nuvarande centrumbyggnaden att användas/byggas om till skola och idrottshall. Men några detaljer eller skisser för hur detta ska ske anges inte.

Det verkar tveksamt om Nacka Kommun verkligen utrett möjligheten till att inrymma en fullstor idrottshall som kräver hög takhöjd i en gammal centrumbyggnad. Byggnaden har idag två plan samt källare, ca tre meter i tak i planen och betongstolpar ca var 10 meter. Förmodligen räcker inte ens ytan till bägge verksamheterna. En ombyggnad till idrottshall ter sig omöjlig eller åtminstone oerhörd dyrt.

Eftersom det nya programmet tar all tillgängligt markyta i centrala Älta i anspråk så finns det inga alternativa platser för idrottshall centralt i Älta om programförslaget antas. Vi

vill att programförslaget uppdateras med ett seriöst utarbetat förslag för en ny fullstor idrottshall i centrala Älta.

I översiktsplanen, sid 67, står om Älta centrum: ”En sporthall tillkommer”.

### Befolkningstillväxt i Nacka

Som vi många gånger tidigare nämnt, är vi positiva till att människor vill flytta till Nacka, men anser att den planerade befolkningstillväxten är för hög.

### Remissvar: NCC:s miljöanmälan av anläggning för sortering av avfall invid Lindalen, Dnr M15-844 2015-10-01

Nacka Miljövårdsråd har tagit del av NCCs anmälan om att behandla och mellanlagra avfall på arrenderad del av fastigheten Erstavik 6:1, belägen mellan Tyresöleden och Lindalen. Diarienum: M15-844. Vi har synpunkter angående närhet till boende, buller, dagvatten, artspridning.

#### Buller

Trafikbuller och buller från anläggningen tar inte ut varandra utan bullret adderas. Man bör därmed redovisa det totala 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 avverkningsbuller. Bullerplank finns redan på övriga sträckningar längs Tyresövägen där trädskärm saknas.

#### Dagvatten

Enligt NCC:s anmälan kommer farligt avfall att hanteras. Tillstånd söks för mellanlagring av bl.a. blybatterier, elektronikskrot och arsenikhaltigt impregnerat virke.

Dagvatten (som kan innehålla kemikalier från det farliga avfallet via urlakning) ska ledas till sedimenteringsdamm och oljefilter. Platsen för dammen och filtret ligger, enligt den till anmälan bifogade illustrationen, på nordvästsidan av vattendelaren. Den nordvästra sidan avvattnas till Ältasjön (och Söderbysjöns – Dammtorpsjöns Natura 2000 område nedströms). Den naturmark som enligt ansökan planeras att hårdgöras avvattnas idag mot Tyresöån.

Det framgår inte av ansökan hur man avser att leda dagvattnet från den hårdgjorda ytan över den bergklack (som utgör vattendelaren mellan sjösystemen) till sedimentationsdammen. Ska bergklacken sprängas bort eller ska vattnet pumpas över vattendelaren? Oavsett hur så kommer tillrinningsområdet till Ältasjön att utökas med den nya, dessutom hårdgjorda, ytan.

Innan en sådan anläggning kan komma till stånd måste man analysera om det fördröjningsmagasin som Trafikverket installerade 2014 i lågpunkten väster om Hedvigslundsmotet är dimensionerad för att även kunna klara de ökade flöden då tillrinningsområdet utökas med att omfatta NCCs arrendeområde på Erstavik 6.1.

P.g.a. fastighetens i dagvattenhänseende känsliga läge anser Nacka Miljövårdsråd att man inte bör tillåta att flytta vattendelaren genom sprängning vilket genererar ökade flöden till Ältasjön, eftersom det riskerar att sätta den nuvarande vattenreningen i Hedvigslunds dagvatten-

dammar samt Älta våtmark ur funktion. Man bör heller inte tillåta farligt avfall att lagras på Erstavik 6.1, eftersom det kan leda till kemiska föroreningar i vattnet. Vi vill understryka att lösta föroreningar inte fångas upp av varken sedimenteringsdamm eller oljefilter. Inte heller en fullständig rening av partikelbundna föroreningar kan garanteras. Dessutom anges varken dammens storlek eller vilka mängder regnvatten som kan tas emot. Rutiner vid översvämning saknas helt i anmälan.

#### Artspridning

NCC:s arrendeområde inom Erstavik 6.1 ligger på den s.k. Tyrestakilen, en av de gröna kilar som länkar ihop Stockholms och Nackas grönområden med skogarna på Södertörn. De gröna kilarna är inte bara av betydelse för friluftslivet utan fungerar som artspridningskorridor. Med den verksamhet som NCC avser att bedriva kommer

området inte längre att vara en del av Tyrestakilen. Den gröna kilen skärs då av och artspridningen mellan Nacka och Tyresö begränsas.

#### Närhet till boende

Illustrationen på s. 6 i anmälan som syftar till att visa närhet till boende är felaktig, då den nya bebyggelsen norr om Tyresövägen (Kv Anemonen, Kv Lobelian /inflyttning pågå/ och hela Kv Lövkojan) inte finns utritad. Den nya bebyggelsen ligger ca 100 meter från anläggningen, dock med Tyresöleden emellan.

Verksamheten har därmed närboende inom 100-m radien på både norr och sydsida. Många av dessa boende har framfört oro för buller, kemikalier, damm och trafik. Nacka Miljövårdsråd anser att verksamheten är av den art att den bör placeras längre från närboende än 100 meter.

Sammanfattningsvis så rekommenderar Nacka Miljövårdsråd att Nacka Miljökontor inte beviljar NCCs anmälan.

## Saltsjöbaden – Fisksätra

### Remissvar angående samråd av program för Saltsjöbadens centrum, Nacka kommun, Projekt 9541 2015-02-27



Sammanfattning av Nacka Miljövårdsråds synpunkter:

- Programarbetet har hastats fram. Två start-PM som delvis motsäger varandra har skrivits, vilket skapar osäkerhet. Ett av dessa (Gröna dalen) har inte delgetts berörda.
- Målen för programarbetet måste förtydligas innan beslut om något detaljplanearbete tas.
- Gröna dalen ska inte byggas. Gröna dalen som spridningskorridor för flora och fauna mellan Skogsö och Erstavik behövs och kan förbättras.
- Översiktsplanen och planerad bostadsexploatering runt Fisksätra centrum ger skälen för att inte exploatera även här.
- Underlaget om landskapet bör förtydligas bland annat avseende barriärer.
- Gång- och cykelvägarnas funktion bör studeras noga. Rörelsemöjligheter utan bil bör styra förändringarna i området och lyftas fram som ett huvudmål i programarbetet.
- Mångfalds- och barnperspektiv behövs. Ett äldre-perspektiv kan också med fördel användas i det fortsatta programarbetet.
- Bostäder nära centrum och stationer på Saltsjöbanan bör prioriteras.
- Påbyggnad av centrumbyggnaden bör exempelvis utredas.
- Det är inte rimligt att bygga en ny trafikplats på Saltsjöbadsleden mellan Fisksätra och Saltsjöbaden.

#### Allmänt

Tanken med programmet är att pröva förutsättningarna för att utveckla Saltsjöbadens centrum till en attraktiv och levande miljö med en blandning av bostäder, arbetsplatser

och service. Nacka Miljövårdsråd är positivt till att detta programarbete har kommit igång.

Ett antal olika frågor blir viktiga att studera vidare enligt kommunens startpromemoria: "lokalisering av ny bebyggelse, exploateringsgrad, gestaltning, handels förutsättningar, kommunikationer, naturvärden, infrastruktur, parkering, dagvatten, lokalisering av förskolor och idrott etcetera". Det finns luckor i de utgångspunkter som kommunens programarbete har till exempel när det gäller möjligheterna att röra sig i området utan bil.

#### Målen för programarbetet behöver förtydligas

Det finns en historik av olika exploateringsförslag som inte kommenteras i startpromemorian. Det framstår tydligt att det redan finns exploateringsplaner, men att man vill få det att se ut som att det är öppet för alla typer av förslag. När t.ex. Nacka Miljövårdsråd av en tillfällighet fick reda på att kommunen avser att bryta ut Gröna dalen för exploatering besannades farhågorna. Nacka Miljövårdsråd vädjar till kommunen att avvakta med beslut som rör det initiala programområdet tills alla synpunkter hinner komma in.

Det är oklart vad som är programområdet. En cirkel kring centrum visas på karta. I texten anges ett antal delområden som ingår. Området ser ut som en exploateringsamöba och inte ett funktionellt område. Planinstrumentet fördjupad översiktsplan skulle bättre hantera de utmaningar som finns i Saltsjöbadens mer tätbebyggda del.

En tydlig kommunikation är viktig och att hasta fram olika promemorior med oklar information kan istället fördröja planprocessen.

Ett pågående planarbete vid korsningen mellan Igelbodavägen och Stockholmsvägen nämns inte i promemorian. Det som föreslagits här, en båthall, är knappast vad som behövs för att förbättra intrycket av Saltsjöbadens centrala del. Tidigare fanns två varvs-områden vid Moranviken, lämpliga för en båthall, men man tillät att dessa omvandlades till bostadsmark, och nu försöker man smyga in varv och marina i naturreservat samt båthall på denna olämpliga plats.

Nacka Miljövårdsråd efterlyser en längre planeringshorisont för Saltsjöbaden centrum än ovanstående avskräckande exempel. Flera finns.

Kommunen har 2012 valt 12 målområden för hållbart stadsbyggande att bevaka i olika projekt. Fyra av dessa har valts ut för det aktuella programarbetet. Processen känns avig. Går det redan i en start-PM för ett programarbete, som är förberedelse för ett antal detaljplaner, att före samråd välja vilka hållbarhetsmål som är relevanta? I start-PM för Gröna dalen anges en annan uppsättning mål att följa upp.

Nacka Miljövårdsråd betraktar de utvalda målen som högst preliminära. De grundar sig dessutom på kontakter med tidigare centrumägare och kan inte täcka de idéer och synpunkter som detta och kommande samråd utmynnar i.

### Tillgänglighet utan bil

God tillgänglighet till fots och med cykel bör i sig vara ett huvudmål för programarbetet och bidra till begreppet ”attraktiv och levande miljö”. Dagens problem på detta område visar på vikten av detta.

Listan ”Utredningar som kan komma att behöva göras är:” behöver kompletteras. Samtliga listade utredningar behövs. Listan visar på kunskapsområden som är viktiga att beta av i ett seriöst programarbete. Likväl saknas genomgång av gång- och cykelvägarna i området. Det är av stor betydelse att möjligheterna att röra sig inom samt till och från programområdet utan att behöva använda bil tillfredsställs och blir styrande för den fortsatta planeringen.

Utförning av vägar och parkering bör komma i andra hand efter att tillgängligheten till fots och med kollektivtrafik är tillfredsställande löst. Med tanke på topografien i området är detta en stor utmaning. Höjdskillnaderna i området är betydande och lutningarna på gång- och cykelvägnätet behöver analyseras noggrant. Igelbodaplatån och speciellt Ljuskärnsberget ligger högt ovanför omgivande områden. Flera viktiga gångvägar runt centrum är i dagsläget mycket branta och ofta smala. Portarna under Saltsjöbanan vid Centrum och vid Igelbodaskolan är exempel på detta.

Nacka Miljövårdsråd instämmer i att korsningen vid Saltsjöbadsledens anslutning till Stockholmsvägen och Byvägen behöver ändras och bli tydligare. Återigen så behövs en analys av gång- och cykelvägarna på platsen först.

### Landskapets förutsättningar och kvaliteter

Olika former av barriärer finns som bergsbranter, Saltsjöbanan, Saltsjöbadsleden och långa huskroppar som försvårar att nå målet att binda ihop olika delområden. En landskapsanalys behövs som komplement till en naturvärdesinventering.

Kartmaterial med höjdkurvor kan underlätta förståelsen.

Grönstrukturen i programområdet bör tydliggöras. Hur blir exempelvis entréerna till grönområdena funktionella och attraktiva?

Strandskydd är en viktig del av lagstiftningen och bör kommenteras med avseende på Lundsjön och Neglingearen.

Näckenområdet med idrottsplatsen är en viktig nod för idrott. Kanske kan en rockad göras på sikt om badet döms ut som går ut på att en mindre idrottshall ersätter badet.

