



# NACKA MILJÖVÅRDSNYTT

NR 1, 2004

DANVIKSLÖSEN innebär bl a att biltrafiken leds genom Henrikdalsberget medan Saltsjöbanan leds runt berget och i tunnel under Danvikskanalen. Vad innebär det i praktiken för oss invånare i olika delar av Nacka?

Kom till ÅRSMÖTET onsdag den 17 mars, kl 19, i Lilla scenen, Dieselverkstaden.

Då kommer Guldbrand Skjönberg, direktör för teknik, miljö och säkerhet i Nacka kommun, att berätta om hur planerna ser ut.

Efter föredraget vidtar sedvanliga årsmötesförhandlingar. Kallelse och förslag till dagordning hittar Du inne i tidningen.

VÄLKOMNA!  
Styrelsen

## Innehållsförteckning

Kallelse till årsmöte .....	3
Några viktigare årtal för miljövårdsarbete i Nacka.....	4
Nacka miljöteam.....	5
Vart tog miljöfrågorna vägen? .....	5
Saltsjöbanans framtid.....	6
Verksamhetsberättelse för år 2003 .....	7
Yttranden och skrivelser.....	8
Nacka .....	8
Sicklaön.....	11
Boo .....	15
Saltsjöbaden - Fisksätra.....	16
Älta .....	16

## Adresser till styrelseledamöter m.fl. sedan årsmötet 2003-03-24

<b>Ledamöter</b>	<b>Adress</b>	<b>Telefon, Fax</b>
Jan Åman (Ordförande)	Plommongatan 9, 138 31 Älta E-mail: <a href="mailto:Jan@aman.pp.se">Jan@aman.pp.se</a>	7733283, 7732313 (ev. fax) Tel arb: 161039
Birgit Sundin (Kassör) Carin Brand	Kvarnsjövägen 3, 132 39 Saltsjö-Boo Hälsingehöjden 11 nb, 113 31 Stockholm Älgö: Estvägen 4, 133 37 Saltsjöbaden Statsrådsvägen 9-11, 128 38 Skarpnäck	7478223 302176 (även fax) Älgö: 7489796 (även fax) 6001556
Ingrid Eckerman	E-mail: <a href="mailto:Eckerman@algonet.se">Eckerman@algonet.se</a>	
Egon Lundqvist Olof Sandström	Nimrodsvägen 2, 132 35 Saltsjö-Boo Pålnäsvägen 11, 133 33 Saltsjöbaden E-mail: <a href="mailto:Olof-Sandstrom@telia.com">Olof-Sandstrom@telia.com</a>	7152668 7174080
Björn Strehlenert	Sleipnervägen 15, 133 38 Saltsjöbaden Bjorn.Strehlenert@ebox.tninet.se	7170422
<b>Suppleanter</b>		
Mikael Borgh	Skansstigen 6, 132 37 Saltsjö-Boo Kretsloppsenergi@hotmail.com	7156628
Vilhelm Herlin Elisabet Järvinen Maud Nilsson	Smedjevägen 4, 131 33 Nacka Lakegatan 7, 133 42 Saltsjöbaden Gamla Allén 17, 131 50 Saltsjö-Duvnäs	7184140 (även fax) 7177650 7161660

### Nacka Miljövårdsråds adresser

c/o Åman Plommongatan 9, 138 31 Älta  
E-mail: [nmr@aman.pp.se](mailto:nmr@aman.pp.se)

**Nacka Miljövårdsråd** är 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 t ex att vara remissorgan för kommunal planering och att arrangera debatter i miljöfrågor.

Föreningar och enskilda personer kan vara medlemmar. Vill du stödja Miljövårdsrådet genom att bli medlem? I så fall, betala in 50 kr på postgiro 49 80 52-0, och ange namn och adress, förstås. (För föreningar är medlemsavgiften 150 kr) Medlemmar är välkomna att kontakta styrelsen i miljöfrågor, stora eller små.

Du hittar tills vidare Nacka Miljövårdsråds hemsidor på internet under adress <http://www.aman.pp.se/nmr>. Under 2004 räknar vi med att utveckla en ny hemsida med adress [www.nackamiljo.se](http://www.nackamiljo.se).



## KALLELSE TILL ÅRSMÖTE

Styrelsen för Nacka Miljövårdsråd inbjuder till årsmöte **onsdagen den 17 mars klockan 19.00** i Lilla scenen, Dieselverkstaden, Marcusplatsen 17 i Sickla. Det är ca 100 m promenad från station Sickla eller från busshållplaterna Sickla bro och Sickla station.

Se [www.dieselverkstaden.nu](http://www.dieselverkstaden.nu).

## DANVIKSLÖSEN

Före årsmötetsförhandlingarna talar Guldbrand Skjönberg om Danvikslösen. Guldbrand Skjönberg arbetar sedan länge med Nacka kommuns planfrågor. I den nya organisationen är han direktör för teknik, miljö och säkerhet.

Danvikslösen innebär bl a att biltrafiken leds genom Henrikdalsberget medan Saltsjöbanan leds runt berget och i tunnel under Danvikskanalen. Detta för att medge en kraftig utbyggnad av Lugnet och kring Henriksdal. Se även [www.danvikslosen.se](http://www.danvikslosen.se)

Därefter förfriskningar.

## 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.

## MOTIONER

Rätt att inlämna motion tillkommer varje medlem. Motioner inkomna senast den 29 februari kan behandlas av styrelsen för beslut på årsmötet, skicka helst som e-post till föreningen (se föregående sida). Motioner och styrelsens förslag läggs ut på <http://www.aman.pp.se/nmr/motioner2004.html>.

*Styrelsen*



## NÅGRA VIKTIGARE ÅRTAL FÖR MILJÖVÅRDS- ARBETE I NACKA

På det allmänna möte som den 3 november 2003 anordnats av Boo Miljö- och naturvänner, Nacka miljövårdsråd, Naturskyddsföreningen i Nacka och Saltsjöbadens naturskyddsförening under rubriken **Vart tog miljöfrågorna vägen?** gav undertecknad en kort historik över viktigare händelser rörande miljövårdsarbetet i Nacka under de senaste drygt 30 åren. Det följande är en sammanfattning av detta anförande.

**1969** Nacka miljövårdsråd bildas.

**1970** Kommittén för bevarande av Stor-Stockholms SV friluftsområden (KSSF) bildas. Viktiga områden för Nackas del är Nacka friluftsområde ("Nackareservatet") och Erstavik.

