



Nacka Miljövårdsråd är en partipolitiskt och religiöst obunden ideell förening, grundad 1969, med både enskilda personer och nackaföreningar som medlemmar. Miljövårdsrådet verkar för en god boende-, arbets-, trafik- och fritidsmiljö. Nacka Miljövårdsråd är remissorgan i kommunala planfrågor.

Nacka 2016-09-30

Stockholms läns landsting  
Tillväxt- och Regionplaneförvaltningen  
Box 22550  
104 22 Stockholm  
[trf@sll.se](mailto:trf@sll.se)

Kopia till:  
Nacka Kommun, 131 81 Nacka  
[registrator.plan@nacka.se](mailto:registrator.plan@nacka.se)

## Samrådsyttrande för förslag till Regional Utvecklingsplan För Stockholmsregionen (RUFs) 2050

Nacka Miljövårdsråd har tagit del av samrådshandlingarna för RUFs 2050, som finns utställd av Stockholms Läns Landsting till 2016-09-30:

<http://www.rufs.se/rufs-2050/samrad/>

Nacka Miljövårdsråd vill avge följande synpunkter på samrådsförslaget:

### Sammanfattningsvis vill Nacka Miljövårdsråd:

- anpassa målen i RUFs 2050 m a p klimathänsyn
- prioritera cykel och kollektivtrafiksprojekt framför biltrafiksprojekt (Östlig förbindelse och Skurubron)
- förbättra i lokala/regionala centrum i Söderort och utöka dessa med arbetsplatser
- skydda och bevara gröna kilarna inklusive Erstavik
- bevara Ryssbergen och sanera/bebygga Bergs Gård i Nacka
- förbättra vattendragens ekologiska och kemiska status
- förbättra kopplingen RUFs – Översiktsplan – Detaljplan och det mellankommunala samarbetet
- exploatera "lagom" mycket och sprida ut boendet i länet - och hela landet



Nacka Miljövårdsråd  
<http://www.nackamiljo.se>  
[ordf@nackamiljo.se](mailto:ordf@nackamiljo.se)

Adress:  
c/o Jan Åman  
Plommongatan 9  
138 31 Älta

## Målstrukturen

Målstrukturen hänger inte ihop. Prioriterade åtgärder är otydliga bl a när det gäller klimathotet och ekosystemtjänsternas roll. Markkonsumtionen (per capita) för bebyggelse, trafikanläggningar och liknande bör uppmärksammas mer i RUFSS 2050. Den obebyggda markens omfattning och kvalitet bör också bli föremål för prioriterade åtgärder. Ekosystemtjänster i både i obebyggda och bebyggda områden bör följas upp. Både förlust och förbättrade ekosystemtjänster bör beaktas. Sätt att exploatera och förvalta både grönområden och stadsbygd som tillvaratar värdet av ekosystemtjänsterna bör identifieras på ett bättre sätt. Förhandlingar av utbyggnad av infrastruktur och bostäder respektive arbetsområden bör ha tydliga riktlinjer och det ska också gälla det fortsatta genomförandet. Värdet av ekosystemtjänster ska vägas in tydligt i regionens stadsbyggnad.

## Visioner

Det är bra att förslaget har en målstruktur och att den är inriktad på både kort och lång sikt. Den öppnar för en bred diskussion även om den är komplicerad och svår att tränga in i. Visionen att Stockholmsregionen ska vara Europas mest attraktiva storstadsregion är en förhoppning som är högt ställd. Vem ska tycka så och vem ska bedöma detta? Sex stora utmaningar för framtiden har formulerats. Det är allmänna formuleringar som är användbara men kan behöva kompletteras. Exempelvis något om **biologisk mångfald** samt något om att **skapa jobb och utbildningar** kan inkluderas bland utmaningarna.