Idrottshallen vid centrum ersätts istället med bostäder. Ett nytt bad byggs på annan plats, till exempel i Fisksätra.

Olika dagvattenlösningar behöver studeras i de lägre belägna obebyggda delarna av programområdet. Detta gäller bland annat stråken från centrum mot Neglingearen respektive Igelboda station. Gränserna för de lokala avrinningsområdena är viktiga att beakta liksom diken och kulverterade vattendrag.

Det är bra att startpromemorian innehåller historik och information om ett antal bebyggelseområdets ursprung och arkitektur. Fortsätter detta tänkande kring områdets kvaliteter i program och detaljplaner är mycket vunnit. Framtida bebyggelse tillskott bör också ges god kvalitet – både funktionell och estetisk. De daghemsbaracker som har utplaceras har tyvärr inte det.

Att uppnå stadsmässighet i efterhand är svårt. För delen av Saltsjöbadsleden vid centrum behövs insatser för att om möjligt skapa en känsla av stadsgata. Här finns allt som signalerar genomfartsled, hög mittrefug och bullervall med mera.

### Gröna dalen är en tillgång som kan förbättras

Kommunen menar att Fisksätra och Saltsjöbaden inte hänger ihop på ett bra sätt vilket är korrekt. Nacka Miljövårdsråd konstaterar att kommunen vill bygga ihop områdena. Det finns andra sätt att integrera. Förbättringar av grönområdet Gröna dalen för gemensam nytta bör vara en utgångspunkt.

Den odling som bedrivs i området bör fortsätta och förbättras. Utvecklingsprojektet Odlas med solen som bl.a. stöds av Tillväxtverket behöver plats i Gröna dalen. Ett småskaligt trädgårdskafé skulle kunna tänkas, kanske med bouleanor eller liknande. Skogen i Gröna dalen är tyvärr misskött och ogästvänlig på den södra sidan mot Saltsjöbadsleden. Är detta en kommunal granodling?

Hela gång- och cykelvägen från Fisksätra Allé genom Gröna dalen, förbi Igelbodaplatån och Igelbodaskolan till Saltsjöbadens centrum, behöver göras mer trygg och bekväm. Lugna promenaden bör förvaltas väl.

Definitionen av vad som är Gröna dalen skiljer sig mellan kommunen och de närboende. Kommunen refererar till ett nord-sydligt område från Skogsö till området söder om Saltsjöbadsleden. Men Gröna dalen är den öst-västliga dal som ligger mellan Igelbodaplatån och Fisksätra.

### För vem betyder Gröna dalen mest?

Frågan ”för vem betyder Gröna dalen mest?” behöver ställas och diskuteras. Sannolikt är svaret Fisksätraborna. Här bor flest och har är bilinnehavet lägst. I Fisksätra är flera kollektivtrafiknära bostadsprojekt under planering.

Länbohöjden har inflyttning 2016. Från Fisksätra är avståndet till Gröna dalen kort. Närmare 80 % av de som har odlingslotter i Gröna dalen bor i Fisksätra. Från Saltsjöbadshållet är det främst boende från Igelbodaplatån och några från Ljuskärnsberget som odlar här.

Kommunens tänkta bostadsexploatering är direkt kontraproduktiv när det gäller integration. Man tar bort den integration som odlingslotterna innebär sedan länge. Ett stort antal nationaliteter är representerade. Lugna promenaden blir olugn.

Det är sannolikt så att fler från Fisksätra söker service i Saltsjöbaden centrum än Saltsjöbadsbor som söker sig till

Fisksätra centrum. Fiskätabor tar sig till och ifrån Saltsjöbadens centrum via Gröna dalen.

Igelbodaplatåns behov inom gröna dalen bör också studeras noga. Promenadvägarna runt Svartkärrsberget (av kommunen benämnt Vattentornsberget) har stor betydelse för närmiljön och det gäller också för Fågelhöjden.

Att bygga bostäder i Gröna dalen skulle alstra mycket biltrafik. Området är inte som hävdas kollektivtrafknära. En ny korsning med Saltsjöbadsleden skulle föra in bilvägar och parkeringar i ett bilfritt grönområde med stor potential som just grönområde. Båthöjden ligger nära Saltsjöbadsleden och Gröna dalen och påverkas negativt av eventuella exploateringar.

Är kommunen ute efter integration av kommundelarna så vore ett gemensamt badhus placerat i gott kollektivtrafikläge i Fisksätra exempelvis direkt vid Saltsjöbanan en idé att utreda. Ett badhus är en mötesplats som kan förbättra integrationen.

Gröna dalen är en del av Fisksätra och fanns med i det ursprungliga programarbetet för Fisksätra. Området är olämpligt att betrakta som en bilisternas port till Saltsjöbadens centrum och som ett underlag för handeln där. Fisksätra är redan landets mest tätbefolkade tätort och planeras ju nu trots detta för en kraftig utbyggnad av bostäder.

Gröna dalen behövs för annat än exploatering och biltrafik. Att driva Gröna dalen som ett projekt kopplat till utvecklingen av Saltsjöbadens centrum är ett övergrepp.

Både grönstrukturen i stort och lokala behov bör styra planeringen

Översiktsplanen behandlar området (N17 Gröna dalen) med följande formulering om befintliga värden och intressen samt framtida användning:

”Området innehåller vissa naturvärden klass 3 i form av barrskog men har störst värde som bostadsnära natur. Utveckling av mark och bebyggelse: Området utgörs till största delen av naturmark men det innehåller även kolonilotter, en bollplan och ett vattentorn. Befintliga verksamheter bör få möjlighet att vara kvar och utvecklas men nyexploatering bör inte förekomma.”

Grönstrukturplanen som behandlar naturområdena i stort visar på behovet av samband i form av spridningskorridorer för flora och fauna. Även friluftslivet behöver goda kontakter mellan Skogsö, Gröna dalen samt Erstavik.

Boendemiljön och gestaltningen av närmiljön behöver prioriteras

Att skapa en stadsmiljö kring Saltsjöbadsleden för att bilisterna ska få ett positivt intryck av Saltsjöbadens Centrum och hinna stanna och göra inköp får inte bli en överordnad utgångspunkt för programarbetet. Vi tycker att Saltsjöbadsledens funktion som genomfartsled för all trafik till Saltsjöbaden inte får glömmas bort och förhindras.

Området närmast dagens korsning (Saltsjöbadsleden – Solsidevägen) bör studeras för att se möjligheterna att bygga bostäder där. I första hand bör dock möjligheten att bygga på och/eller intill centrum utredas. Enligt uppgift är de befintliga byggnaderna dimensionerade och förberedda för en sådan tillbyggnad. Fördelen är också att naturmark kan sparas. Närheten till kollektivtrafik och service bör styra bostadstillskotten. En påbyggnad av centrum ökar synligheten av centrum som ligger lågt i förhållande till

korsningen. Mindre lägenheter för främst ungdomar och äldre kan här bli mycket lämpligt med direktaccess (hiss) till affärer, kultur, sjukvård och annan samhällsservice.

Risk- och bullerfrågorna blir viktiga att lösa i denna planering

Nacka Miljövårdsråd känner oro för kommunens prioritering av snabb planprocess och snabb utbyggnad och förordar istället en måttlig utbyggnadstakt. Saltsjöbanans kapacitet är viktig att ta hänsyn till förutom kvaliteterna i den framtida boendemiljön.

Mångfalds- och barnperspektiven behövs redan i programskedet. Ett äldreperspektiv kan också med fördel användas i det fortsatta programarbetet med tanke på tillgängligheten till service och grönområden. Trygghet och bekvämlighet bör prioriteras. Valfrihet kräver att fysiska hinder avlägsnas. Det start-PM som författats av kommunen talar om flöden som ska förbättras, dvs. biltrafik och parkeringar. Denna utgångspunkt ger knappast folkliv och stadsmässighet.

Nacka Miljövårdsråd efterlyser också ett ekosystemperspektiv samt användning av begreppet grönytefaktor. Gröna tak, fasader och lokalt omhändertagande av dagvatten bör kunna användas och ge fina tillskott i den lokala miljön.

I samband med alla eventuella byggnationer vill vi framhålla att vi motsätter oss bortsprängningar av berg, vilket vi anser bör göras i så liten utsträckning som absolut är nödvändigt.

Bebyggelseättheten behöver begränsas

I översiktsplanen från 2012 är, Bm8, Saltsjöbadens centrum – Neglinge ett område med medeltät bebyggelse. Följande anges när det gäller befintliga värden och intressen samt framtida utveckling:

”Området berörs av riksintresse för kommunikationer i form av Saltsjöbanan. Neglinge höjden och Neglinge gård är av lokalt intresse för kulturmiljövärden. Utveckling av mark och bebyggelse: Området innehåller i huvudsak flerbostadshus och gruppbyggda småhus, men även handel och andra verksamheter. Befintlig bebyggelsestruktur bör i huvudsak behållas, men förtätning är lämplig i första hand kring Saltsjöbadens centrum och vid Neglinge station. Cirka 150 bostäder bör kunna byggas till 2020. Cirka 50 arbetsplatser kan under samma tid tillkomma i området. Ytterligare cirka 250-300 bostäder och cirka 50 arbetsplatser bör kunna tillkomma genom förtätning till 2030. Framtida behov av service och infrastruktur: Cirka 80 förskoleplatser behövs.”

Översiktsplanen vill utveckla detta centrum liksom ett flertal andra i kommunen. Viss bebyggelse har redan tillkommit på Ljuskärrsberget. Man konstaterar att befintlig bebyggelsestruktur i huvudsak bör behållas. Programarbetet bör fokusera på förtätning vid stationslägena där detta inte medför andra olägenheter för järnvägen, t.ex. hinder för vagnhallar vid Neglinge och parkering m.m. vid Igelboda. Att ändra befintlig bebyggelsestruktur som programarbetet antyder, och dessutom i sämre lägen, bör undvikas.

Nacka Miljövårdsråd förutsätter att kommunen tar tillräcklig hänsyn till topografin i området med tanke på att mycket av mellanrummen är branta naturpartier som ofta är olämpliga för förtätning med bebyggelse.

Att uppnå hög bebyggelsestäthet till varje pris måste avvisas.

## Yttrande över granskningsförslag till detaljplan för Fisksätra Marina 2014-05-28

### Omfattning

Nacka Miljövårdsråd anser att utbyggnaden av marinan fortfarande är alltför omfattande och medför allvarliga ingrepp med risk för miljön och inskränkningar i allmänhetens tillgång till rekreation då t.ex. fria vyer och fria vattenytor tas i anspråk. Särskild uppmärksamhet bör ägnas detta rent estetiskt! I största möjliga utsträckning bör utbyggnaden begränsas.

Vi vill betona natur- och miljövård, där försiktighetsprincipen bör styra. Rådet ser försiktigt positivt på nya strandpromenader som tar hänsyn till naturmiljön, men anser att de bör underkastas en ordentlig genomlysning med avseende på konsekvenser, att tillsyn och kontroll samt underhåll bör utvidgas, samt att de budgeteras.

I synnerhet badplatsen på Fisksätra holme berörs av varvsutbyggnaden, liksom de fria vattenytorna inne på Skogsö naturreservat, som hotas även av Skutvikens varv och den planerade strandpromenaden, samt utökad båtliv och kommande ökning av besöksfrekvensen.

Med en utökad antal båtar kan vattenkvaliteten vid badvattnet försämrats. Man kan förvänta sig att hanteringen av drivmedel ökar i området och med det risken för spill. En ökad båttrafik riskerar att medföra ökade utsläpp i vattnet och ökad påverkan på bottenförhållandena genom svall.

Översiktsplanens huvudsakliga inriktning för Fisksättras markanvändning är s.k. medeltät stadsbebyggelse. Med det menas en stadsbebyggelse som har alla funktioner som är typiska för en blandad stad, det vill säga bostäder, handel, kontor, skolor och förskolor, lokaler för kulturella ändamål, lokaler för vård, anläggningar för idrott och rekreation samt andra verksamheter som inte innebär betydande störning”. Holmen pekats ut som ett viktigt rekreationsområde, som i huvudsak bör behållas och utvecklas.