**1972** Lennart Siik: "Miljövårdsfrågor i Nackaområdet". Denna artikel i Nackaboken 1972 ger för första gången en samlad bild av de viktigare miljövårdsfrågorna i Nacka

**1975** Saltsjöbygdens Naturskyddsförening bildas. Föreningens nuvarande namn är Saltsjöbadens Naturskyddsförening.

**1978** Lämnas i kommunfullmäktige (s) motionen "Rädda Nackas sjöar". Denna har föregåtts av ett omfattande inventeringsarbete och presenterar tillståndet i kommunens insjöar vad avser deras användning för bad, fiske, rekreation och biologisk mångfald samt förslag till åtgärder för att vidmakthålla eller förbättra sjöarnas kvalitet. Motionen leder till att ett Sjörestaureringsanslag inrättas. Det är örönmärkta medel för vattenvårdande åtgärder och bekostar fortfarande t.ex. vegetationsklippning, utsättning av fisk och kräftor och de årliga vattenprovtagningarna i hälften av kommunens 40 insjöar.

**1982** Boo Miljö- och naturvänner bildas. Miljövårdsplan 1982. Den ger en överblick av miljösituationen och ett underlag för kommunala prioriteringar och ställningstaganden. Innehåller en prioriterad åtgärdsförteckning för miljöområdena vatten, luft, buller, avfall, mark och landskap, beredskap och säkerhet samt energi. Inom varje område listas konkreta objekt med förslag till åtgärder, ansvarig förvaltning, prioritering och bedömd kostnad. Efter remissomgång och översyn skall planen antagas av fullmäktige. Den blir sedan styrande för det kommunala miljövårdsarbetet. Planen skall revideras en gång per mandatperiod. Det är alltså ett överordnat politiskt beslut som bestämmer de konkreta miljövårdsåtgärderna (jämför med miljöprogram nedan).

**1985** Kommunfullmäktige beslutar att alla kommunägda större naturområden skall prövas som

naturreservat. Beslutet avsåg naturvårdsområden, ett begrepp som inte längre finns kvar.

**Befintliga naturreservat:** Sveriges holme, Ekoberget, Nyckelvik, Velamsund, Tattby, Skogsö, Strålsjön/Älta mosse.

**Planerade men ej antagna:** Skarpnäs, Abborrträsk.

**Skall slutföras senast 2006:** Skarpnäs, Abborrträsk, Trollsjön (i Lännersta), Gärdesudden (i Kummelnäs), Saltstigen (i Boo), Nacka friluftsområde ("Nackareservatet"), utvidgning av NR Tattby österut.

**Diskuterade:** Tollare, Mensättra.

**1987** Miljövårdsplan 1987.

**1989** Nacka inför målstyrning av den kommunala verksamheten. Kommunfullmäktige inrättar en miljöberedning, dvs. en samlad politisk instans för miljöarbetet över nämndgränserna. Dess huvuduppgift blev att upprätta och genomföra ett brett miljöprogram.

**1992** Miljöprogram 1992, ett handlingsprogram "för att uppnå en god livsmiljö och en långsiktig hållbar utveckling". Det innehåller fem delar: övergripande miljömål, miljöpolicy, miljöarbetets organisation och riktning, handlingsplan för olika miljöområden (som i miljövårdsplanen) med inriktnings- och effektmål samt en bilaga med produktionsmål. Miljöprogrammet är ett målstyrningsdokument **Inriktningsmål** ("så här vill vi ha det i framtiden") och **effektmål** (att uppnå inom ca 4 år) svarar politikerna för. **Produktionsmålen** (de konkreta åtgärder som skall leda till att effektmålen uppnås) svarar de olika verksamheterna (resultatenheterna) för. Miljöprogrammet innehåller åtskilliga mål- och åtgärdsbeskrivningar. Däremot finns det (till skillnad mot miljövårdsplanerna) mycket litet om ansvar och resurser. De konkreta åtgärderna (produktionsmålen) skall fastläggas i de olika verksamheternas åtaganden och blir inte bindande förrän detta har skett. Alltså en väsentlig skillnad mot miljövårdsplanerna!

**1994** Årliga miljöbokslut införs. Här redovisas för kommunfullmäktige och kommuninnevånarna hur miljöprogrammets mål uppnåtts. De ger även en god och pedagogisk information om tillstånd, problem och åtgärder inom olika delar av den yttre miljön. Miljöboksluten hittar man på kommunens hemsida.

**1995** Nacka blir ekokommun. Agenda 21-råd bildas. Det består av en politiskt tillsatt ordförande, kommunens Agenda 21-samordnare samt representanter för lokala företag och ett 15-tal organisationer och föreningar. Arbetet bedrevs bl.a. i arbetsgrupper med olika inriktningar. En arbetsgrupp arbetade fram förslag till mål inför kommande översiktsplan för Nacka och presenterade dessa i ett dokument samt vid ett möte i Nacka konferenscenter 15 februari 1997. Agenda 21-arbetet i denna form fortsätter t.o.m. 1997 men upphör sedan (av okänd anledning).

Kretsloppsforum inrättas. Detta var en lokal i Forum Nacka med information om praktiska miljö-vårdsåtgärder i det dagliga livet, boendet, resandet, handla miljövänligt, energibesparing m.m. Det fanns också information om miljösituationen inom olika områden. Projektanställda miljökonsulter fanns för att hjälpa besökarna. Lokalen användes också som sammanträdeslokal för miljöföreningar och arbetsgrupperna inom Agenda 21. Lokalen lades ned 1997 i samband med att det lokala Agenda 21-arbetet upphörde och Agenda 21-samordnaren försvann. Åtskillig miljöinformation finns numera på Nacka kommuns hemsida men man saknar de praktiska demonstrationsobjekt och råd för det personliga miljö-vårdsarbetet som fanns på Kretsloppsforum.

**1996** Miljöprogram 1997-2000. Sänds på remiss men inkomna remissvar sammanställs inte, programmet blir liggande och 2001 beslutar kommunfullmäktige att inte gå vidare med miljöprogrammet.

**1997** Naturskyddsföreningen i Nacka bildas. Ny kommunal organisation. Övergripande ansvar för miljöfrågorna har kommunstyrelsen. På det lokala planet ansvarar även områdesnämnderna. Miljönämnden avskaffas. Den verksamhet som hanterar miljöfrågorna är Miljö- och stadsbyggnad.

**2000** Program för Nacka kommuns nya översiktsplan. Efter remissomgång sänds den 2001 ut som samrådshandling och antas så småningom som Nacka kommuns översiktsplan 2002.

**2001** Kommunfullmäktige beslutar att ej gå vidare med miljöprogram 1997-2000.

**2002** Nacka kommuns miljöpolicy. En första version fanns i Miljöprogram 1997-2000. Den nuvarande miljöpolicyen innehåller sex mycket allmänt formulerade punkter som skall ge grunden för att "Nacka kommun ska medverka till en god livsmiljö och en långsiktig hållbar utveckling". Den är dock alltför allmänt hållen för att kunna utgöra styrmedel för hantering av miljö-vårdsfrågorna i de enskilda fallen.