## Övergripande mål

De fyra övergripande målen fram till 2050 är kortfattade och också allmänt hållna. De kompletteras med ett antal uppföljningsbara delmål som avses uppnås till 2030:

- (1) En tillgänglig region med god livsmiljö: Sju delmål anges. Något delmål om hyresnivåer i förhållande till hushållslöner vore önskvärt. Det är bra med delmål om kollektivtrafik- och cykelandel som avses öka. Något högre ambitionsnivå är både önskvärd och möjlig. Det är bra med delmålet att åtminstone hälften av regionens invånare ska ha högst 1000 meter till en grön kil. Detta gör att exempelvis Ryssbergen i Nacka som omges av Nacka stad som är en del av centrala regionkärnan har ett extra stort värde för många närboende.
- (2) En öppen, jämställd, jämlik och inkluderande region: Ska vi vara bättre på detta än resten av landet och Europa? Ett delmål om att **minska segregationen i boendet** borde formuleras.
- (3) En ledande tillväxt- och kunskapsregion: Ett delmål om att ha ett utbud av **högskoleplatser i proportion till befolkningen** i relevant åldersintervall borde formuleras.
- (4) En resurseffektiv och resilient (hållbar) region: Något delmål om **buller och partiklar i luften vid bostäder** längs vägar och banor behövs. Biologisk mångfald och ekosystemtjänster över huvud taget inom och utanför bebyggelsen bör resultera i något delmål. Något delmål som syftar till att hålla nere **mängden hårdgjord yta per invånare** behöver utvecklas. Bilar kräver mycket hårdgjord mark jämfört med kollektiva transportslag.



### Kartredovisningen

Kartredovisningen är delvis förvirrande. Det bör tydligare framgå vad som är dagens förhållanden, vad som är förhållanden som kan inträffa och vad som är planerat enligt RUFSS för 2030 och målbilder för 2050.

Karta som avser stommät för kollektivtrafiken 2030 saknar **tvärbanans förlängning till Sickla**. Samma krav på korrekta kartor och annan grafisk redovisning bör gälla som för text.

Samspelet mellan kartor och text kan förbättras. Slutsatser av kartbilder bör också dras. Nacka har mycket långa stränder men inga **regionala strandpromenader** redovisas. Är det fel på redovisningen eller är det så att åtgärder för att rätta till det hela behövs men nu saknas? Det står mycket om regionens attraktivitet i olika former men bl a vattenkontakten behöver ytterligare uppmärksamhet. Ett tydligt strukturalternativ baserat på utökad spårtrafik borde ha tagits fram och konsekvensbedömts i RUFSS.

### Konsekvensbeskrivning

En konsekvensbeskrivning på sex sidor är en del av samrådsförslaget. Sättet att ha en kontinuerlig konsekvensbeskrivningsprocess är intressant. När det gäller själva samrådsförslaget visar den på brister i planen inom flera områden. Det är bra att det görs ett försök till en bred konsekvensbeskrivning som avses innefatta alla hållbarhetsområden. Konsekvensbeskrivningen har en struktur som hjälper olika diskussioner kring regionens framtid. Det går dock inte alltid att förstå kopplingen mellan de förändringar som föreslås och de utgångspunkter och mål som redovisas. Ett flertal frågor behöver enligt konsekvensbeskrivningen klargöras bättre i RUFSS. I samrådsförslaget finns inget 0-alternativ eller jämförelsealternativ.

Två strukturbilder ses som verktyg för att diskutera rumsliga strukturer som båda ska kunna uppfylla målen. De kräver skild rumslig fördelning av bostäder och infrastruktur. De är dock inte planalternativ. Strukturbilderna ger dock olika konsekvenser och kräver olika styrmedel.

*”Om regionen år 2050 ska vara utan klimatpåverkan kommer svåra val att behöva göras vad gäller framtida investeringar i transportsystemet redan i närtid, vilket samrådsförslaget kunde vara tydligare med.”*

Nacka Miljövårdsråd delar denna slutsats och känner oro för att RUFSS 2050 innehåller för kraftlösa åtgärder och idéer för att möta klimathotet.