### Prioriteringar

Länsstyrelsen ansåg att strandskyddet på Fisksätra holme och i vatten runt holmen borde få ligga kvar och att åtgärder inom strandskyddsområdet i stället skulle behandlas med dispenser. Grönstrukturprogrammet pekar ut Fisksätra holme som värdefull bostadsnära kommunaldelspark med skogsmark. Holmen anges ha höga upplevelsevärden som grönområde och mycket höga värden som aktivitetsområde. Även utblickarna och det öppna landskapet har höga värden. Dessa försämrats allvarligt av en större varvsutbyggnad.

Som vi ser det står skilda intressen mot varandra från naturvård, lokalt friluftsliv och lokal företagsamhet, med möjliga konflikter som redan kan anas. Vi önskar främst prioritera naturvärden, i andra hand varsamt friluftsliv med Fisksätrabornas tillgång till natur, där den planerade strandpromenaden och Fisksätra holme står i fokus, och i tredje hand företagets behov – som bör ta stark hänsyn till de förstnämnda.

Vi uppfattar att detaljplanens prioriteringar har blivit de omvända, i första hand de berörda lokala företagets behov, i andra hand Fisksätrabornas, och i tredje hand naturintressen. Vi hänvisar här till begreppet Ekotjänster,

naturen är inte gratis, och Ekotjänster missuppfattas mycket lätt.

Ekotjänster avser inte bara nyttan för oss människor, utan helheten, det ekologiska mönstret. Prioritera i första hand natur och miljö, i andra hand lokal rekreation och fritid, i tredje hand företagsintressen. Vi är kritiska till stor utbyggnad av marinorna i området som nu förbereds. Andra lokala småbåtsvarv är också mycket kritiska till de kommunala subventionerna som missgynnar dem och snedvrider konkurrensen. Se artikel i NVPs senaste nummer 2015-05-28, intervju med Leif Carlsson, Sune Carlssons varv.

Ekotjänster/ekosystemtjänster för företag, boende eller allmänhet, ställt mot bevarande och vårdande naturskydds- och miljöintressen? Vi ser utvidgandet av Fisksätra Marina som främst ett kommunalt företagsprojekt där vissa lokala båt företag gynnas, delvis på bekostnad av boende i Fisksätra, som redan fått försämrade badmöjligheter, vilket kanske kan gynna lokaliseringen av ett eventuellt badhus till Fisksätra, men minskar rekreationsvärdet på Fisksätra holme.

Inte heller båtbränder har genomlysts. Kommunen har bara hanterat frågan om brand på land i sitt svar och i frågan till brandförsvaret. Men risker för båtbränder på vattnet orsakade av bl.a. gasol, liksom bensinspill från oregerad tankning från bensindunkar är inte försumbara. Sådana bränder är inte ovanliga och ofta katastrofala. Inverkan på naturreservat och badplats blir allvarlig.

Citat NVP: ”04 september 2014. Flera båtar i marinan vid Pålåsviken i Saltsjöbaden har brunnit kraftigt. Enligt polisen ska en person ha fått lindriga brännskador. Slarv med gasolkök tros vara anledningen. Operativt befäl på Södertörns brandförsvaret berättade vid 17-tiden att plastbåtar är lättantändliga och att det är vanligt att bränder sprids mellan båtarna. Många segelbåtar är av plast och då brinner det kraftigt. En av båtarna sjönk.” Branden pågick cirka en halvtimme innan den släckts. *Mycket viktigt att adekvat släckningsutrustning finns att tillgå på samtliga bryggor!*

Miljövårdsrådet anser vidare att hårdgjorda ytor i största mån ska undvikas och att ostörda strandzoner ska respekteras, intrången bör minimeras. Vidare anser rådet att en anläggning av denna typ bör ligga närmare sina brukare då den genererar mycket biltrafik. Vi anser att detta understöds av de synpunkter på den kommunala subventioneringen som framförts till lokaltidningen Nacka Värmdö Posten från Sune Carlssons varv, där infrastruktur redan finns i form av vägar mm.

### Dagvatten

Dagvattenhanteringen bör ägnas särskild uppmärksamhet. Vi noterar att så skett, men det finns stora svårigheter i form av kraftigt fall, föroreningar, lågt avrinningsplan och översvämningrisker. Taken är ett kapitel för sig. Takbeläggningen viktig. Grönt sedumtak förordas som alternativ för bådhallen av WSP, vilket vi instämmer i. Även höjden på bådhallarna bör minskas, den påverkar både utsikt och blåst.

I beräkningarna har hänsyn inte tagits för tillkommande föroreningar från båtverksamheten enligt dagvattenutredningen. Vi citerar: ”Underhållsarbeten på båtar är traditionellt förknippade med miljöfarliga ämnen. Kunskap saknas dock för att utföra beräkningar på dessa ämnen.”

Dagvattenutredningen visar att planförslaget skulle innebära att avrinningen av dagvatten kommer att öka mot nuläget genom att andelen hårdgjorda ytor på marinan ökar.

Tekniska nämnden anser att planförslaget och dagvattenutredningen tar upp översvämningsrisk med avseende på havsnivåhöjning men att det ingenstans framgår hur det är tänkt att hantera extrem nederbörd, som också är ett resultat av ett förändrat klimat. Tekniska nämnden menar att detta kan vara av vikt i detta område med tanke på den mängd som kan komma att rinna från naturmark ner mot byggnaderna.

Enligt Nackas dagvattenpolicy ska dagvatten i första hand tas om hand lokalt på fastigheten. Bristen på infiltrationsmöjligheter, utrymme och ogynnsamma nivåförhållanden gör att sådana åtgärder inte anses möjliga. Avledningen sker därför direkt till recipient och endast dagvatten från prioriterade områden genomgår rening. Det är allvarligt, särskilt med tanke på badet intill samt lekplatser för främst pelagiska fiskarter, exempelvis gös! *Bör åtgärdas, eventuellt med pumpar!*

### Badet

Gällande badet på Fisksätra holme anser rådet att den ökande båttrafiken riskerar att allvarligt störa badet genom svall, föroreningar, buller och avgaser samt eventuella båtbränder. Eftersom piren redan tillkommit har infarten till båttramp och upptagning av båtar snävt in vilket stör badet, men om den rampen kunde flyttas mot mitten av marinan vore mycket vunnit.

SWECOs badutredning anför: ”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.”

SWECO: ”Slutsats: En utbyggnad och utökning av verksamheten vid Fisksätra marina är inte självklart utan konflikter eller frågetecken, särskilt vad gäller påverkan på säkerhet och kvalitet för bad på Fisksätra holme. Vår rekommendation är att arbetet med detaljplaneprogrammet inkluderar de effekter marinan har på badet samt möjligheter att genom förändringar i layout och kompletterande skyddsåtgärder minska konflikterna.”

”Således behöver detta arbete komma så långt att bästa möjliga layout föreligger innan slutlig prövning i mark- och miljödomstolen sker. Utan åtgärder är det svårt för kommunen att ta ansvar för en badplats så nära båtverksamhet. Med åtgärder måste man värdera om man kan komma ner till en situation som motsvarar dagens, vilken kommunen idag accepterar som godtagbar. Om detta inte går bör kommunen överväga sitt engagemang vid badet om man inte kan svara för rimlig säkerhet. Det bör rimligen vara sökande som har ansvar att leda i bevis att man inte försämrar för badet vare sig vattenkvalitetsmässigt eller ur säkerhetssynpunkt.”

SWECO var alltså kritiska till utbyggnaden och placeringar av upptagningsramper. Vi tillfogar att även placeringen av toatömningen intill promenaden till den allmänna bryggan förefaller olämplig, vid allmänhetens gångväg till piren och färjetrafiken. Luktstörningar och driftstörningar kan uppstå, och aktiviteten är ej trivsam.

Den bör förvisas till en mer undanskymd plats i marinans östra del.

Nätverket för Fisksättras framtid framför följande, vi instämmer! ”Sammanfattningsvis anser nätverket att detaljplanen ska garantera vissa värden för Fisksätra samhälle och att marinan ska utgöra ett miljö- och trevnadsmässigt tillskott till Fisksätra. Förslaget till detaljplan betonar industriområde, men det behöver inte stå i konflikt med vartannat med rätt utformning av detaljplanen.”

Badet bör prioriteras framför utbyggnaden av båthamnen och kommunen ge garantier för badets fortlevnad. Befintlig strandlinje bör bibehållas, onödiga utfyllnader ej ske. Utblickar från Fisksätra och området bibehålls. Gång- och cykelväg till piren utformas med rimlig lutning så ett djupt bergsschakt undviks. Byggnadsvolymer bör sänkas och minska i volym för allmän trevnad i området. Utrymme bör ordnas för mindre resurskrävande aktiviteter som kajaker, roddbåtar och segeljollar. Ett barnperspektiv bör anläggas på detaljplanen, vilket enligt kommunalt beslut göras för all planering.

### Gångvägar till piren och utmed strandlinjen

Vi citerar Nätverket för Fisksättras framtid: ”För att kunna nå den nya piren föreslår man en ny gångväg från en vändplan i områdets östra del som ska slingra sig ner mot vattnet med en lutning på 1:12. Bergssidan är här mycket brant. För att kunna passa in vägen i bergssidan kommer det att krävas sprängningar, som medför ett tydligt sår i berget. Vidare kommer gångvägen att bli belägen i ett schakt med höga väggar. Inte ett ord om dessa effekter i planhandlingarna, vilket är en allvarlig brist. Dessutom är det en alltför brant lutning för handikappade (kravet är max 1:20). Och mycket lång väg (ca 40 - 50 m) utan vilplan.” Då nedfarten är brant uppstår också frågan om inte en allmän väg med hiss kan anordnas genom huvudbyggnaden, vilket skulle kunna underlätta för äldre och handikappade.

Sammantaget har förslaget till gångväg stora brister. Det är diskutabelt hur många som kommer att använda sig av denna gångväg. För dem som ska till piren ligger den avigt till och är längre. Många kommer i stället kanske att använda sig av bilrampen till det nedre planet. Men här kommer de att gå på fastighetsägarens villkor, avstängning möjlig.

Beträffande övriga gångvägar ser nätverket det som positivt med gångvägen som leder mot naturreservatet, men då den ansluter i en mycket brant sluttning har den begränsad användbarhet för Fisksätraborna. Ett mycket större intresse har de för en gångväg som anknyter till Fisksätra holme och vidare till Fisksätra båtklubbs bryggor och idrottsområdet.

En gångväg västerut nära vattnet går att ordna. För att få en rimlig avvägning mellan det allmänna och företagets intressen krävs denna. Marinan är inget industrivarv där ett visst område permanent behöver vara avstängt. En gångväg kan ordnas så att den inte stör verksamheten vid kranen, som är en säkerhetsrisk. Det är viktigt att kunna promenera längs vattnet, vilket bör göras möjligt enligt kommunens tidigare utredning. Områdets rekreativa värde ökar med en attraktiv passage mellan piren och Fisksätra holme och idrottsområdet.



Anförda argument att den befintliga bilvägen ska bli gångväg utan biltrafik förbiser att den planerade tunneln under spårområdet ska bli en kombinerad bil- och gångväg. Det blir konflikter med gångtrafiken och miljön skulle bli lidande. Bilar ska inte på detta sätt föras ner i fritidsområdet med bollplaner som är viktiga uppehållsplatser för Fisksättras barn och ungdomar. Även här är det angeläget att anlägga ett barnperspektiv. Bygg alltså en gångförbindelse nära vattnet från marinan. Att den tidvis kan behöva stängas vid båtupptagning är en överkomlig olägenhet.

Vi vill särskilt tillägga en varning för utökad slitage i Skogsö naturreservat som kan bli följderna om utbyggnader av marinor och strandpromenader tillkommer. Vi är försiktigt positiva till gångvägen men vill peka på risker.

Vi vill nämna risker för att s.k. ”dirt tracks” och mountainbikecykling (mtb) uppstår i reservatet, vilket sliter hårt på naturen. På andra håll i Nacka – särskilt i Nackareservatet – finns varnande exempel. En ökad mtb-trafik kan bli följderna av utbyggnad av marinor och strandpromenader.

### Båthallar

Vi citerar nätverket igen: ”För att kunna förvara alla båtar på vintern föreslås två stora båthallar. Dessa kommer att upplevas som stora klossar från sjön. Vidare kommer den västra att sticka upp och skymma utsikten. Båthallarna bör därför minska i höjd för att bättre kunna smälta in i landskapet. För att få plats med alla nya byggnader krävs en utfyllnad i vattnet, vilket också riskerar att påverka vattenkvaliteten negativt liksom upplevelsen av miljön.”