Som framgår av ovanstående summariska historik har fyra olika kategorier av aktörer varit aktiva inom miljö-vårdsarbetet i Nacka: politiker, tjänstemän, föreningar och övriga kommuninnevånare. De två sistnämnda upplever dock att miljö-vårdsfrågornas hantering i Nacka från kommunens sida kommit i skymundan och att vårt föreningsmötes rubrik "Vart tog miljöfrågorna vägen?" är högst relevant. Detta framgick också av den diskussion som fördes under mötet och som ledde till att mötet enades att föra fram fyra viktiga önskemål till Nackas politiker. Dessa kan studeras i detta nummer av Miljö-vårdsnytt.

Carl-Cedric Coulianos  
e-post: cc.coulianos@zeta.telenordia.se



## NACKA MILJÖTEAM

Under många år på 90-talet inspirerade Dick Tillberg till bildandet av miljöteam i Nacka. Detta var grupper på minst fem hushåll som tillsammans studerade hur de skulle kunna minska sin miljö-påverkan i det dagliga livet.

Man började med att titta på hur man skulle kunna minska soporna, vilket ledde till kompostering och sopsortering. Därefter såg man över sin energiförbrukning i bostaden. Att handla miljö-vänligt och att minska användningen av hushålls- och trädgårdskemikalier var också mål. Det sista och svåraste var att försöka minska bränslekonsumtionen för privata transporter.

Tanken var att antalet team skulle öka varje år tills de slutligen var så många att den indirekta påverkan på andra Nackabor skulle ge mätbara resultat.

Tyvärr drog kommunen in stödet för miljöteamen 1997. Teamen försökte fortsätta så gott de kunde, men tynade så småningom bort.

Hanteringen av miljöteamen är ytterligare en indikation på hur kommunens tidigare framsyn svängde till ointresse när det gäller miljöfrågor. Att kommunen idag kan kalla sig "Ekokommun" är något att förundra sig över.

*Ingrid Eckerman*



## VART TOG MILJÖFRÅGORNAN VÄGEN?

**Den 3 november anordnades ett öppet möte NMR i samarbete med Boo miljö- och naturvänner, Naturskyddsföreningen i Nacka och Saltsjöbadens Naturskyddsförening.**

Mötet enades om att organisationerna tillsammans skulle föra fram följande synpunkter till alla politiker i Nacka kommun:

1. Inför åter **planer för miljöarbetet**, liknande de gamla miljö-vårdsplanerna. Det väsentliga är att det krävs kvantifierade mål för miljöarbetet som konkretiseras i handlingsplaner med tidsbestämda och budgeterade åtgärder för respektive enhet och berörd tjänsteman. Idag sker enbart styrning utifrån miljöpolicyen vilken är alltför allmänt hållen för att kunna utgöra styrmedel i enskilda fall. Det professionella miljöbokslutet som redan idag görs årligen kan då också bli tydligare om det finns mål att följa upp mot.
2. Positivt är att kommunen har för avsikt att ta fram miljökonsekvensbeskrivningar (MKB) för alla planer. Det är emellertid av avgörande vikt att dessa MKB tar upp **planen i relation till kommunens miljöpolicy** och att det förmedlas på ett sätt så att ansvariga politiker förstår konsekvenserna av sina beslut.

3. Vi saknar det aktiva **Agenda 21-arbetet**. En rad positiva initiativ har tagits av kommunen, exempelvis utvecklingen av naturskolan på Velamsund, men det viktiga underifrån-perspektivet i Agenda 21 har försvunnit. Vi önskar att kommunen återigen initierar en drivkraft för att skapa och underhålla en dialog kring viktiga framtidsfrågor som rör miljö och hållbar utveckling. Underifrån-perspektivet är mycket viktigt för att påverka människors livsstilar i en hållbar riktning.
4. Vi upplever att ett stort problem när det gäller Nackas planering är att det finns ett glapp mellan kommunens miljöpolicy, som skall utgöra ett överordnat mål för kommunen, och de beslut som fattas om planer av politiker exempelvis ute i områdesnämnderna. Vi anser därmed att större krav bör ställas på **miljöutbildning av politikerna**. Kommunen skulle kunna starta en försöksverksamhet i samarbete med exempelvis Svenska Naturskyddsföreningen, Kommunförbundet, Demokratidepartementet – statsrådsberedningen för att erbjuda miljöutbildning för nämnd- och fullmäktigepolitiker. Innehåll exvis: miljölagstiftning/miljörätt, miljöbalken och PBL, miljömärkning, livsstilsfrågor, agenda 21.
5. Den stora planerade befolkningsutvecklingen i kommunen ställer höga krav på planeringen om inte miljö- och naturvärden skall få stryka alltför mycket på foten. En rimlig målsättning här är att kommunen formulerar ett övergripande mål om att verka för att **öka kollektivtrafikandelen** av arbetsresorna i kommunen. Trafikplaneringen är en nyckelfråga när det gäller kommunens arbete för hållbar utveckling. Strategisk lokalisering av verksamheter för minskat transportbehov är en mycket viktig fråga.



## SALTSJÖBANANS FRAMTID

Den 30 oktober hölls ett välbesökt möte, ca 70 deltagare, i Fisksätra. Mötet om Saltsjöbanans framtid ordnades av

Kollektivtrafikant Stockholm i samarbete med Nacka Miljövårdsråd och Saltsjöbadens Naturskyddsförening.

Kjell Eriksson från SL talade om Saltsjöbanan som snabbspårväg. Ombyggnaden innebär förutom några ytterligare välbehövliga sträckor med dubbelspår att man sänker plattformarna med 70 cm och kortar plattformslängden så att banan inte klarar tåg längre än tre vagnar. Förhoppningen är att trafiken ska gå tätare än den nuvarande tågtrafiken.

Eie Herlitz talade om spårvagn och spårbuss till Saltsjöbaden. En spårbuss kan köra av från spåret och fortsätta sista biten som en vägbuss. Eie föreslog bl.a. att Saltsjöbanan från Slussen skulle fort-

sätta som spårvagn via Skeppsbron och Kungsträdgården till Centralen.

Jan Inge, Stadsarkitekt i Stockholms stad talade om Projekt Danvikslösen. Danvikslösen innebär att biltrafiken leds genom Henriksdalsberget medan Saltsjöbanan leds runt berget och i tunnel under Danvikskanalen. Detta för att medge en kraftig utbyggnad av Lugnet och kring Henriksdal. Det är främst detta projekt som har föranlett de aktuella förslagen om att förändra Saltsjöbanan.

Undertecknad som representant för Nacka Miljövårdsråd talade om: Ska Saltsjöbanans sträckning ändras? Man vill nu bygga om hela sträckningen från Sickla till Slussen och sluta banan i en säckstation i Katarinaberget. Enligt huvudförslaget skulle det vara omöjligt att fortsätta banan.

Dessutom har Nacka kommun föreslagit att den skulle ta en omväg med skarpa kurvor runt Forum. Man har tänkt sig att vissa tåg, kanske vart tredje, från Saltsjöbaden går mot Gullmarsplan och Alvik i stället för till Slussen.