För regionen har en regionplan en roll att göra avvägningar mellan allmänna intressen, kommunala, regionala och nationella målsättningar. Detta behöver stärkas till utställningsförslaget av RUFSS 2050. Om det blir fler bostäder med RUFSS går inte att säga. RUFSS anger att grön- och blåstrukturen inte behöver drabbas men detta är beroende av kommunernas agerande.

Nacka Miljövårdsråd konstaterar att mycket värdefull naturmark som ansluter till gröna kilar som resultat av tunnelbaneöverenskommelsen har utpekats som exploateringsområden. Detta gäller även flerhundraårig tallskog i **Ryssbergen**, Stockholms närmaste urskog. Det finns underlag om ekosystemtjänster i Nacka kommun så om viljan finns så finns möjligheterna att värna biodiversitet etc. Kommunen har inte alls kommenterat något om det gröna i RUFSS i sitt förslag till yttrande. Att det gröna inte har prioritet vid avvägningar kan konstateras i flera planarbeten för Nacka stad.



*”Det finns risk för en påtaglig påverkan på regionens naturmiljöer när en stor mängd ny bebyggelse och transportinfrastruktur ska tillföras under kort tid.”*

Denna slutsats i konsekvensbeskrivningen är helt i linje med Nacka Miljövårdsråds bedömning. I kommande skede av konsekvensbeskrivningsarbetet bör dock de lärdomar som görs påverka planens fysiska struktur så att planens nytta när det gäller klimatet mm ökar. Åtgärder som inte ger ökad biltrafik bör utvecklas och prioriteras bättre.

### **Grön tillväxt**

*Målet: Stärk konkurrenskraften med smart, grön och inkluderande tillväxt.*

Man föreslår samverkan mellan olika aktörer för ökad bostadsvariation, för att stärka den sociala sammanhållningen. Återigen vad menas med variation i detta sammanhang? Man vill ha mer av allt och föreslår utbyggd digital infrastruktur, fler internationella flygförbindelser till viktiga destinationer, mer språkutbildning för utlandsfödda, underlätta matchningen på arbetsmarknaden, öka genomströmningen i skolan, fler högskoleplatser och mer världsledande forskning. Ökad offentlig upphandling ser man som ett strategiskt verktyg för innovation och hållbar utveckling. Det sistnämnda är sannolikt beroende av hur upphandlingen kan specificeras. Stöd till de små och medelstora företagens internationalisering ser man också som en åtgärd. Hur tillväxten ska bli grön är svår att förstå utifrån de prioriterade åtgärderna. Allmänna tillväxtåtgärder ger knappast klimat- och energismarta lösningar automatiskt. Är den gröna kunskapen i regionen redan så stor att den kan öka tillväxten? Vad menas?

### **Mellankommunala frågor**

Begreppet behandlas något i RUFSS 2050 (Sid 18 RUFSS 2050 som regionplan/mellankommunala frågor) .

Kommunerna kan samordna mellankommunala frågor på olika sätt genom den översiktliga planeringen. Bland annat genom att tydligt precisera de frågor som har mellankommunal räckvidd i sina översiktsplaner.

Detta är en central punkt som behöver förtydligas – **vad krävs av kommunerna i ÖP - arbetet och för att hänsyn tas vid genomförande?** Kanske behöver länsstyrelsen och regionplaneorganet gemensamt få ett bättre mandat?

Vad består en mellankommunal fråga av regional betydelse av? Det är inte lätt att definiera när ett kommunalt beslut får så negativa konsekvenser för annan kommun att det allvarligt skadar funktionen av exempelvis grönt samband. Det finns exempel på serier av små exploateringar som sammantaget fått stor inverkan trots att de vart och ett för sig synes ha är marginella konsekvenser.

Ofta ”trycker” kommunerna ut störande verksamheter mot sina ytterkanter. RUFSS bör ge bättre vägledning genom att beskriva processer för samverkan som bli effektiva för lösningar för både små och större förändringar av markanvändningen i gränsområdena. Det är inte bara gränsfrågor som är mellankommunala utan också noder och anläggningar av stort gemensamt intresse för två eller flera kommuner. Exempel på denna typ av anläggningar ges i RUFSS 2050.