Det är angeläget att de boende i Fisksätra får tillgång till skärgården och båtlivet, särskilt det stora flertalet som inte har tillgång till stora motorbåtar. Det bör därför även planeras in utrymme för mindre kostsamma fritidsaktiviteter som uthyrning av kajaker, roddbåtar och segeljollar. Detta är särskilt viktigt med avseende på barn- och ungdomar.

### Sammanfattning

Nacka Miljövårdsråd förordar en sänkt exploateringsgrad, särskild hänsyn till badplats och gångtrafik, flyttning av upptagningsramper och toatömning, i samband med detta eventuellt även båtcran. Det är svårt att undvika korsande trafik vid vissa tillfällen, då adekvat avstängning kan ske. Allmänhetens tillgång till området och natur- och miljö- vård bör prioriteras. Strandpromenader kräver varsamhet och noggrann utredning.

Även brandskyddet bör förstärkas. Vid eventuella bränder hotas badet av föroreningar även från släckningsutrustning. Länsar med kjolar som avgränsar vattenområdet närmast marinan bör finnas, liksom möjlighet att omhänderta föroreningar. Omhändertagande av dagvatten är mycket viktigt.

## Remissvar avseende detaljplan för Igelboda 2:1 m.fl., Saltsjöbaden, Nacka kommun 2015-09-27

Nacka Miljövårdsråd vill lämna följande synpunkter på samrådsförslag till detaljplan.

### Planens syften

Detaljplanen syftar i första hand till att hantera de planstridigheter som uppkommit på grund av ändrad lagstiftning och därmed att möjliggöra för mindre ändringar på fastigheten som idag inte är möjliga. Ytterligare syften är att ge möjlighet för fastighetsägare att anordna fler kök/lägenheter inom fastigheten samt att skydda kulturhistoriskt värdefulla byggnader och större träd.

Nacka Miljövårdsråd ser i huvudsak positivt på de utgångspunkter kommunen har och de lösningar man presenterar utifrån dessa. Syftena är dock snäva. Administrativ effektivitet är överordnat andra hänsyn.

Den inventering som gjorts av bebyggelsen utgör bra stöd för fastighetsägarna och kommunens tjänstemän vid den framtida utvecklingen av området. Att planen möjliggör smålägenheter är positivt.

Användandet av normalt planförfarande är bra för det medger möjlighet till sansad dialog kring villaområdets framtid.

### Trafiksäkerhet

Kommunen har valt att inte ta med trafiksäkerhetsfrågan i planarbetet och anser att trafikbelastningen är låg och kommer att bara marginellt öka genom den ökade byggrätt som flertalet fastigheter får.

Den trafikfarliga flervägskorsning som finns centralt i området bör dock hanteras i planarbetet. Planen har ett fastighets- och bygglovsperspektiv, men ett helhetsperspektiv där barnperspektivet ingår saknas. Att planen inte har allmänintresse är en bedömning av planförfattarna som kan behöva omprövas.

### Tydlighet

Planförslaget klargör delvis vad ägare till 350 fastigheter kan göra på sina tomter. Ibland får en fastighetsägare både bygga till på sina hus enligt planen och därutöver utföra ”Attefallsåtgärder”.

Allt detta skapar förväntningar som i många fall inte kan uppfyllas eftersom den kuperade terrängen inte medger biluppställning etc. Kommunen har här en svår uppgift att förklara vad som verkligen är möjligt. Lämplighetsbedömningar görs både av åtgärder som kräver bygglov och sådana som inte kräver detta. Planhandlingarna behöver förtydligas.

Start-PM för planarbetet är tydligare än planbeskrivningen vad gäller de sannolika möjligheterna för fler lägenheter/kök per fastighet. Det kan av olika skäl inte tillkomma så många nya lägenheter. Teoretiskt kan man ha obegränsat antal lägenheter i varje hus men vad rymmer en normalvilla? Hur många biluppställningsplatser rymmer en normaltomt?

### Osäkerhet kring inaktuell plan

I planområdet finns ett hål. En inaktuell plan som anger barnstugeverksamhet ändras inte. Vid en framtida eventuell exploatering blir trafiksäkerhetsfrågan viktig samtidigt som det omgivande områdets villakaraktär måste beaktas.

Boo

## Remissvar angående samråd för programförslag för Kils verksamhetsområde, Nacka/Värmdö 2015-04-19



Till Miljö- och stadsbyggnadsenheten, Nacka och Samhällsbyggnadsavdelningen, Värmdö

Nacka Miljövårdsråd vill lämna följande synpunkter på programförslaget.

- Disponering av området för ”verksamheter” accepteras, trots negativ naturpåverkan, eftersom översiktsplanen följs.
- Ingen biogasanläggning och inget vindkraftverk.
- Landskapsbilden från Värmdöleden bevaras i största möjliga mån.
- Markreservation för farligt gods och framtida järnväg med station.
- Kollektivtrafikförsörjningen måste förbättras.
- Områden för ”verksamheter” får inte utökas.
- Kvarvarande natur måste vårdas och skötas enligt skötselplan.
- Krav måste ställas på ekologiskt byggande.

### 1. Allmänt

Då översiktsplanen avsatt detta område till ”verksamheter” får vi acceptera programmets inriktning, även fast vi tycker det är negativt att mycket värdefull natur kommer att förstöras.

Vi har inte bedömt behovet och efterfrågan på de verksamheter som planeras, men utgår från att undersökningar av detta gjorts på ett professionellt sätt av kommunerna, och att därför de arealer som planeras att tas från naturmarken är rimliga. Verksamheterna bussdepå, infartsparkering, kretsloppscentral med återvinning och småföretag är vi positiva till.

Att förlägga dessa verksamheter i bullerstört område och invid trafikleder tycker vi är mycket lämpligt. Vi är även positiva till koordinationen med Värmdö kommun så att ett sammanhängande verksamhetsområde bildas, vilket ju minskar störningar av olika slag till omgivningen, i stället för att ha flera störande områden.

### 2. Biogasanläggning

Att inte placera biogasanläggning i detta område tror vi är ett klokt beslut p.g.a. risk för störningar för närliggande bostadsområden vid Insjön och kommande f.d. Graninge stiftsgård, Velamsunds naturreservat etc., och vi uppskattar därför att detta inte ingår i programmet.

### 3. Vindkraftverk

Vi tycker också att vindkraftverk här är olämpligt p.g.a. dess negativa påverkan på landskapsbilden i detta relativt tätbefolkade skärgårdslandskap. Att möjlighet öppnas för framtida vindkraftverk, om det skulle visa sig bli lönsamt, är vi därför negativa till. Bättre att redan nu besluta att inte bygga vindkraftverk här och i stället optimera planeringen med att den optionen inte finns.

För miljövänlig energiproduktion bör i stället andra här lämpliga sätt användas, som solenergi på tak och ev. framför lämpliga bergsskärningar, bergvärme, sjövärme m.m.

### 4. Landskapsbild

I planprogrammet beskrivs landskapet i programområdet i mycket positiva ordalag, bl. a. följande:

”Detta landskapsrum tillsammans med vyn ut över Baggensfjärden och Kilsviken är första mötet med en bevarad karaktär av skärgårdsnatur som resande från Stockholm upplever. Landskapsrummet är en port mot skärgården. Intrycket förstärks genom vackra utblickar över skärgården från broarna över Farstaviken och Kilsviken. De här tre platserna längs motorvägen, broarna över Kilsviken och Farstaviken och landskapsrummet kring trafikplatsen, är en sekvens av händelser som förmedlar mötet med skärgården.”

Vi instämmer i detta och tycker därför att man i området Västra Kil skall reservera en remsa natur längs Värmdöleden, så att i alla fall något av ovan beskrivna landskap kan bevaras och upplevas från Värmdöleden. Industriområdet bör synas så lite som möjligt från vägen. Detta även med tanke på att södra sidan av Värmdöleden gränsar till Ekobergets naturreservat och ett kommande bostadsområde vid f.d. Graninge Stiftsgård. Då markreservation för ev. framtida spårtrafik på Värmdöledens norra sida måste göras och bestämmelser för farligt gods kräver att byggnader inte får uppföras inom 50 m från vägen anser vi att en remsa om minst 50 m norr om Värmdöleden inte får exploateras. Programförslagets markreservation på 25 m är alltså för liten. För personintensiva verksamheter förordas dessutom ett säkerhetsavstånd på 75 m.

Vi tycker att man bör vinnlägga sig om att göra något bra av detta säkerhetsområde genom att söka bevara naturen och ev. skapa ny natur bl. a. i samband med bullerdämpning här.

### 5. Kollektivtrafik

I generella mål och riktlinjer i Nackas översiktsplan står att nya arbetsplatser av större omfattning skall ha en god kollektivtrafikförsörjning.

Då programområdet kommer att vara en ganska stor arbetsplats, kanske speciellt för bussdepån, krävs att en kollektivtrafik med tillräcklig kapacitet och närliggande hållplatser anordnas. Avståndet till närmaste hållplats från bussdepån är i programförslaget alltför stort, vilket kommer att alstra onödig biltrafik.

För att tillförsäkra en god framtida kollektivtrafik om järnvägsspår byggs i framtiden, bör en station placeras här för trafikanter från Kils arbetsplatser, f.d. Graninge stiftsgårds vård- och omsorgsboende samt äldreboendet, naturreservat och bostadsområden vid Insjön och Kils gård, infartsparkeringen etc. Markreservation för en sådan station bör göras redan nu så att inte en sådan framtida lösning förhindras.

### 6. Natur

Vi har uppfattat, att de områden som i programmet avsatts för verksamheter är den slutgiltiga ytan för detta och att övrig naturmark därför måste bevaras och skötas. Detta tycker vi är särskilt viktigt vad gäller området norr om

verksamhetsområde Västra Kil samt området närmast Graningevägen i programområdets sydöstra del. Att behålla ett stort rekreativt område för bostäderna vid Insjön och spridningskorridorer för djur och växter är mycket viktigt.

Skogsstyrelsens trädinventering och nyckelbiotopsinventering visar att det finns natur med höga naturvärden och nyckelbiotoper både på och utanför verksamhetsområdena. Vi anser att den natur, som blir bevarad skall åtgärdas enligt skogsstyrelsens rekommendationer. En skötselplan för all natur inom det föreslagna programområdet måste upprättas och resurser avsättas för att följa denna plan.

## 7. Ekologiskt byggande

För samtliga byggnationer anser Nacka Miljövårdsråd att kommunen måste ställa krav på ekologiskt byggande. Energieffektivitet, grönytefaktor, klimatpåverkan, transportbehov m.m. bör beaktas och möjligheterna att utnyttja solenergi, berg- och sjövattnens värme undersöks. Dagvatten måste renas och tas om hand på ett miljövänligt sätt.

## Remissvar angående utställning av förslag till detaljplan för Kil 1:5, före detta Graninge stiftsgård i Boo, Nacka kommun 2015-06-02

### 1. Allmänt

Nacka Miljövårdsråd är positivt till planerna att skapa ett vård- och omsorgsboende på fastigheterna Kil 1:43 och Kil 1:5 samt planerna att utöka allmänhetens tillgänglighet till naturen inom fastigheterna och Ekobergets naturreservat. Vi är positiva till den angivna verksamhetsinriktningen, som även vi ser som en vidareutveckling av Graninge stiftsgårds verksamhet.

Vi anser dock, att området är olämpligt för seniorbostäder p.g.a. långa avstånd och dåliga publika kommunikationer till affärer, service, vårdcentral, apotek m.m.

### 2. Nybyggnation, gestaltning

Nacka Miljövårdsråd uppskattar att de byggnader som har höga kulturhistoriska värden sparas.

I planhandlingarna står att ”de nya byggnaderna placeras så att det finns generösa ytor kvar runt befintliga byggnader”.

Detta är en beskrivning som vi tycker inte stämmer. En del av de nya byggnaderna ligger alldeles för nära de gamla kulturhistoriska byggnaderna och ödelägger därmed den kulturhistoriska miljön.

T.ex. tycker vi att hus 9 bör flyttas eller helst inte byggas. Vårdbostäderna dominerar ju oerhört över den gamla huvudbyggnaden och kan inte anses ta någon hänsyn till den kulturhistoriska miljön. Den fina miljön vid det gamla stallet blir också förstörd av att hus nr. 18 placerats alldeles för nära.