Mötet avslutades givetvis med en diskussion där många, men tyvärr inte alla som önskat, fick framföra sina synpunkter.

Den 13 november höll Saltsjöbadens hembygdsförening ytterligare ett möte på samma tema. Här presenterade Björn Sylvéx exempel på goda trafiklösningar, ungefär samma som på Nacka Miljövårdsråds årsmöte 2003.

Diskussionen om Saltsjöbanans framtid fortsätter och är som sagt var intimt förknippad med projekt Danvikslösen som redan sommaren 2003 varit föremål för en överenskommelse mellan Nacka och Stockholm, trots att förslaget över huvud taget inte varit ute på remiss.

**Danvikslösen kommer att kraftigt påverka alla Nacka- och Värmdöbor vare sig de reser med tåg, buss eller bil. Ombyggnaden av Saltsjöbanan vid Henriksdalsberget kan knappast genomföras utan att banan under flera år är avstängd och ersatt med buss. Kostnaderna är höga och finansieringen är oklar.**

På Nacka miljövårdsråds årsmöte 17 mars 2004 kommer vi att ta upp detta projekt.

Jan Åman



## VERKSAMHETS- BERÄTTELSE FÖR ÅR 2003

Denna verksamhetsberättelse kan också läsas på hemsidan

<http://www.aman.pp.se/nmr/nmrv2003.html>.

### Styrelsemöten

Under 2003 har styrelsen haft 10 sammanträden (2/1, 3/2, 5/3, 9/4, 8/5, 12/6, 20/8, 18/9, 20/10, och 4/12).

### Styrelseledamöter etc

Ordförande	Jan Åman
Kassör	Birgit Sundin Carin Brand Ingrid Eckerman Egon Lundqvist Olof Sandström Björn Strehlenert
Styrelsesuppleanter	Mikael Borgh Vilhelm Herlin Elisabet Järvinen Maud Nilsson
Revisorer	Sten Hjalmarsson Gabriel Isoz
Revisorssuppleant	Fabian Edelstam Karl Siik
Valberedning	Carl-Cedric Coulianos Bengt Miöen

### Remissvar/yttranden

Nacka miljöförvaldning har under 2003 avgivit remissvar i följande frågor:

- Program för detaljplan för Sicklaön 51:13 och 51:14 m.fl., Barnhemsvägen, 2003-01-07.
- Detaljplan för Tallidens skola och för del av Birkaområdet 2003-01-07.
- Program för detaljplan för Forum Nacka och del av Nacka Centrum, 2003-01-07.
- Program för fördjupad översiktsplan för Centrala Nacka, 2003-01-07.
- Detaljplan för Nacka Marinstad (Sicklaön 13:1 m.fl.) vid Ryssviken (tidigare kallad "Svinderviken Husbåtar"), 2003-01-16.
- Reviderat förslag till detaljplan för del av Sicklaön 40:14, Vattenverksvägen, handikappbostäder, 2003-03-03.
- Detaljplan för del av Sicklaön, Nysätra, Nackanäsvägen. 2003-04-04.
- Detaljplan för Sicklaön 374:1 m.fl., Stubbsund, 2003-06-13.
- Länsstyrelsens remiss: Aldrig långt till Naturen : Program för skydd av tätortsnära natur i Stockholmsregionen, 2003-09-01.

- Detaljplan för del av Hasseludden och Kummelnäs, Lövberga (Område D), svar senast 2003-09-01.
- Banverkets järnvägsutredning och miljökonsekvensbeskrivning för Citybanan i Stockholm, 2003-09-05.
- Program för detaljplaner - Kvarnhomen med Hästholmssundet och Gäddviken, 2003-09-15.
- Program för detaljplan för Danvikshemsområdet, 2003-09-15.
- Förslag till naturreservat Tattby samt utvidgning av detsamma, 2003-10-15.

Nacka miljöförvaldning har under 2003 avgivit yttranden/skrivelser i följande frågor:

- Utställd detaljplan för Lännersta "Soldatvägen, Blåmesvägen, Grönfinksvägen m.fl.", 2003-02-10.
- Utställd detaljplan för Kummelnäs 7:5 och del av Kummelnäs 7:6, Jenny Linds väg 6, 2003-02-14.
- Ett återigen reviderat förslag till detaljplan för del av Sicklaön 40:14, Vattenverksvägen, handikappbostäder, 2003-04-16.
- Förslag till bygglov för mobiltorn och teknikbodar, 2003-04-29.
- Stockholms stads remiss Försök med miljöavgifter, 2003-05-09.
- Utställd detaljplan för området kring Tallidens skola, 2003-05-23.
- Överklagan av Länsstyrelsens i Stockholms län föreläggande om att anordna vatten- och avloppsanläggning för Älgöområdet, 2003-07-08.
- Utställd detaljplan för del av Kummelnäs, Björnbergsområdet (Område E) Boo, 2003-09-01.
- Skrivelse till miljödepartementet om bebyggelse av område vid Saltsjöbadens station och Restaurantholmen, 2003-09-01.
- Utställd detaljplan för del av Sicklaön, Nysätra, Nackanäsvägen, 2003-12-17.
- Synpunkter på utveckling av Älta och dess centrum, 2003-12-17.

### Offentliga möten

Kollektivtrafikant Sthlm ordnade i samarbete med Nacka Miljöförvaldning och Saltsjöbadens Naturskyddsförening ett möte om "Saltsjöbanans framtid" i Fisksätra kyrka, Fisksätra torg, torsdag 30 oktober. Mötet samlade ett 70-tal deltagare, ett flertal punkter diskuterades.

Nacka Miljöförvaldning arrangerade i samarbete med Boo Miljövänner, Naturskyddsföreningen i Nacka och Saltsjöbadens Naturskyddsförening ett möte på temat "Vart tog miljöfrågorna vägen?" i Boo kommunalhus, måndag 3 november. Diskussion om Nacka kommuns hantering av miljöförvaldningens frågor. Inledning av Carl-Cedric Coulianos och Tove Malmqvist. Ett 30-tal deltog.

### Aktiviteter

- Deltagande i Kollektivtrafik Stockholm seminarium om balkbanor 20 maj.

- En representant för miljövrårdsrådet deltog i Områdesnämndens Sicklaön öppet hus i Saltängens skola torsdag 12 juni om förslag att bygga bostäder i Skuruparken.
- Aktivt deltagande i Saltsjöbadens hembygdsförenings möte om Saltsjöbanan i församlingshemmet 13 november.
- En representant för miljövrårdsrådet deltog i det av Områdesnämnden Älta den 3 december ordnade mötet om Älta och dess centrum. Därvid presenterades en utredning "Idéutveckling om Älta och dess centrum" av Elisabeth Lilja, Stockholms universitet, och fyra olika utbyggnadsförslag från JM.
- En kartläggning gällande vattnets kvalitet och kvantitet för ca hälften av de borrade brunnarna på Älgö har av en representant för miljövrårdsrådet överlämnats till miljödepartementet dit både kommunen och 40 fastighetsägare överklagat länsstyrelsens föreläggande om allmänt vatten och avlopp för området.