Slussen som kollektivtrafikknutpunkt har varit föremål för en mängd beslut som utmynnat i nackdelar för boende i Nacka och Värmdö men nämns inte. Ombyggnaden av Slussen väcker många frågor. Vad är landstingets roll och ansvar för de olika turer som varit i denna mellankommunala fråga? Hur har kommunernas intressen



samordnats? Hur kan en bussterminal som betjänar flera kommuner ses som en separat plan när den är integrerad i hela Slussens omvandling? Är det fel på lagstiftningen och/eller tillämpningen av denna? Vad har inblandade lärt av denna process? Är det inte meningen att RUFSS ska ge mervärde i denna typ av planprocess? Är Stockholm stads planmonopol i praktiken starkare än normalkommunens?

### **Förhandlingar vid sidan av RUFSS**

Förhandlingar föreslår trafikinvesteringar som delvis är i strid mot RUFSS.

**Tunnelbanan till Arenastaden är parallell med pendeltåget**, och borde därmed utgå enligt principen att inte bygga dubbla spår. Dessutom är den utformad så att den inte kan förlängas söderut. Den typen av förhandlingsresultat undergräver förtroendet för den regionala planeringen. Det är viktigt att lära av olika tidigare överenskommelser som t ex Danvikslösen för att se vad som gått snett och inte blivit genomfört på gott och ont.

Nacka Centrum med T-bana, bussterminal, ny överdäckning av Värmdöleden som flyttas och får nya anslutningar till Värmdöleden samt omfattande ny bebyggelse blir en ny tung nod i regionens centrala del. Utformningen av infrastrukturen har landstinget, Trafikverket och Nacka nyligen kommit överens om. Denna nod har stor regional betydelse genom som bytespunkt och målpunkt med arbetsplatser, bostäder, handel samt utbildning. Utformningen har stort intresse även för värmdöborna.

Det har varit klart i princip att det ska komma T-bana och att denna ändstation ska ha en bussterminal intill sedan några år. Men hur helheten grovt ska lösas med en överdäckning och hur anslutningarna ska se ut har kommit mycket sent för några månader sedan. Bilder och modeller över Nacka stad och detaljplaneprogram för Nacka centrum har haft helt andra anslutningar till Värmdöleden som nu ska flyttas med ny placering av överdäckningen. **Nacka Översiktsplan har inte behandlat den struktur som nu förordas i ett samråd.**

### **Principer för den övergripande rumsliga strukturen**

*Stadsutveckling genom förtätning i kollektivtrafiknära lägen* anges med rätta som en viktig princip. Det mesta av förtätningen av Västra Sicklaön (Nacka stad) stämmer med denna princip. Bebyggelsen blir tät men blir sannolikt icke tillräckligt varierad för att tillfredsställa regioninvånare med olika resurser.

*Sammanlänkade regionala stadskärnor* är en princip som behöver preciseras bättre. Att utveckla de yttre regionkärnorna med bostäder, arbetsplatser och utbildning mm och knyta ihop dessa med omgivande delregion är en utgångspunkt för att få tillväxt även utanför regioncentrum. Regionen sägs vara för stor för att vara monocentrisk och man vill binda ihop de olika regionkärnorna i en mångkärnig struktur. Förhoppningen är att detta ska ske utan att bebyggelsen utglesas och bilberoendet ökar. Kanske vore det bra att komplettera strukturresonemangen med en hierarki av noder med olika funktion och kanske resonera om noder i stråk som ett komplement. Vilka delregioner kring regionala centra har identifierats? Nacka stad ingår i den centrala regionkärnan. Vilken delregion tillhör resten av Nacka och Värmdö? De är av yttersta vikt att de **regionala centrumen inte bara förblir service och shoppingcentrum som saknar privata arbetsgivare för t ex tjänstemän**. Hur kan regionala centra i Söderort bli attraktiva för privata arbetsgivare?