Något av husen 4-7 tycker vi bör utgå ur planen och kvarvarande hus flyttas något, så att större friytor och ljus erhålls mellan resterande hus. Lägenheterna blir ju mycket mörka genom att fönstren ligger på lägenheternas kortsidor varav en utgörs av loftgång och mer än hälften av den andra är en indragen balkong med front av betong utan ljusinsläpp. Skogen mellan husen skall ju också till största delen sparas, vilket resulterar i mörkare lägenheter. Vi

skulle uppskatta en mer varsam planering för att uppnå en trivsamt boendekvalité med smalare hus och ljusare lägenheter samt utan loftgångar med alla dess nackdelar.

Lösningen med garage i bottenvåningen tycker vi är bra. Större och mer utvecklade uteplatser vid husen tycker vi att man borde kosta på sig. Aktivitetsparken är en bra idé, men blir bullerstörd, om inte bullerproblemen åtgärdas,

### 3. Buller

Stora delar av området är bullerstört, och man avser att avhjälpa detta med att låta bostadshus fungera som bullerskydd. Detta minskar kanske bullerproblemen inomhus, i några lägenheter, men vi tror att om man flyttar till detta område så är man intresserad av en rofylld inomhusmiljö men även att vistas utanför sin bostad och i omkringliggande natur. Där kommer bullret fortfarande att finnas kvar.

Vi anser att bullerproblemen måste avhjälpas så mycket det går vid källan, nämligen Värmdöleden med bullerskydd och ”tyst asfalt”, som (enl. vår information) nu är en kommande effektiv och varaktig metod.

Vi tycker att kommun och markägare kraftfullt måste angripa detta problem med behöriga myndigheter. Effektivt bullerskydd bör även omfatta närliggande broar, så att det idag mycket bullerstörda Ekoberget kunde få en godtagbar ljudmiljö.

### 4. Tillgänglighet, kommunikationer

Området ligger långt från tätorter, affärer, service, vårdcentral m.m. Närmaste avstånd är 6 km till Gustavsbergs centrum, 5 km till Orminge Centrum. Avståndet till närmaste busshållplats är 900 m längs en smal väg utan gångbana. Backen från vägen till området är mycket brant.

Att behöva gå 900 m för att kunna nyttja publika kommunikationer även till andra resor innebär ju ett stort hinder för dessa.

Det är alltså ganska besvärligt och kräver en god fysik och hälsa att ta sig till fram utan bil. De som flyttar in i seniorhusen kommer därför i största utsträckning att använda bilen, och vi befärar att man kommer att använda bilen även när man borde ha slutat köra bil p.g.a. hög ålder eller vacklande hälsa.

Det avlägsna läget på seniorbostäderna kommer att leda till behov av mycket färdtjänst och hemhjälp.

Nacka Miljövårdsråd anser därför att området är olämpligt för seniorbostäder på grund av de långa avstånden till tätorter med service samt dåliga publika kommunikationer.

### 5. Strandskydd

I planhandlingarna nämns att endast ett litet område berörs av strandskydd. Vi är dock förvånade av att det tidigare gällande utökade strandskyddet på 300 m har minskat till 100 m 2015-01-01.

### 6. Befolkningstillväxt i Nacka

I planbeskrivningen sägs att detaljplanens syfte är en del i arbetet att möta den stora efterfrågan på bostäder i Stockholmsregionen.

Som vi många gånger tidigare nämnt är vi positiva till att människor vill flytta till Nacka, men anser att den planerade befolkningstillväxten är för hög, och därför skapar problem både för Nacka och övriga landet, varför

detta inte är ett starkt skäl till att bygga bostadshus i detta område.

## 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 sjövattnvärme undersökas. Dagvatten måste renas och tas om hand på ett miljövänligt sätt.

### **Remissvar angående förslag till ändring av ”Detaljplan för fastigheterna, Lännersta 1:970 m.fl. (Prästkragens väg)” (Dp 257) i Boo, Nacka kommun 2015-06-12**

#### Allmänt

Nacka Miljövårdsråd vill lämna följande synpunkter på föreslagen ändring av detaljplanen.

Naturmarken, som tidigare fanns på området, är ju nu borta och naturen förstörd sedan flera år. Ett återställande av naturmarken förefaller orealistiskt. Marken bör därför komma till annan användning.

Ett handelshus tycker vi överensstämmer väl med översiktsplanens föreslagna markanvändning ”industri, kontor och handel” och är också lämpligt med hänsyn till markens utseende idag.

Vi tycker, att läget invid motorvägen och i närheten av annan industriell verksamhet och handel är lämplig, även om huset blir betydligt större än intilliggande hus, vilket kan uppfattas som störande.

#### Tillfartsramp

Att bygga en brant tillfartsramp tycker vi är olämpligt, med hänsyn till halkrisk med ev. nödvändig eluppvärmning på vintern, vilket medför en onödig miljöbelastning. En mindre brant tillfartsramp måste gå att åstadkomma, t.ex. genom att låta rampen gå helt eller delvis inne i huset och mynna ut en bit in på parkeringsdäcket. En bättre och säkrare trafikmiljö hela året uppnås därigenom.

#### Parkering

En parkering för c:a 120 bilar planeras på taket på den byggnad som löper längs bergväggen söder om ”huvudbyggnaden”. Denna parkering kommer att ligga på i princip samma nivå som naturmarken ovanför bergskärningen. +49 m efter föreslagen höjning från +44,5 m. Nacka Miljövårdsråd tycker att detta medför en stor olägenhet för besökare i naturmarken. Framst av estetiska skäl, men även p.g.a. störningar i form av buller och avgaser som negativt kommer att påverka såväl besökare som fauna och djurliv.

Vi föreslår, att dessa missförhållanden förhindras, genom att parkeringsdäcket byggs på en lägre nivå och/eller överbyggs, så att ett parkeringsgarage erhålls. Detta kommer ju även att medföra många fördelar för ”parkerare” i form bättre miljö under vintern och vid dåligt väder. Snöröjning på vintern behövs inte heller. Parkeringsgarage är ju numera standard vid nya köpcenter och borde väl också erbjudas anställda och kunder i ett modernt handelshus.

## Ekologiskt byggande

Nacka Miljövårdsråd anser att kommunen måste ställa krav på ekologiskt byggande för planerad exploatering. Energieffektivitet, grönytefaktor, klimatpåverkan, transportbehov m.m. bör beaktas, och möjligheterna att utnyttja solenergi, berg- och sjövattnvärme undersökas. Dagvatten måste renas och tas om hand på ett miljövänligt sätt.

### **Remissvar angående samråd för förslag till ändring av del av ”Ändring av stadsplan för del av Björknäs, fastigheterna Björknäs 1:147, 27:1 m.fl. ” (S356), i Boo, Nacka kommun 2015-06-18**

Nacka Miljövårdsråd vill lämna följande synpunkter på föreslagen ändring av stadsplanen:

Generellt tycker vi att planändringen inte, som planhandlingarna anger, kan anses ha ”begränsad betydelse och sakna intresse för allmänheten”. Vi anser att planändringen berör så många människor som bor vid och besöker centrumet att ett fullständigt remissförfarande är motiverat.

Nacka Miljövårdsråd är negativa till att åter biltrafiken prioriteras framför gång- och cykeltrafik och på bekostnad av naturmark. Vi tycker att många parkeringsplatser redan finns i närheten av Björknäs centrum, så att behovet av ytterligare platser är begränsat.

Idag har en ”spontanstig” bildats med sträckning från korsningen Klintvägen/Värmdövägen genom den planerade parkeringen. Då spontanstigar visar den mest effektiva vägen för gående i ett område tycker vi att en gångväg skall anläggas helst längs spontanstigens sträckning och förlängas till centrumbebyggelsen. Genom t.ex. upphöjning i körbanor och planteringar kan man markera korsande gångtrafik. Gående får därigenom en säkrare trafikmiljö genom att i någon mån avskiljas från biltrafiken.

De befintliga ekarna anser vi måste bevaras och befarar att några kommer att stå för nära trafikerade ytor så att de på sikt kommer att skadas.

Vi anser också att det lilla området nordost om korsningen Klintvägen/Värmdövägen, som skall utgöra ”ett planterat skyddsbalte”, inte får minskas i omfång med parkeringsplatser utan i stället utvecklas till ett föreskrivet ”planterat skyddsbalte”.

### **Yttrande över andra granskningsförslag till detaljplan för Sydöstra Lännersta 2 (Område W) i Boo 2015-08-25**

Vi stöder kommunens ursprungliga ambition att säkra den värdefulla strandpromenaden i Lännersta och allmänhetens tillgång till stränderna men är synnerligen oroade över att denna viktiga strandpromenad som bl.a. bör vara en del av lugna promenaden i Boo nu inte är med i detaljplanen. Vi anser det väsentligt att Lännersta strandpromenad blir allmän plats.

Stockholmsregionens snabba expansion har lett till bostadsbrist vilket i sin tur fått till följd att sommarstugor i regionens omgivning kommit att i större grad bli permanentbostäder. Det är svårt och kanske inte heller önskvärt att göra något åt detta, men de genom permanentningarna uppkomna problemen med vatten,

avlopp, allmänna kommunikationer, skolor m.m. måste av kommunala myndigheter hanteras på ett genomtänkt sätt ur både ekonomisk och miljömässig synvinkel. Kommunen måste också försäkra sig om mark för framtida nödvändiga allmänna åtaganden – lagbundna, såsom skolor, men också idrottsplatser, båtuppläggningsplatser m.m.

Vad gäller vatten och avlopp går inte att lägga på det aktuella områdets fastighetsägare ”orimliga” kostnader, men inte heller övriga kommuninnevånare kan sägas ha skyldighet att bistå hur mycket som helst.

Utbyggnaden måste ske i den takt kommunens numera mindre goda ekonomi tillåter. Vatten- och avloppsdragningen på Älgö får här ses som ett varnande exempel. Kommunens tjänstemän måste också kunna leverera fullgoda och hållbara ekonomiska beslutsunderlag till politikerna.

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

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

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

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

Bryggor på kommunalägd strand bör undanröjas, bl.a. därför att de i vissa fall har en ”privatiserande” effekt. Sommarstugeområden som konverteras till permanentboende dito brukar bli ganska ”stökiga” rent estetisk, tillbyggda sommarstugor kan ofta bli säregna skapelser. Det är därför angeläget att tillkommande bebyggelse så långt möjligt anpassas den befintliga samt att inte tillåta alltför små tomter. Detta är också i linje med start-PM:s intentioner att bevara områdets karaktär.

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

### **Tomten Gammeluddsvägen 22, Lännersta 1:876**

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-PM:s 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. ”e1e2 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 nytillkommande bebyggelse anpassas till den befintliga.

Vi finner det synnerligen anmärkningsvärt att ändringsförslaget för denna tomt med remisstid till 2014-02-13 över huvud inte publicerats på kommuns webbsidor eller annonserats i någon tidning. På kommunens webbsidor låg då istället granskningsförslaget från 2013. Långt efter början av samrådstiden 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.

Vidare finner vi det anmärkningsvärt att remissvaren från februari 2014 inte sammanställts och bemötts.

### **Skolutbyggnad**

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

### **Remissvar angående förslag till detaljplan för området kring Dalvägen – Gustavsviksvägen 2015-08-31**

Nacka Miljövårdsråd vill lämna följande synpunkter på föreslagen detaljplan:

Vi är i princip positiva till att kommunalt vatten och avlopp införs i området.

Vi är tveksamma till att områdets karaktär ändras, framförallt att grönområden minskas, och tycker att föreslagen exploateringsgrad bör reduceras.

Vi är tveksamma till den nyexploatering som föreslås göras på sankta områden. Förutom ”100-årsregn” måste hänsyn även tas till förestående klimatförändring och dess påverkan på vattennivåer.

Vi anser att planering av mark för allmänna ändamål, såsom skolor, förskolor, lekplatser, återvinningsstationer, infartsparkeringar m.m. inte har gjorts i tillräcklig utsträckning.

Vi befarar att lakvatten från Boo-tippen kan förorena den planerade förskolans närliggande omgivning. Provt i vatten och mark måste göras innan lokalisering av förskolan bestäms och framtida risker av föroreningar från tippen analyseras.