## Arbetsgruppen Bevara Nackareservatet

Nacka Miljövrårdsråd har varit representerade vid möten med Arbetsgruppen Bevara Nackareservatet. Gruppen har arbetat för reservatsbildning och för idrottsanläggning i Lugnet, snarare än där Hammarbybacken nu ligger, men mot golfbaneutbyggnad och mobilmaster i Nackareservatet.

## Storstockholms Miljöorganisationers Trafikråd

SMTR, Storstockholms Miljöorganisationers Trafikråd, består av ett 20-tal miljöföreningar i Stockholmsområdet. Representanter från Miljövrårdsrådet har deltagit i flertalet av SMTRs möten. SMTR har ordnat flera offentliga möten om bl.a. trängselavgifter med aktivt deltagande från Nacka Miljövrårdsråd.

## Miljövrårdsnytt

Under 2003 har ett nummer av Miljövrårdsnytt utkommit.

## Hemsida

Nacka miljövrårdsråd har en hemsida med adress <http://www.aman.pp.se/nmr/>. Där finns de flesta av Miljövrårdsrådets remissvar, yttranden, skrivelser m.m. Även de nummer av Miljövrårdsnytt som utkommit sedan 2000 finns i huvudsak att tillgå där. Under 2003 har fyra nyhetsbrev om pågående remisser och kommande möten sänts till de medlemmar som uppgivit sin e-postadress till föreningen. Brevet hänvisar till mer detaljerad information på hemsidan.

## Årsmötet

Årsmötet hölls den 24 mars 2003 i Nacka Närsjukhus. Före årsmötesförhandlingarna talade Björn

Sylvén om Goda trafiklösningar för Nacka - Var finns förebilderna?

Årsmötet 2003 gav styrelsen tre uppdrag:

- Att undersöka möjligheten att med bidrag från kommunen distribuera Miljövrårdsnytt till politiker. Vi avser att nå politiker genom att maila ut tidningen i form av pdf-fil eller som länk. En del politiker vill stå med på vår e-lista till medlemmarna.
- Att undersöka möjligheterna till aktivitetsbidrag från kommunen. Vi kontrollerar möjligheten att få bidrag till distribution av Miljövrårdsnytt samt aktivitetsbidrag från kommunen. Föreningsbidrag får vi inte.
- Att aktivt rekrytera föreningar som medlemmar för att bredda underlaget. Vi har tagit fram adresser till olika bostadsföreningar och kommer att sända information om föreningen till dem.



## YTTRANDEN OCH SKRIVELSER

### NACKA

#### Yttrande över förslag till bygglov för mobiltorn och teknikbodar 2003-04-29

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

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

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

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

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

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

Tyvärr framgår det inte hur man tänkt sig att anlägga vägar till de föreslagna mobiltornen. Vi antar att man i praktiken kommer att anlägga bilframkomlig väg fram till de teknikbodar som normalt föreslås i anslutning till tornen.



Självklart är det helt orimligt att uppföra ett torn på en orörd plats inom det område som föreslås bli Naturreservat Nackareservatet, avser Erstavik 6:1, norr om Ältavägen vid Dammtorpssjön. Lämpliga alternativa platser kan vara i Nackamasterna, i existerande mast öster om Tenntorp samt platser på Sicklaön.

Lika självklart orimligt är att uppföra två torn på orörd mark inom det område som föreslås bli Naturreservat Skarpnäs. Istället för det föreslagna läget på orörd mark på Skarpnäs 1:83 kan tornet uppföras inom närbelägna Kummelbergets industriområde, dock ej i nära anslutning till fast arbetsplats. Det torn som föreslås på Björknäs 1:1 norr om Sjöängsvägen bör förläggas på lämplig plats utanför det planerade naturreservatet.

Vidare är det helt orimligt att uppföra ett torn i orörd terräng norr om Värmdöleden/Helgesons väg (Sicklaön 39:1), förutom själva tornet skulle en väg till platsen troligen innebära förödande sprängningar. En ytterligare sändare på vattentornet på Henriksdalsberget bör täcka in omgivningen tillsammans med sändare på vattentornet vid Nacka Strand.

Likaså föreslås tornet på Erstavik 25:1 öster om Öringesjön i ett orimligt orört läge i ett hörn av kommunen, det bör gå att finna någon plats i Tyresö som leder till betydligt mindre intrång.

Även tornet på Tollare 1:16, söder om Sockenvägen öster om Mellanbergsvägen, ligger olämpligt i ett grönområde även om närliggande mark tagits i anspråk för en kraftledning. Kan man avstå från att bygga väg in i grönområdet vore det däremot rimligt att sätta sändaren i ett befintligt kraftledningstorn på det sätt som föreslås i Duvnäs Utskog (Sicklaön 40:13).

De båda tornen som Telia föreslår på Sicklaön 80:3 och 83:32 ligger orimligt nära varandra. Den på 80:3 nära flaggspelet vid "Nacka port" ligger särskilt olämpligt placerad i ett grönområde men båda tornen förefaller att vara helt onödiga eftersom området lätt täcks från sändare på vattentornet på Henriksdalsberget.

Placeringen av övriga torn bör nog prövas, i flera fall, t ex på Älgö, har närboende protesterat mot de föreslagna placeringarna.

Nacka Miljövårdsråd hade uppskattat att få sig ett ärende av denna typ tillsänt som remiss, vi brukar ju vara remissinstans för alla kommunens planärenden.

## Yttrande över förslag till försöksverksamhet med miljöavgifter 2003-05-09

**Nacka Miljövårdsråd är positivt till förslaget i stort. Viktiga fördelar är att busstrafiken in mot Stockholm kan förväntas flyta snabbare med dessa miljöavgifter samt att förslaget kan leda till minskad biltrafik och därmed minskade utsläpp från trafiken. Det är nödvändigt att, som**

## **föreslås, avgifterna används till att förbättra kollektivtrafiken i regionen.**

Erfarenheten visar att redan den måttliga minskning av biltrafiken som sker under t ex sportlovet, kanske en minskning på omkring 10%, på ett högst påtagligt sätt leder till snabbare restider med buss in mot Stockholm i morgonrusningen.

## **"Situationen på Essingeleden får inte försämrats"**

Allt talar för att trängselproblemen på Essingeleden ökar högst påtagligt om leden undantas från avgiftssystemet. Detta är inte acceptabelt. Den utgångspunkt som angivits för projektet - "situationen på Essingeleden får inte försämrats" - är en absolut lägsta ambitionsnivå. Ett avgiftssystem som innebär att trängselproblemen på Essingeleden förvärras bör, enligt Nacka Miljövårdsråd, inte komma till stånd. Samtidigt förefaller det dock räcka med ganska begränsade avgiftsuttag under en mindre del av dygnet för att undvika köproblem på Essingeleden.