Under de senaste 10 åren har de flesta privata arbetsgivare inom IT, Telecom, bank mm (Telia Sonera, Ericsson, CGI m fl) flyttat från Söderort till norrort, bl a till Kista som utgör världens näst största kluster för IT-företag. Pendlingstiderna för tjänstemän boende i Söderort har därmed ökat kraftigt och ligger numera på orimliga nivåer. Enbart satsningar på kollektivtrafik löser inte hela det problemet utan jobben måste komma till de boende. Bör man bygga ett **nytt "Kista" i Söderort?!** Företag bör även ges *ekonomiska incitament* för att sprida sin lokalisering och minska personalens restider. Det är inte rimligt att privatpersoner samt kommuner/landsting/stat står för alla ökade kostnader för väg och kollektivtrafik, ökade barnomsorgstider samt försämrad hälsa och livskvalitet som dagens företags-klustrande orsakar.

Övriga åtgärder för att skapa arbetstillfällen söder om Södermalm samt även i länets perifera delar;

- utlokalisera statliga myndigheter utanför Stockholms kärna
- satsa på utbildning, både gymnasial och universitet utanför Stockholms kärna
- satsa på sjukvård, bygg små effektiva enheter utanför Stockholms kärna
- stimulera entreprenörskapet utanför Stockholms kärna
- använda ny teknik mer, t ex för att arbeta hemifrån. Genomför normförändringar.

*Starkare kopplingar mellan stad och landsbygd* eftersträvas. De små tätorterna behöver utvecklas för att kunna ha viss service och länkas ihop i regionen så att en kan bo och verka i den storstadsnära landsbygden. Det är bra att landsbygden uppmärksammas.

*Effektivare transportsystem för en region utan klimatpåverkande utsläpp.*

Kollektivtrafiken anges som medel att minska utsläpp och trängsel. Återigen ska de yttre regionkärnorna länkas ihop med varandra. De stora motorvägsprojekt som föreslås och har motsatt effekt på klimatet finns inte i den kortversion som sammanfattar RUFSS.

*En sammanhängande grönstruktur och en robust vattenmiljö.* Denna princip är viktig för den övergripande rumsliga strukturen och regionens attraktivitet. Det gäller bara att den verkligen används och får tyngd i verkliga markanvändningsbeslut. När tunga beslut tas finns ofta inte denna princip med.

*Social sammanhållning i hela regionen.* Det gäller att stärka den sociala inkluderingen för att minska risken för social oro och negativ inverkan på den regionalekonomiska tillväxten. Snarare är nog faran större för apati och misstro mot samhällsinstitutionerna med fara för att civilsamhället krackelerar. Att hitta utgångspunkter för att hindra en sådan negativ utveckling bör utvecklas.

*Två strukturbilder* redovisas, alternativ A och B. Det är fördelningen av bebyggelse som skiljer alternativen där B har större tillskott av ny bebyggelse i regionkärnan. Det hade varit mer fruktbart att ha en kollektivtrafikstruktur med satsning på främst spårtrafiknät och en AB struktur som liknar det som RUFSS tyvärr föreslår med motorvägsutbyggnader dvs mer plats för bilen. Till 2050 borde en radikal ändring av perspektiven vara möjlig.



Även konsekvensen av att **Sveriges övriga glesbygder avfolkas** genom flyttning av framförallt yngre människor till Stockholms Län kanske borde behandlas i RUF5?

### Kollektivtrafik

RUF5 2050 har inte tagit tillräcklig hänsyn till att man för att klara klimatet måste **upphöra med att använda fossila drivmedel**. Vidare måste även direkt giftiga utsläpp av kolväten, kväveoxider och partiklar begränsas. Detta måste slå igenom på regionplaneringen med kraftigt ökad satsning på kollektivtrafik och begränsning av biltrafiken. Vi uppfattar inte att RUF5 2050 tagit tillräcklig hänsyn till detta.