Vi har inte tagit ställning till fördelning av kostnader för vägar, vatten och avlopp.

### **Ekologiskt byggande**

Nacka Miljövårdsråd anser att kommunen måste ställa krav på ekologiskt byggande för planerad exploatering. Energieffektivitet, grönytefaktor, klimatpåverkan, transportbehov m.m. bör beaktas, och möjligheterna att utnyttja solenergi, berg- och sjövärmesvärme undersökas. Dagvatten måste renas och tas om hand på ett miljövänligt sätt.

## Remissvar angående Detaljplan för del av Hasseludden 1:78 och 1:80, Norges hus, Nacka kommun 2015-10-21

Sammanfattning av Nacka Miljövårdsråds synpunkter:

- Nacka Miljövårdsråd avstyrker planförslaget i dess nuvarande form.
- Planen har stort allmänt intresse och därför är enkelt planförfarande i strid mot plan- och bygglagen.
- En miljökonsekvensbeskrivning eller motsvarande som behandlar riksintressen, strandskydd, naturvärden, grönsstruktur, byggnadernas miljöanpassning, biltrafikökning samt kollektivtrafik behövs.
- Planförslaget redovisar inte ett tillräckligt beslutsunderlag för denna stora exploatering i ett mycket känsligt område.
- Trafikbelastningen på Hasseluddsvägen måste studeras.
- En enda underlagsrapport bifogas. Den behandlar dagvatten och visar på stora problem men är mycket vag när det gäller åtgärder.

### Allmänt

Kommunledningen synes redan ha bestämt sig för detta hotellprojekt och dess utformning och detaljplanen är därför bara en mindre detalj som snabbt bör överstokas. Tyvärr har informationen till nackaborna om detta omfattande projekt varit begränsad och är dessutom också begränsad i planbeskrivningen.

Planförslaget gäller kommunens hittills största hotell och ligger i ett känsligt område, dessutom är kollektivtrafikförsörjningen dålig och förslaget presenteras utan att konsekvenserna utretts och delgetts berörda.

Utvecklingen av hotellprojektet visar på en stadsutvecklingsprocess där allmänheten har begränsade möjligheter att förstå och påverka. Är det kanske så att utvecklingen av Nacka stad tar alla planeringsresurser så övriga delar av kommunen blir lidande och inte får den uppmärksamhet de är värda?

Normalt planförfarande bör användas

Med tanke på projektets omfattning, riksintresse för kulturmiljön, strandskydd och naturvärden i området och kopplingen till grönsstrukturen i övrigt är planen av stort allmänintresse. Allt talar för att det behövs tid för ett brett samråd med påföljande granskningsskede, Enkelt planförfarande minskar möjligheten för dialog om projektets utformning och därmed hotas kvaliteten på slutresultatet. Från början bedömde MSN att normalt planförfarande var lämpligt – varför har enkelt planförfarande trots allt valts?

### Miljökonsekvensbeskrivning

Av samma skäl som ovan bör en miljökonsekvensbeskrivning upprättas.

Dagvatten är den enda fråga som behandlats i en underlagsrapport som bifogats planförslaget. Den visar på stora svårigheter att nå den vattenkvalitet som skall uppfyllas enligt vattendirektivet. De åtgärder som anges i rapporten och planbeskrivningen är begränsade och mycket vaga. Tydligare åtgärder för att hantera dagvattnet måste krävas i planen. Juridiskt bindande miljökvalitetsnormer för vattenkvalitet får inte överskridas.

Värdefull natur tas i anspråk av den föreslagna byggnaden men en inventering av mark och vegetation,

t.ex. värdefulla träd, saknas både inom detta område och i övriga delområden som påverkas av den nya bebyggelsen och de nya vägdragningarna.

Påverkan på intilliggande fastigheter i form av skuggning av eftermiddagssol samt insyn bör analyseras.

Hotellbyggnaden är stor samt ligger i område av riksintresse

Detaljplaneförslaget är skraddarsytt för en spektakulär byggnad som är avsedd att sticka ut. Själva syftet synes vara att ta tillvara utsikten åt nordöst över farleden. Byggnaden skjuter ut över branten och blir synlig från farleden. De tre övre våningsplanerna bildar tydligt två närliggande klossar som svävar ovanför trädtopparna. Yasuragibygnaden däremot underordnar sig naturen.

Byggnaden är lång och ligger i en sluttning åt syd och öst. Den är uppdelad i två huskroppar med en ljusgård emellan och undervåningen är delvis öppen både mot bergsplatan i norr och nordväst samt åt söder. De tre övre våningarna sticker ut över mark i husets ändpartier.

Illustrationerna visar kanske inte slutresultatet som kan bli en byggnad som kommer att se tyngre ut. Det behövs en mycket kraftig stomme för att klara en byggnad som "svävar" och är genomskiktad i bottenplanet. Skall gröna tak anläggas påverkas också utformningen och illustrationerna blir missvisande.

Illustrationerna visar hållmarksterräng intill huset, dagvattenrapporten däremot förespråkar lokalt omhändertagande av dagvatten i växttäcken. Vad är möjligt?

De tre personalbostäder som nu ligger där hotellbyggnaden föreslås har samma uttryck som Yasuragibygnaden, dvs. är låga och anpassade till natur och terräng. Vad mer konkret är det arkitektoniska värdet som går förlorat när dessa rivs?

Vilka målområden för hållbart stadsbyggande har valts ut för det aktuella projektet?

En öppen dialog med samrådsmöte om detaljplaneförslaget fattas. Byggherren och arkitekten bör få möjlighet att berätta om tankarna bakom projektet.

### Stort parkeringshus

Ett parkeringshus i två våningar föreslås vid nuvarande parkering. Läget är känsligt bl.a. för att det gränsar till Skarpnäs blivande naturreservat. Förutom själva byggnaden föreslås ett avskärmande dike i branten nedanför reservatet. Finns plats för detta dike och vad blir konsekvenserna?

Med den nya hotellbyggnaden och parkeringsbyggnaden ändras hela områdets karaktär radikalt. Resonemang kring detta behövs i planarbetet. Parkeringsbyggnaden blir det första som kommer att synas när man närmar sig hotellen. Dagvattenfrågorna är problematiska utifrån mängden bilar och läget längst ner i en dalsänka.

### Sophus görs planenligt

Sophuset som haft tillfälligt bygglov görs nu planenligt. Sophuset ligger vid Yasuragi och har inte med det nya hotellprojektet att göra. Det finns inget att invända mot sophuset. Denna del av planförslaget är ett utmärkt exempel på att det inte finns ett stort allmänintresse och att enkelt planförfarande räcker vilket inte gäller planförslagets huvuddel som har stort allmänintresse.

## Planområdets samband med omgivande områden

Området ingår liksom Skarpnäs i Nacka-Värmdökilen och bör analyseras avseende samband för människor, växter och djur. Vad påverkas av det aktuella planförslaget?

Var finns entréer mot reservatet? Bygger man ett Norgehus utan att visa på var man "går på tur" har man missat något väsentligt i den gemensamma nordiska identiteten. Finns gångvägar som ansluter till Booleden osv.?

Kulturhistoriskt intressant bebyggelse finns kring planområdet. Hur samspelar föreslagen bebyggelse med denna?

Hur långt är det till busshållplatsen och hur är turtätheten? Hur långt är det till bryggan och hur är båtförbindelserna?

Översiktsplanen anger att: "Vid Hasseludden finns två konferensanläggningar som bör få möjlighet att utveckla sin verksamhet". Planförslaget gäller en ny separat verksamhet av liknande karaktär som Yasuragi och Skepparholmen.

Inget i planbeskrivningen antyder någon koppling (synergi) mellan Yasuragi och det föreslagna Norgehuset. Detta är mycket märkligt eftersom de fysiskt ligger mycket nära varandra och kring samma gårdsrum. Är det så att Norgehusets verksamhet i stället hindrar Yasuragis utveckling?

## Synpunkter inför antagande av förslag till detaljplan för utbyggnad av bageri i Kummelbergets industriområde 2015-11-18

Nacka Miljövårdsråd vidhåller sin tidigare uppfattning i remissvaret av 2015-06-18 att det inte är acceptabelt att ta

ytterligare mark i anspråk för bageriet samt att vi motsätter oss att strandskyddet upphävs för berört område.

Det allvarliga med utbyggnaden är inte områdets ytstorlek utan att den föreslagna utbyggnaden definitivt skulle skära av möjligheten att från Sprängarvägens förlängning komma ut mot Vittjärn och denna del av naturreservat Skarpnäs. Istället anser vi att staketet i Sprängarvägens förlängning ska tas bort så att en öppning mot naturen skapas i enlighet med vad som förutsattes i detaljplan S352 fastställd 1987-05-20.

Av inkomna svar från ägare till omgivande småindustrier på Sprängarvägen framgår att förslagets påverkan på området är betydligt allvarligare än vad planbeskrivningen anger, det skulle kunna leda till trafikkaos och parkeringskaos m.m.

Om Spekuma AB som äger Skarpnäs 7:6 (Sprängarvägen 9) omedelbart söder om bageriet skulle få bygga igen gångvägen söder om bageriet, vilket de enligt sitt samrådsförslag önskar, skulle detta kunna leda till att det blir helt omöjligt att ta sig ut i naturen från Sprängarvägen. Detta finner vi helt oacceptabelt.

Vi anser, i likhet med Natur- och trafiknämnden, att stigen söder om bageriet ska iordningställas. Vidare anser vi att det ska säkerställas att den inte kan bebyggas eller stängas av för allmänheten. Vidare anser vi att Gray's Bakery ska åläggas att, i samråd med Nacka kommun, åtgärda stigen mellan busshållplats Kummelbergets ind.omr. och Vittjärn som de så brutalt och okänsligt skar av vid den tidigare utbyggnaden av bageriet.



## Sicklaön

### Yttrande över granskningsförslag till detaljplan för studentbostäder Alphyddan, del av Sicklaön 40:11 och 80:43 2015-03-09

Nacka Miljövårdsråd har granskat det nya förslaget till studentbostäder i Alphyddan och ser med tillfredsställelse på vidtagna förändringar så att bebyggelsen har koncentrerats längs Alphyddavägen. Med detta sagt vill vi tillfoga vissa reservationer.

Vi är bekymrade över den höga exploateringsgraden och höjden på husen. De höga husen som redan finns i området gör att belastningen på de kvarvarande grönytorna redan är hög. Höga hus kräver tillgång till mer omfattande grönytor eftersom antalet boende ökar och markkontakten minskar.

Området är mycket uppskattat och välanvänt av kringboende, både för promenader, rastning av hundar, pulkaåkning, lek och solning. Tillkommande skuggor från de nya höga husen minskar solytorna påtagligt inom det område som använts för detta. Vi skulle helst se att höjden på husen begränsades inte bara av att höga hus redan tidigare finns i området, utan även av att grönområdet är extra betydelsefullt pga. höjden på tidigare bebyggelse.

De nya höga husen kan troligen också bidra till att området blir blåsigare. Förhärskande vindar från

väst/sydväst under kraftiga lågtryck ligger i linje med husens orientering. Vi befarar att en vindtunneffekt kan uppstå på Alphyddavägen, särskilt besvärande vid regnväder och snöfall. Växthuseffekten beräknas skapa mer regn och blåst, varför dessa faktorer blir ännu väsentligare.

Dessutom gör höjden på husen att bullerproblemen på de övre våningarna ökar, särskilt beträffande 16-våningshuset, vilket inneburit att man gjort avsteg från normen för att kunna öka höjden. Vi ser detta som bekymmersamt. Normerna är till för att följas och bör inte överskridas. Om det sker regelmässigt så innebär det ju att man de facto accepterat ökat buller med ökade hälsorisker som följd, vilket synes oss mycket betänkligt. Vi skulle helst se att höjden på husen kunde minskas något, kanske med ett par våningar.

Med reservation för hur förhärskande vindar och ökad blåsighet kan komma att påverka hur pass utsatta för väder och vind loftgångarna kommer att bli. Här borde vindstudier göras för att kontrollera hur pass utsatta de är. Måhända bör loftgångarna förses med vindskydd i någon form?

I övrigt ser vi positivt på ambitionerna att ta ökade miljöhänsyn, dagvattenplanering mm. Av största vikt är att få till stånd bättre cykelvägar i området. En ny cykelväg från vändplanen som leder ned till det regionala cykel-

stråket vid Sickla bro (Värmdöstråket/Ältastråket) bör anläggas i områdets västra del för att förbättra tillgänglighet och cykelvänlighet.