Det hade varit önskvärt att från början ha ett system med flera zoner i innerstaden. Det är önskvärt från flera synpunkter:

- den som bara kör bil i innerstaden betalar inga avgifter om det bara är en zon för hela innerstaden
- med flera zoner blir det möjligt att ta en avgift som i större utsträckning är proportionell mot körsträcka och miljöskador
- med flera zoner blir möjligt att bättre styra framkomligheten på innerstadens gator

Det är begripligt att man under en försöksperiod inte genomför en uppdelning av innerstaden i ett stort antal zoner, men avgiftsgränser i Saltsjö-Mälarsnittet samt mellan Kungsholmen och City/Norrmalm bör genomföras redan under försöket, vilket inte kräver särskilt många ytterligare avgiftspunkter.

Det är angeläget att man under försöksperioden kan justera taxorna efter att ha sett resultatet under de första månaderna.

## Remissvar angående "Aldrig långt till Naturen: Program för skydd av tätorts-nära natur i Stockholmsregionen" 2003-09-01

### **Nacka Miljövårdsråd välkomnar förslaget om att ge fler områden i Storstockholm skydd som naturreservat.**

Det är viktigt att inte endast "vild" skog sparas utan även de små områden gammal kulturmark som ofta finns i anslutning till grönområdena. Dessa områden måste skötas så att karaktären av kulturmark bevaras. Det är viktigt att beakta både mindre naturområden och spridningskorridorer för djur och växter. Det gäller även de områden som inte föreslås bli naturreservat - även de bör bevaras och skötas.

**Erstavik** (område 18) bör ges status som ett naturreservat. Områdesbestämmelserna för området bör dock tillåta att ett hänsynsfullt jordbruk och skogsbruk (utan stora kalhyggen och med stor andel gammal skog) får förekomma i nuvarande omfattning.

Givetvis utgör området kring **Gungviken - Sågtorp** norr om Saltsjöbadsleden en del av Erstavik och bör ingå i naturreservat Erstavik. Området är (förutom villatomter vid Sågtorp som kan exkluderas från reservatet) naturområde enligt gällande översiktsplan.

Det är mycket beklagligt att förbindelsen mellan Erstavik och reservatet kring **Alby** i praktiken täppts till så att Tyresökilen skurits av. Det är viktigt att arbeta på att en spridningskorridor för växter och djur kan erhållas här i största möjliga utsträckning.

Spridningskorridoren mot **Skogsö** naturreservat bör skyddas, naturmark i gällande översiktsplan.

**Nackareservatet** (19) bör ges status som naturreservat tillsammans med angränsande mindre områden i Stockholm (44). Här bör dock även området kring Hammarbybacken och kilen in mot Gullmarsplan ingå. Området bör i möjligaste mån knytas ihop med Årstaskogen (42).

Vi är positiva till att **Flatenområdet** (45) blir naturreservat men vi anser att även skogsområdet mittemot Flatenbadets entré mellan Flatenvägen och Tyresöleden (väg 229) bör ingå i reservatet. I samband med att **Tattby** naturvårdsområde utökas och görs om till naturreservat (27) bör givetvis inte bara en utvidgning göras åt öster med slalombacken utan även det obebyggda området kring Kvarnstuguvägen bör ingå. Detta har kommunen redan föreslagit i sin pågående remiss.

**Svärdö** (24) bör göras till naturreservat. Området är viktigt för rekreation och bad.

Vi tillstyrker att **Nyckelviksområdet** utökas med marken vid Duvnäs Utskog (område 20) i enlighet med förslaget.

Det är viktigt att **Skarpnäs** naturreservat (21) nu äntligen kommer till stånd efter lång planering.

Det natursköna området kring **Abborrträsk** (23) skall naturligtvis ges status som naturreservat.

Det är viktigt att bevara den återstående skogen vid **Tollare** (25) som naturreservat.

De mindre naturreservaten **Gärdesudden** (22) och **Trollsjön** (26) bör upprättas enligt förslaget.

Vidare anser vi att skogen kring **Långsjön** på Sicklaön i Nacka bör få status som naturreservat. Långsjön är en unik och omtyckt badsjö, och skogen utgör ett viktigt rekreationsområde. Naturmark i gällande översiktsplan.

Dessutom bör bergen norr om Värmdöleden mellan Svindersvik och Vikdalen, "**Ryssbergen**" eller "**Ryssbacken**" göras till naturreservat. Naturmark i gällande översiktsplan.

Det existerande naturreservatet **Velamsund** bör utökas mot sydväst. Området bör kompletteras dels

med området väster om Velamsundsvägen, norr om Värmdövägen samt med området kring Kummelnäsvägen öster om Sågsjön.

Man bör även ge **Skuruparken** (sydväst om Skurubron) som idag delvis hyser ett kolonistugumråde ett skydd så att den bevaras som rekreationsområde och inte kan exploateras med bostäder av mer permanent natur. En begränsad bebyggelse mot Saltängen och Skuru skola kan tillåtas. Resten av området bör bli naturreservat. I en uppgörelse med markägaren bör ingå att markägaren rensar upp området och anlägger promenadvägar. De områden som sedan gammalt är öppna bör bevaras öppna. Kolonistugorna bör betraktas som en tillgång för området.

## Remissvar avseende järnvägsutredning och miljökonsekvensbeskrivning för Citybanan i Stockholm 2003-09-05

Vi finner att en förstärkning av tågkapaciteten genom Stockholm i form av en tunnel för pendeltågen är mycket angelägen och det är därför viktigt att en sådan kommer till stånd utan dröjsmål.

Beträffande de föreslagna alternativa sträckningarna över Södermalm finner vi att alternativet med station vid Slussen bör väljas då det har mycket stora fördelar ur kommunikationssynpunkt framför alternativet med nuvarande Södra station.

Vid Slussen finns möjlighet till byte till tunnelbanan, Saltsjöbanan, bussar mot Nacka och Värmdö, samt innerstadsbussar mot i princip alla de delar av innerstaden som inte nås bekvämt med tunnelbanan. Vid Södra station finns endast några få busslinjer att tillgå, bygget av Citybanan torde inte att ändra situationen.

Slussen är idag Stockholms näst bästa bytespunkt (efter Centralstationen / T-Centralen) och saknar idag främst rimlig anslutning till pendeltågen (samt tunnelbanans blå linje). Det är därför troligt att en betydande del av pendeltågsresenärerna gärna byter vid Slussen.

Kollektivtrafiken från de över 100 000 invånarna i Nacka och Värmdö leds naturligt till Slussen där de flesta byter för vidare färd. Planer finns att även dra trafiken från Hammarby Sjöstad till Slussen varvid behovet att byta till pendeltåg vid Slussen ytterligare ökar. En tänkt alternativ lösning att förlänga Saltsjöbanan/Tvärbanan Ost från Slussen till Södra station skulle ge en trafikmässigt betydligt sämre lösning som leder till fler byten.