Trängselproblemen på vägarna går inte att åtgärda genom att bygga ytterligare vägar. Sättet att förbättra framkomligheten på vägarna är istället att satsa på förbättrad kollektivtrafik och cykelinfrastruktur samt att reglera trängselavgifterna så att allvarlig trängsel inte längre uppstår. T-bana till Orminge skulle vara en lämplig satsning och en viktig länk i ett strukturalternativ med inriktning på kollektivtrafik.

Regionplanen propagerar för jämlikhet. Detta måste leda till att man vid regionplanering slutar att använda planeringsprogram (SAMPERS) där **tid för bilister värderas högre än tid för kollektivtrafikresenärer**. Alla ska ha lika värde! Det måste bli enkelt att betala i kollektivtrafiken, med **gemensamma betalsystem över länsgränserna**. Samma rabattkort skulle kunna användas i alla län. För att turister och tillfälliga resenärer enkelt ska kunna betala i SL-trafiken bör läsare införas för kreditkort för all kollektivtrafik.

Nacka Miljövårdsråd är positiv till de planerade projekten; Tunnelbanan till Nacka Forum, Tvärspårväg till Sickla och upprustad Saltsjöbana. Busstrafiken i Nacka måste även stärkas, inklusive bussterminaler. För Nacka och Värmdö torde finnas en stor potential för utökad kollektivtrafik med ett modernt nät med **snabba båtar**.

### Vägtrafik

Motorvägar som **Förbifart Stockholm** och **Östlig förbindelse** (f d Österleden) leder till ökad biltrafik och bör helt utgå ur planeringen. Vägverket har i sin publikation 2003:40 utvärderat Österleden med följande sammanfattning: "*Österleden: Uppfyller ej projektets ändamål. Avlastar inte infartsleder. Ökar inte tillgängligheten i länet. Utgör inte förbifart för långväga trafik. Stärker inte regionala tillväxtcentra.*"

Denna bedömning delas av Nacka Miljövårdsråd.

Det är även tveksamt om en Östlig förbindelse kan användas för kollektivtrafik. I nuläget finns varken kollektivtrafik i Södra länken eller Norra länken och endast en busslinje trafikerar Essingeleden. Anledningen till detta är att vägtunnlar inte är optimala för kollektivtrafik, p g a bristande möjligheter till hållplatser/anslutningar. I likhet med dessa existerande motorvägar är Östlig Förbindelse fel planerad om den ska användas för busstrafik. Det finns främst ingen in- och utfart mot Sickla, utan man kan bara komma till/från Östlig Förbindelse om man redan kör på motorväg (från Södra länken, Värmdöleden eller från Danviksbron). Därmed går det inte att komma ned i Östlig Förbindelses tunnlar från Sickla eller Ältavägen, väg 260.



Nacka Miljövårdsråd anser inte heller att en ytterligare **Skurubro** behövs, då vi inte tror att Värmdöledens kapacitet skulle öka (det finns andra flaskhalsar).

Vi anser att Nacka bör se över möjligheter till infartsparkering för bilar vid kollektivtrafikpunkter.

### Cykeltrafik

Det är viktigt att samtliga **regionala cykelstråk upprustas och får god standard**, enligt Cykelplan 2030. I första hand vill vi att Cykelplan 2030 ska beaktas vid framtagande av detaljplaner för all *nybyggnation*, vilket tyvärr inte är fallet idag. Regionala cykelstråk av *god standard* är nödvändiga för att öka säkerheten och minska restiden för cyklister samt för att kraftigt öka kapaciteten för dessa cykelstråk. Den regionala cykelväg som nyligen byggts på en sträcka av Saltsjöbadsleden visar på ett bra sätt att prioritera cykelpendling. De regionala cykelstråken måste även planeras och byggas för resor över kommungränserna. Även underhållet måste förbättras och samplaneras av kommunerna/Trafikverket, så att cykling tvärs kommungränserna möjliggörs. T ex bör alla regionala cykelstråk sopsaltas vintertid. Inom tullarna måste kapaciteten för cyklister mångdubblas, då det redan idag uppstår tidsödande och trafikfarliga cykelköer på t ex Munkbroledens cykelstråk. Stödsäkra cykelparkeringar i anslutning till viktiga kollektivknutpunkter bör anläggas. Kanske kan några av de nya *enkla jobb* som regeringen efterfrågar utgöras av patrullering/bevakning av cykelparkeringar? Man bör även förbättra möjligheten **att ta med cyklar på pendeltåg** och eventuellt spårvagnar, Saltsjöbanan, t ex genom att inreda separata cykelvagnar? Kollektivtrafikens båtar bör vara utformade för att enkelt ta ombord cyklar och barnvagnar.