Likasa bör den planskilda förbindelsen förbättras till Sickla Köpkvarter med Dieselverkstadens bibliotek, bio, teater och annat utbud och service. Den gångbro som nu finns fungerar inte för cyklister pga. trappor. Hissen stängs f.ö. av på kvällen/natten, varför äldre och rörelsehindrade inte kan använda den dessa tider. Någon form av allmän gång/cykelväg som även kan användas av rörelsehindrade bör anläggas i anslutning till denna.

I samband med att först tvärbanan och sedan tunnelbanan byggs till Sickla är det viktigt att gående och cyklister kan korsa Värmdövägen planskilt.

I övrigt hänvisar vi till vårt tidigare remissvar.

**Kvarnholmen kan drabbas av stora störningar i kollektivtrafiken utan bussvändplats 2015-03-11**

*Till Kommunfullmäktige och ledamöterna i Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott*

Att ta bort vändplats för buss från Kvarnholmen kan komma att allvarligt störa kollektivtrafiken till Kvarnholmen. Det är sannolikt att den branta krokiga tunneln genom Ryssbergen ibland kommer att vara avstängd på grund av olyckor eller renovering och då riskerar man utan bussvändplats att busstrafiken till Kvarnholmen måste ställas in om bussarna inte kan vända.

Risken för olyckor i tunneln är mycket stor. Ungdomar på väg mellan Kvarnholmen och gymnasium, högstadium eller idrottsområdet till fots eller cykel, som tvingas till lång omväg över Vikdalen eller en hög trappa över Ryssbergen, kommer med stor sannolikhet att lockas ta genvägen genom tunneln trots förbud. Detta medför stor risk för olycksfall i den branta krokiga tunneln.

Tunneln brukar efter något decennium stängas av för renovering. Då finns ingen rimlig möjlighet att kollektivtrafikförsörja Kvarnholmen om bussvändplats saknas.

I planprogrammet reserverades en plats för bussar att vända. Den har i detaljplanen tagits bort till förmån för fler bostäder. När man för ungefär femton år sedan planerade för Nackas norra kust hade man tänkt sig en bro enbart för spårvagn, gång och cykeltrafik över Svindersviken. Nu bygger man en förbindelse med en tunnel enbart för motorfordon, medan behovet av en bra gång- och cykelförbindelse helt ignoreras.

Genom att inte ha en bussvändplats kommer Kvarnholmen bara att få genomgående bussar trots att behovet att åka mot Slussen kommer att vara många gånger större än att åka mot Nacka Forum. 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?

Ett annat mycket olyckligt fel med planen för Kvarnholmsplatån är att man vill lägga in en trappa i den existerande trappfria gång- och cykelvägen västerut från Tre kronors väg. Detta är den naturliga cykelvägen för flertalet Kvarnholmsbor mot Danviksbron och kommer att vara en flitigt använd väg till planerad förskola, en väg som verkligen behöver vara barnvagnsvänlig.

## **Remissvar angående förslag till detaljplan för Morningside Marina, Erstavik 25:38 2015-03-12**

Ett bygglov för Morningside Marina kan få en för kommunen allvarligt prejudicerande verkan. Näringsidkare med verksamhet vid strandlägen kan – hänvisande till Morningside – kräva att få bygglov för uppförande av bostadshus på sin mark. Nacka kommun sätter sig i en besvärlig och pinsam sits utan att vinna något av betydande värde för kommuninnevärnarna. Bullerproblemen kan i förlängningen hota Saltsjöbanans existens.

**Fel läge för tillkommande bostäder**

Nyttillkommande bostäder bör endast byggas i lägen med god kollektivtrafik. Från de östligaste föreslagna husen skulle det bli precis 1 km (i planprogrammet uppges 800 m, i samrådsredogörelsen 700 m) gångväg till närmaste kollektivtrafikläge, plattformen mot Slussen vid Saltsjö-Duvnäs station. Det är helt fel läge för tillkommande bebyggelse. SL rekommenderar högst 400 m från kollektivtrafik.

**Strider mot start-PM**

Det föreliggande förslaget stämmer inte med start-PM. I start-PM anges två våningar plus souterräng. I de föreliggande förslaget är husen upp till fem våningar höga. Vidare förutsatte start-PM förbättringar för cykeltrafiken mellan marinan och Strandpromenaden, men att smalna av körbanan utan att bygga cykelbana innebär istället en ökad fara för cyklister.

**Strandskydd**

Inom området råder strandskydd. Ingen tillkommande bebyggelse bör tillåtas inom området. De föreslagna husen kommer att förfula intrycket från Duvnäsvisken.

**Buller**

Platsen utsätts för betydande bullerstörningar, främst från Saltsjöbanan men även från Saltsjöbadsvägen. Även om bullerplank sätts upp kommer bullerproblemet att kvarstå. Det går inte att uppnå målen här.

Bullerutredningen tycks förutsätta att man använder tåg som är tystare än dagens tåg. Tyvärr tycks inte detta vara avsikten från SL:s sida, varför bullret kan förväntas bli högre än vad som antas i bullerutredningen.

**Tågtrafik**

Vi är, i likhet med SL, synnerligen oroliga för att ny bebyggelse här skulle kunna leda till krav på att Saltsjöbanans tåg måste köra långsammare förbi platsen. Detta skulle kunna sabotera möjligheten att få planerad 12-minuterstrafik på Saltsjöbanan att fungera och i förlängningen hota Saltsjöbanans existens.

**Vägtrafik**

Man föreslår att smalna av körbanan på den redan smala Saltsjöbadsvägen ytterligare för att få plats med en smal gångbana. Detta ger alltför litet utrymme för cyklister på körbanan och kommer att ställa till problem för den busstrafik som vid behov ersätter Saltsjöbanan. Dessutom vill man på en kortare sträcka göra körbanan så smal att möte överhuvud taget inte är möjligt.

Problemen man skulle skapa för cyklister är mycket allvarliga. Saltsjöbadsvägen utgör ju i brist på bättre



cykelväg det regionala huvudcykelstråket Saltsjöbadsstråket. Även om en snabbcykelbana skulle byggas utefter Saltsjöbadsleden kommer behovet att cykla här vara stort.

Vi saknar en trafiksäkerhetsutredning.

### Tränger ut marin verksamhet

Förslaget tycks oundvikligen innebära att betydande delar av den marina verksamheten undanträngs från området. Platsen används idag för vinterförvaring av ett större antal båtar. Denna möjlighet torde i praktiken helt försvinna. Man föreslår färre båtplatser, och möjligheten att t.ex. reparera båtar inom området torde starkt begränsas. Detta kan förväntas leda till krav på att flytta delar av den marina verksamheten till andra platser. Att ianspråkta andra platser i Nacka för verksamhet som flyttar ifrån detta område verkar inte vara en rimlig lösning.

### Bostadsmiljö

Platsen erbjuder en dålig bostadsmiljö. Det saknas plats för barns utomhuslekar. Platsen ligger på en nordsluttning inklämd mellan kajer, väg och järnväg. Det är långt till all service som förskolor, skolor, affärer, kollektivtrafik etc.

### Risk för översvämningar

Bebyggelsen ligger inte tillräckligt högt över havets nivå för att man ska undvika risk för översvämningar. Platsen är således även av detta skäl olämplig.

### Uteblivet samrådsmöte

Nacka kommun brukar under samrådstiden för en detaljplan ordna minst ett samrådsmöte. Vi finner det synnerligen anmärkningsvärt att man i detta fall med ett mycket kontroversiellt detaljplaneförslag inte ordnat någon form av samrådsmöte.

### Slutsats

Denna plats är inte lämpad för bostadsbebyggelse. Behåll istället området som marina i sin nuvarande form och omfattning.

## **Remissvar angående utställning till förslag till detaljplan för Danvikshemsområdet, Sicklaön 37:42 m.fl. fastigheter på västra Sicklaön, Nacka kommun 2015-05-07**

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

- 1.1 Riksintresse för kulturmiljövården åsidosätts
- 1.2 Dispensvillkor för strandskydd finns ej
- 1.3 Nacka kommuns kvalitetsprogram för Stockholms norra kust 1999 följs ej.
- 1.4 Nacka kommuns översiktsplan 2012
- 1.5 Riksintresse för nationalstadsparken åsidosätts.
- 1.6 Stockholms vy mot Nacka förfulas än mer,
- 1.7 Behov av rekreationsområde ökar med fler bostäder.
- 1.8 Boendemiljön för nuvarande boende försämras alltför mycket.
- 1.9 Reservatet för östlig förbindelse är inaktuellt och nya förutsättningar gäller

Dessutom:

- 2.1 Samrådet bör göras om p.g.a. felaktigheter i planhandlingar m.m.
- 2.2 Kommunikationer till och från Finnbodaberget.
- 2.3 Kvalitetsprogram för planprocessen bör förbättras.

2.4 Ev. jävsfrågor och andra oegentligheter bör undersökas.

3. Ekologiskt byggande.

*Se det fullständiga svaret på*

*<http://www.nackamiljo.se/yttrdanvikshem2.pdf> samt det tidigare svaret i Miljövårdsnytt 1-2015.*

## **Synpunkter på planförslag beträffande ny entrétrappa för Atlas Copcos huvudkontor vid korsningen av Järlaleden och Sickla Allé/Sickla industriväg 2015-06-15**

Nacka Miljövårdsråd har granskat förslaget och förstår utgångspunkterna. Vi kan dock inte instämma i att förslaget saknar intresse för allmänheten. Denna punkt är en viktig entré! Då Nacka bygger stad kommer alla entréer till stadsdelen att få ökad betydelse, både för gående, cyklister och motorfordon.

Den föreslagna trappan kommer att befinna sig vid en av entréerna till den förtätade stad som avses att byggas i på Västra Sicklaön. Rondellen på platsen avses att ersättas med en signalreglerad korsning på en mycket trafikerad infart till Nacka, i synnerhet som en väg till Sickla Köp kvarter men också av stor betydelse för trafiken till Västra Sicklaön och Älta.

Detta är bidragande orsaker till att det finns ett starkt allmänintresse av platsens utformning. Pga. trafiken kan man inte förvänta sig att människor kommer att uppehålla sig längre tider på platsen om den inte förstärks med planteringar och service i form av exempelvis café, som möjligen skulle kunna inredas i husets bottenvåning tillsammans med en utedel mot marknadsområdet på norra sidan. Vi önskar en mer genomtänkt utformning än en 50 meter bred trappa, som mer känns som ett uttryck för att markera byggnadens storlek och vikt.

De ekar som finns på platsen bidrar i hög grad till det gröna intryck som är Nackas signum. De gör att kringliggande byggnaders massiva volymer inte förefaller lika överväldigande. Det är viktigt att ekarnas rotsystem inte skadas och att de får tillräckligt med näring och vatten även i fortsättningen. Sickla Allé som fortsätter ned till promenadvägarna nere vid Sicklasjön får genom dem en pendang och fortsättning upp mot Atlas Copcos tidigare industriområde.

Det vore fördelaktigt om fler träd kunde planteras längs de berörda gatorna, så att intrycket av allé och grön miljövänlig stad utvidgas, vilket också kan ha betydelse för en lugnare trafikrytm. Trafiken är mycket intensiv på denna plats, och den inbjuder inte till parkering pga. risken för stockningsproblem. Vi förstår dock att Atlas Copco vill ha en tydligare entré åt detta håll och möjlighet för av- och påstigning.

Ingrepp i naturmark bör ersättas med motsvarande åtgärder för att förbättra grönstrukturen, som gröna tak och trädplanteringar (som skapar rymd och ger ett större tillskott av biomassa, förbättrar lokalklimat, minskar blåst och dagvattenflöden samt ökar trivseln året om).

Det är också viktigt att tänka på att bostadsbebyggelsen i området mitt emot, på Nobelberget, kommer att öka vikten av att bygga en trivsam stadsdel där genomfartstrafiken och stora byggnadsvolymer inte ska dominera omgivningarna i alltför hög grad. Därför vill vi gärna se att

trappan minskas något i omfång och kompletteras med åtgärder som förstärker grönstrukturen.