Vi förordar således att Citybanan byggs snarast och att stationen på Söder placeras vid Slussen.

Vi emotser tacksamt framtida material om Citybanan på remiss eller för kännedom.

## SICKLAÖN

### Remissvar beträffande program för detaljplan för Sicklaön 51:13 och 51:14 m.fl., Barnhemsvägen 2003-01-07

Området är kraftigt bullerstört från Värmdöleden som går på bro över Bastusjöns södra del. Det är därför inte lämpligt med bostäder här, i synnerhet inte i områdets södra del närmast Värmdöleden. Även andra eventuella bostäder med utsikt över motorvägsbron kommer att bli påtagligt bullerstörda.

En användning av delar av området för arbetsplatser och för konferenshotell kan vara mer acceptabel under förutsättning att man placerar hotellrummen i de minst bullerstörda lägena samt bullerskyddar arbetsplatserna på ett acceptabelt sätt.

### Remissvar beträffande program för detaljplan för Forum Nacka och del av Nacka Centrum 2003-01-07

### Remissvar beträffande program för fördjupad översiktsplan för Centrala Nacka 2003-01-07

Vi instämmer i huvudsak att det kan vara lämpligt att ytterligare exploatera Forum - Skvaltans området som redan är svårt sargat. Det är också viktigt att man gör en helhetsplanering för området, som idag är rörigt och otrivsamt.

Dock vill vi framför allt ifrågasätta följande delar:

- Den föreslagna krokiga sträckningen av Saltsjöbanan.
- Den stora expansion av affärer som är tänkt.
- Byggnad av bostäder nära starkt trafikerade leder.
- Att man inte bereder plats för Hortus i detta område.

I översiktsplanen poängteras handelns betydelse för de lokala samlingsplatserna. Redan nu har de lokala centra i t.ex. Fisksätra och Älta svårt att klara sig. Den kraftiga etablering som föreslås tillkomma i Forum kommer säkerligen att ytterligare utarma de lokala centra. I förlängningen riskerar detta att drabba kommunen i form av ökade kostnader för hemtjänst, som får längre resvägar då de ska handla för brukarna. Vi anser att affärsytorna skall minskas till förmån för t.ex. studentbostäder och lokaler för företag.

Parkeringssituationen i Forum är idag oklar och överskådlig, och vi kan inte se att den blir mer överskådlig i det nya förslaget.

Den kommundel som har bäst kommunikationer med Nackas övriga kommundelar och också delar av Stockholm är området Sickla stormarknad. Här finns möjligheter till ytterligare expansion. Vi föreslår att den expansion som nu föreslås till Forum - Skvaltans åtminstone till en del flyttas till Sickla

stormarknad, som då övertar funktionen som kommunens största centrum.

Vi vill också ifrågasätta att bostadsområden byggs intill hårt trafikerade vägar, och att samtidigt ett antal träd fälls. Detta medför väsentligt försämrad luft för de boende. Ett sätt att motverka detta är att behålla dagens grönfaktor genom "gröna tak" och andra metoder. Sprängning bör undvikas, byggnaderna i stället följa det naturliga berget. Skogspartier måste bevaras för barnens spontana kreativa lek.

### Stadsplanering

Nacka Miljövrådsråd har tidigare framhållit som sin åsikt att bebyggelse - och trafikstrukturen på Sicklaön är synnerligen planlös. Så har det varit sedan Nacka började expandera och någon förbättring kan ej skönjas. Nu vill förslagsställarna att Forum Nacka och Skvaltans skall bli ett köpcentrum i stil med Täby centrum, samtidigt växer Sickla stormarknad så det knakar. Skall Nacka ha två konkurrerande stormarknader så nära varandra? Var skall Nackas centrum egentligen ligga? Just nu verkar det som Sickla håller på att ta över. Skälet i riktning mot detta torde kunna sökas i det förhållande att trafikplaneringen vid Forum är ogenomtänkt och totalförvirrad. En normalt försiktig och kanske lite osäker bilist ger sig inte frivilligt in i den röran som nu gäller i området. Vi kan inte finna att man har förstått problemet i den nya planskissen.

### Saltsjöbanan, spårvägslinjer

Nacka Miljövrådsråd motsätter sig förslaget till dragning av Saltsjöbanan via Forum. Detta, liksom den föreslagna sträckningen runt Henriksdalsberget, kommer att medföra förlängd restid till Slussen dit den stora resandeströmmen går. Risken blir att resandet med Saltsjöbanan minskar - man tar bilen eller motorvägsbussen i stället.

Saken skulle delvis komma i ett annat läge om Forum - Skvaltans var ett klart centrum för Nacka kommun. Idag finns dock både butiker och kommunal service även i Sickla. Man kan alltså inte förvänta sig att den föreslagna dragningen av Saltsjöbanan medför att fler invånare från Saltsjöbaden - Fisksätra - Duvnäs reser till Forum - Skvaltans.

Att flytta Saltsjöbanan är en kostsam historia. Det borde vara billigare att komplettera t.ex. Järla station med plats för buss intill perrongen, och utöka servicebussens tjänster. Skulle det däremot i ett senare skede bli aktuellt med spårtrafik till Orminge är det däremot uppenbart att denna linje bör trafikera Forum.

Ett av argumenten för att ändra järnvägen till spårväg är för att omstigning lätt ska kunna ske i Henriksdal. Där finns dock utrymme att antingen lägga stationerna vid sidan av varandra eller efter varandra, varvid omstigning underlättas. Då behövs heller inte denna stora investering, utan det kan

räcka med att byta till nya tunnelbanevagnar som trafikerar nuvarande järnväg, kompletterad med ytterligare dubbelspår. Fördelen är dels att perrongerna inte behöver byggas om, dels att nuvarande kapacitet motsvarande sex vagnar kan bibehållas.

Konvertering av Saltsjöbanan till snabbspårväg skulle innebära att kapaciteten för varje tåg minskar då antalet vagnar minskar. Detta gör att turtätheten måste öka vilket kräver ytterligare dubbelspår. Konvertering medför ombyggnad av stationerna och kanske rivning av stationshus, eftersom plattformarna måste sänkas med 70 cm. En konvertering torde kräva att Saltsjöbanan stängs av under lång tid, troligen flera år.

Ett bättre alternativ är det som tidigare framförts: att Saltsjöbanan får behålla sin nuvarande vagnstandard och nuvarande sträckning men att man ändå kompletterar med ytterligare något dubbelspår och att man förnyar vagnparken.

Saltsjöbanan trafikeras främst av de boende i Saltsjöbaden, Fisksätra och Duvnäs. En betydande del av passagerarna önskar åka mellan sina hem och Slussen så fort som möjligt. Det är därför inte rimligt att låta Saltsjöbanan gå i stora omvägar. Saltsjöbanan bör därför behålla sin nuvarande sträckning över Lillängen samt genom Henriksdalsberget.