### Gröna Kilar

Man vill etablera mellankommunal samverkan för att stärka de tio gröna kilarna och deras bidrag till regionens ekosystemtjänster. Nacka Miljövårdsråd är mycket positivt till att denna åtgärd konkretiseras och genomförs. Dock vill vi att de **gröna kilarna får ett starkare skydd**, t ex genom bildandet av Naturreservat. Även **Erstaviksskogarna i Nacka bör skyddas**, och i varje fall bevaras i sin helhet. Vid planering av bebyggelse är det även viktigt att respektera **strandskyddet**.

### Rent vatten

Vi stödjer kravet i RUFSS att vattendragen ska uppnå **god ekologisk och kemisk vattenkvalitet** enligt miljökvalitetsnormerna. Utöver detta borde man **rena Stockholms spillvatten från antibiotikarester**, genom att införa ett ytterligare reningssteg I Henriksdalsverket. Man bör planera och bygga för att undvika utsläpp av renat och orenat spillvatten i Stockholms Ström samt Mälaren från regionen.

### Sprängmassor

De stora utbyggnader av infrastruktur och bebyggelse som planeras kräver sprängningar som resulterar i stora mängder bergmassor och därmed buller, transporter mm. Strategier för att på olika sätt hålla nere ingreppen i naturmiljön samtidigt som negativ inverkan från byggprocess, bergkrossar samt deponier hålls nere behövs. **Aktörerna måste ha incitament att samverka** kring dessa frågor.





Fragmentiseringen av små- och stora grönområden samt landsbygdens skogsområden sker snabbt. Exempelvis önska och får varje mobiloperatör oftast egna master. Framöver kommer sannolikt ett antal byggaktörer vilja ha sina egna krossar och deponier i stadsbebyggelsens närhet. Tysta grönområden försvinner. Rimlig markhushållning saknas. RUFSS behöver fördjupas vad gäller dessa frågor och prioriterade åtgärder behöver definieras.

### **Bergs Gård**

Det är lämpligt att marken Bergs gård i Nacka saneras och bebyggs eftersom det är fråga om återanvändning av mark som under en lång period varit oljehamn. Mindre naturmark behöver därigenom tas i anspråk. Med tanke på att området ligger inom influensområdet för den kommande tunnelbanan till Nacka C och att det är en utbyggnad som ingår i Stockholmsöverenskommelsens bebyggelsestillskott har det slutliga valet av markanvändning skett av inblandade redan 2013. Oljehantering innebär sedan länge risker för närliggande bostäder på Jarlaberg. Det är inte rimligt att framöver ha en oljedepå i den centrala regionkärnan. Det finns alternativ för oljeförseln som är acceptabla bl a i hamnar med järnvägsförbindelse. I RUFSS bör **Bergs gård redovisas för bebyggelse** både i text och på karta i båda strukturalternativen.

### **Övrigt**

Källhänvisningar till underlagsrapporter saknas ofta i RUFSS.

Nacka Miljövårdsråd

Jan Åman  
Ordförande

Detta remissvar är utlagt på <http://www.nackamiljo.se/rufs2050.pdf>



Nacka Miljövårdsråd  
<http://www.nackamiljo.se>  
[ordf@nackamiljo.se](mailto:ordf@nackamiljo.se)

Adress:  
c/o Jan Åman  
Plommongatan 9  
138 31 Älta