### **Tillägg till planbeskrivning och planbestämmelser: Ändring av del av ”Detaljplan för Sicklaön 385:1 och 386:1 m.fl.” (DP 272) 2015-06-15**

Synpunkter på ICA Maxis parkering, planändring

#### Sammanfattning

Nacka Miljövårdsråd kan inte acceptera planförslaget i dess nuvarande form. Man ändrar formellt gällande plan inom två mindre fyrkanter men i själva verket ändras mycket annat inom och utanför planområdet, allt för att förbättra för biltrafiken utan att andra trafikantgrupper och miljön som helhet beaktas.

Planförslaget har enbart fokus på biltrafiken

Det finns behov av en ny infart för biltrafiken till ICA Maxis parkering men övriga frågor i området är inte färdigutredda. Den kortfattade planbeskrivningen lämnar flera frågor obesvarade. Planförslaget i dess nuvarande form kan inte accepteras. Man ändrar formellt gällande plan inom två mindre fyrkanter men i själva verket ändras mycket annat inom och utanför planområdet allt för att förbättra för biltrafiken utan att andra allmänna intressen beaktas.

Skvaltans väg har ett stort trafiktryck och en ny koppling till denna har stort allmänintresse. Minskar framkomligheten på Skvaltans väg alltför mycket ökar i stället trafiken på Värmdövägen genom Storängen. ICA Maxi är ett besöksmål för många och Skvaltans väg är viktig i kommunens vägnät. Enkelt planförfarande minskar allmänhetens möjligheter att informera sig om förändringarna och ge synpunkter i ett brett samråd.

Andelen bilburna kommer att minska framöver när Nacka bygger stad och får tunnelbana. Eftersom befolkningen ökar kvarstår dock en omfattande biltrafik även framöver.

Ett ekosystemperspektiv saknas

Planteringar som träd etcetera i och kring planområdet behöver beskrivas tydligare. Lösningarna bör utgå från analys ur ett ekosystemtjänstperspektiv. De träd som tas bort ska ersättas och andelen hårdgjord mark skall inte öka.

Den illustration som ingår i planbeskrivningen visar att 8 träd tas bort för den nya återvinningsstationen, 4 träd tas bort vid den befintliga infarten och 3 träd utanför planområdet vid den nya infarten. (Texten anger 3-5 träd som utgår vid den nya infarten.) Endast 4 nya träd illustreras allt som allt. Texten anger vagt att planens redan gällande bestämmelse behöver uppfyllas. Vad menas med detta?

Nacka Miljövårdsråd önskar en tydligare skrivning och en illustration som redovisar samma antal träd som idag i och kring parkeringen. Ett juridiskt bindande avtal som behandlar detta bör finnas innan planen ändras.

Exempelvis sedumtak på återvinningsstationen och kundvagnsbyggnaderna skulle kunna förbättra grönytefaktorn i området.

Nivåerna ändras i kontinuerligt i området som är gammal sjöbotten. Hur detta påverkar avrinningen bör behandlas. Dagvattenfrågan är nära kopplad till andelen icke hårdgjord mark. Planförslaget ökar den hårdgjorda marken.

Problem för alla trafikantgrupper måste lösas

Gång- och cykeltrafiken i och kring planområdet är dåligt beskrivet och har inte lösts. Trafikmönstret för gående, cyklister och kollektivtrafiken har inte färdiganalyserats. Dagens problem och morgondagens behov för alla trafikantgrupper bör lösas.

De gående som kommer från Per Hallströms väg, från bland annat busshållplatsen vid Storängen, leds i områdets södra kant mellan blivande återvinningsstation och via returstationens entré på en smal passage som måste analyseras och förbättras. Kunder som kommer till fots ska visas samma hänsyn som biltrafikanterna.

Gångvägen mellan Rusta och Ica Maxi används en del av året som snötipp, något som bör behandlas. Detta är ytterligare ett exempel på hur gångtrafiken inte prioriteras. Är det så att ”Nacka bygger stad” i själva verket betyder ”Nacka bygger bilstad” där andra trafikantgrupper och miljön som helhet får stå tillbaka?

### **Remissvar angående förslag till detaljplan för norra Nacka strand, detaljplan 3, Nacka kommun 2015-11-13**

- Nacka norra kust är av riksintresse för kulturmiljövården samt (beroende på tolkning) riksintresse för kustområde och skärgård.
- Nacka Miljövårdsråd anser att det är mycket viktigt att dessa riksintressen inte åsidosätts, samt att ”gröna foten bevaras intakt och vårdas”.
- Nacka Miljövårdsråd är positivt till att en detaljplan upprättas över området och instämmer i stort i planens angivna syfte.
- Vi är positiva till att angivna riktlinjer och målområden för hållbart byggande kommer att tillämpas, med tillägget att kraven måste lämna utrymme för ökad hänsyn till klimateffekter. Kommunikationer och ekologiskt byggande ökar i vikt.
- Vi är positiva till, att gator, parker, strandpromenad m.m. övertas av kommunen och upprustas.
- Vi är positiva till att utsiktsplattform, ny båtbygga och servicebyggnad på kajen anläggs.
- Vi är i princip positiva till föreslagna nyexploateringar av byggnader, gator och torg.
- Vi önskar att miljöfrågorna ges högsta prioritet.

Nacka Miljövårdsråd vill dock anföra följande invändningar till föreslagna detaljplan:

Delområde 1: Nya kvarter vid busshållplatserna

Att bygga ”ett mer sammanhållet stadsrum” tycker vi kan vara en fördel och föreslagna struktur och utformning kan vi instämma i. Dock tycker vi att exploateringsgraden kunde minskas, särskilt för husen längs Fabrikörsvägen.

Vi kan inte se, hur ”de biologiska spridningsvägarna kan understödjas”. Endast en smal korridor i mitten av kvarteret på Augustendalsvägen blir ju kvar mellan de nybyggda husen.

Omvandlingen av gatumarken och kvarteren vid busshållplatserna förefaller positivt.

Delområde 2: Nytt kvarter vid J V Svenssons torg

Planbeskrivningens bedömning är att ”kvarteret vänder sig mot ett av de viktigaste stadsrummen i Nacka strand och behöver utformas därefter”.

Vi instämmer i detta men tycker att den största misstaget man har gjort vid den befintliga exploateringen är att på denna centrala plats med en torgbildning, som skall fungera som samlingsplats och centrum för området, förstört den största tillgången, nämligen utsikten mot havet med att låta två dominerande byggnader skymma stora delar av denna. Torget och områdena omkring skulle vinna enormt på att ges en ordentlig havskontakt.

Att man som i dessa (och många andra) planhandlingar uppehåller sig med att beskriva värdet av siktlinjer genom huskroppar och smala utblickar mellan tätt byggda huskroppar tycker vi lätt får ett löjets skimmer över sig, särskilt när man som här på ett enkelt sätt kan erhålla fantastiska siktlinjer genom att öppna upp havsutblicken vid nybyggnationen.

I ett tidigare samråd framställdes ombyggnad av befintligt kontorshus till bostäder som ett billigt och enkelt projekt. Vi invände då att det inte skulle bli så lätt att göra en sådan omvandling och dessutom innebära ett resurs-slöseri. När det nu tydligt visar sig att det är omöjligt att göra omvandlingen utan att bygga ett helt nytt hus tycker Nacka Miljövårdsråd att den östra delen av föreslagen byggnad får reducerad höjd så att taket ligger i gatunivån. Utsiktsplattformen kan läggas på taket och ett fantastiskt torg med havskontakt bildas. Ett kafé och/eller restaurang borde placeras på plattformen, utan att den stör utsikten från J V Svenssons torg. Nybyggnaderna av huset kan i stället med fördel göras längre västerut.

Vi propagerar starkt för att ta till vara detta unika tillfälle som uppkommit till att skapa en central samlingsplats med enastående kvaliteter för Nacka norra strand.

#### Delområde 7: Ny byggrätt

Nacka Miljövårdsråd anser att den föreslagna nybyggnationen av ett bostadshus för 10 lägenheter i Dagvattenparken inte får komma till stånd. Ett hus här skulle förstöra mycket av den fina parken med utblick mot havet och dessutom spolia utsikten för många av de befintliga "bakomliggande" bostäderna. Detta lilla grönområde som sparats kommer väl att behövas med hänsyn till det stora antalet planerade nya bostäder i närområdet.

#### Vind- och nederbördsutredning

Vi saknar en utförlig vind- och nederbördsutredning. Vi tycker detta är viktigt då planområdet till stora delar ligger mycket utsatt för vindar och väderlek.

#### Ekologiskt byggande

Nacka Miljövårdsråd anser att kommunen måste ställa krav på ekologiskt byggande för planerad exploatering. Energieffektivitet, grönytefaktor, klimatpåverkan, transportbehov m.m. bör beaktas, och möjligheterna att utnyttja solenergi, berg- och sjövärmesvärme undersökas. Dagvatten måste renas och tas om hand på ett miljövänligt sätt.

#### Remissvar angående förslag till detaljplan för södra Nacka strand, detaljplan 4 2015-11-13

- Nacka norra kust är av riksintresse för kulturmiljövården samt riksintresse för kustområde och skärgård.
- Nacka Miljövårdsråd anser att det är mycket viktigt att dessa riksintressen inte åsidosätts samt att grönstruktur

bevaras i så hög grad som möjligt och vårdas med ordentlig tillsyn och skötselplan.

- Särskilt värdefullt är större träd samt jordfickor för växtlighet. Alltför kraftig "parkifiering" minskar det ekologiska värdet även om detta räknas som en ekosystemtjänst.
- Nacka Miljövårdsråd är positivt till att en detaljplan upprättas över området och instämmer i stort i planens angivna syfte. Vi reserverar oss dock mot alltför hög total exploatering i förhållande till omgivningarna. Höga byggnader bör begränsas, med hänsyn till blåst samt synintryck från sjösidan. Kvarvarande naturmark ökar i vikt.
- Vi är positiva till att angivna riktlinjer och målområden för hållbart byggande kommer att tillämpas, med tillägget att kraven måste lämna utrymme för ökad hänsyn till klimateffekter. Kommunikationer och ekologiskt byggande ökar i vikt.
- Vi är positiva till att gator, parker och strandpromenad övertas av kommunen och upprustas. Dagvattenflöden bör ägnas stor vikt med hänsyn till ökade flöden. Hårdgjorda ytor bör minimeras. Alternativ till privatbilism bör understödjas.
- Vi är i princip positiva till föreslagna nyexploateringar av byggnader, gator och torg. Vi önskar att miljöfrågorna ges första prioritet.

#### Översiktsplanen

Enligt översiktsplanen Hållbar framtid i Nacka så ligger Nacka strand inom området tät stadsbebyggelse på västra Sicklaön. Nacka strand pekas dock inte ut som ett specifikt förtätningsområde i översiktsplanen utan det anges en i sammanhanget låg förtätning.

Vid närmare granskning av den nu aktuella planbeskrivningen ser vi en viss ökad exploatering jämfört med antaget detaljplaneprogram, från 290 lägenheter till 400.

#### Delområde 3

Delområde 3 bedömdes tidigare kunna rymma ca 100 nya lägenheter och ca 1000 kvm verksamheter och idrottshall, 4-5 våningar höga. Några högre hus kunde tänkas mot söder. Nuvarande förslag innebär en utökning av bostäderna till 165 och en ökning av våningshöjden till mellan 4-6 våningar plus en nio våningar hög byggnad. Vi oroar oss för denna ökning i samband med den mycket branta backen på Lokomobilvägen och ökad trafik i korsningen, samt till området totalt sett. De högre husen kan utsättas för mer buller, väder och vind.

Dessutom planeras ett lite svårtillgängligt dagis att placeras högt upp, visserligen nära naturmark, men inte så tillgängligt för brukare som måste ta sig uppför backen (Lokomobilvägen) dit. Kommer det inte att bli mycket utsatt för väder och vind? Finns inte ett bättre läge längre ner, intill den större vägen mot garagen och norr om arbetarbostäderna? Som alternativ? Där finns viss sparad naturmark som kanske kan tillgängliggöras för ett dagis? Om annan naturmark sparas inom Västra Hällmarks-parken? Tillgängligheten till dagiset uppfattar vi som mycket väsentlig.

#### Delområde 4

Delområde 4 bedömdes tidigare kunna rymma ca 20 nya lägenheter med verksamheter i bottenvåningen/våningarna. Programmet föreslog att en byggnad med ca 6 våningar