Har förslagsställarna tänkt sig att alla som färdas varje dag från och till Saltsjöbaden, Fisksätra och Duvnäs skall tvingas åka runt Skvaltån? Detta är ganska oförsäkrat och nonchalant mot dessa. Om 10000 personer pendlar till och från sina arbeten inne i stan varje dag med tåget och om restiden förlängs med 5 min per resa så kommer c:a 70 mandagar gå åt varje dag för att titta på Skvaltån. Vi tror att boende i utefter Saltsjöbanan vill använda sin tid bättre.

Det är oerhört viktigt att ombyggnaden av Saltsjöbanan inte blir för kostsam eftersom detta i så fall kommer att tas som skäl för att börja exploatera Erstavik, vi tror oss förstå att det finns sådana drömmar.

Vi tror att införandet av trängselavgifter kommer att underlätta för busstrafiken att komma in till stan och att man därmed, under överskådlig tid, skulle kunna slippa investera i tunnelbana till Orminge.

Hur politikerna i landstinget och Nacka än beslutar så skall vi alla vara klara över att det handlar om mycket stora summor från skattemedel. Det är därför oerhört viktigt att beslutfattarna tänker sig för mer än en gång och inte låter fria expansionsdrömmar styra besluten.

Med tanke på förslagets stora betydelse för Saltsjöbaden och Fisksätra finner vi det mycket anmärkningsvärt att förslaget inte funnits tillgängligt i biblioteken i Fisksätra och Tippen under remisstiden.

## **Busshållplats vid motorvägen**

Som tidigare är vi positiva till förslaget att anlägga busshållplatser för motorvägsbussarna. Den stora höjdskillnaden gör emellertid att det är viktigt att anlägga rulltrappor upp till gångplanet över motorvägen.

## **Ombyggnad av motorvägsförgreningen**

Vi ställer oss negativa till förslaget att bygga om motorvägsförgreningen mellan Värmdöleden och Saltsjöbadsleden (trafikplats Skogalund). Att lägga in små rondeller är en bra metod på ställen där man vill tvinga ned farten av hänsyn till bl.a. gående, detta är emellertid inte ett ställe där sådant behov föreligger. Behovet av den anslutande vägen mot Jarlaberg norr om Värmdöleden verkar inte vara särskilt stort, förbindelse finns redan söder om Värmdöleden. Dessutom skulle den föreslagna vägen mot Jarlaberg inkräkta på skogsområdet kring Nyckelviken.

## **Nytt Hortus och särskilt boende**

Inom detta område bör man bereda plats för ett nytt Hortus. Att som föreslagits ödelägga västra delen av skogsområdet runt Långsjön verkar helt orimligt, särskilt med tanke på att Hortus inte odlar, bara säljer växter utställda på en asfalterad yta. En del av området mellan Vikdalsvägen och Nacka Stadshus kunde vara en lämplig plats. För att spara utrymme kan man t ex ha inomhusväxterna i ett plan och uteväxterna en trappa upp på taket.

Även det särskilda boendet som är planerat vid Långsjön (Vattenverksvägen) bör kunna placeras här, liksom bostäder för studenter och ungdomar.

## **Slutsats**

Vi avstyrker det föreliggande förslaget och föreslår att ett nytt förslag med mindre yta för affärslokaler utarbetas.

## **Remissvar angående program för detaljplan för Nacka Marinstad (Sicklaön 13:1 m.fl.) vid Ryssviken 2003-01-16**

Nacka Miljövårdsråd *avstyrker* förslaget till "Nacka Marinstad".

NMR instämmer i att området är skräpigt och att allmänheten självklart bör få tillgång till strandområdet. Däremot anser vi att kommunen har andra möjligheter att få detta till stånd än utbyggnad enligt "Nacka marinstad".

Vi är avvisande till tanken att ianspråka Storstockholms vattenspeglar, som är Stockholms stora tillgång. Likaså skall den gröna kusten bevaras. Vi är också emot exploatering av hela området norr om motorvägen.

Sitt läge nära motorvägen till trots är hela branten idag ett orört naturområde med rikt växt- och

djurliv. Det är dessutom förvånansvärt ostört av buller och avgaser från motorvägen.

Alla förslag till tillfartsväg innebär stora ingrepp i berg och natur. De två östra förslagen innebär att vägen blir kraftigt lutande. Det västra förslaget, med en ny bilväg längs vattnet mellan Nacka båtklubb och Ryssbergen, är över huvud taget inte tänkbart.

Vilken vägsträckning som än används kommer det att vara långt till allmänna kommunikationer. Detta innebär ett ökat bilberoende, vilket inte torde ligga i linje med kommunens miljöpolicy.

Det saknas beskrivning av tillgången på direkt solljus till husbåtarna. Att bostäder skall byggas så att solen lyser på dem har flera funktioner. Dels utgör solvärmen ett icke föraktligt bidrag till uppvärmningen, och dels behöver vi på denna breddgrad solljuset för att motverka depressioner mm.

Med tänkt utformning tycks "Nacka marinstad" planeras vara ytterligare ett tillskott av exklusivt boende för välsituerade, som dessutom genom att bo på vattnet slipper ifrån fastighetsskatten. Nacka kommun saknar idag billiga lägenheter för mindre välsituerade, i alla åldrar, som inte har möjlighet att äga sin bostad. Det vore önskvärt att kommunen i stället tillstyrkte planering för sådant boende.

Om bostadsprojektet ändå skulle sättas i verket har vi följande synpunkter: För att inte binda upp användningen av området skall vattenrummet och strandområdet ha en gemensam ägare som hyr ut husbåtar eller lägenheter på begränsad tid. I de fall tomtplatser hyrs ut är det viktigt att det även här ingår en tidsbegränsning.

## Remissvar angående Detaljplan för Sicklaön, Nysätra, Nackanäsvägen 2003-04-04

### Yttrande över utställd detaljplan för del av Sicklaön, Nysätra, Nackanäsvägen 2003-12-17

## Remissvar angående ombyggnad av väg 260, Planiavägen – Nackanäsvägen mellan Järlaleden och Nackanäsbron 2003-12-17

**Nacka Miljövårdsråd är mycket positiva till förslaget i stort**, vi har vid ett flertal tillfällen i remissvar framhållit att ett allvarligt problem är att Nackas cykelvägnät inte är sammanhängande, med just denna sträcka som det tydligaste exemplet.

Vi finner problemen med cykeltrafiken genom Nysätra så allvarliga att man snarast med lite färg på gatan och ett par skyltar bör klargöra för cyklister och bilister hur cyklister som kommer in i Nysätra via cykelbanan på Nackanäsbron skall fortsätta sin färd. Vi instämmer i den kritik som

riktats mot detta område från cykelfrämjandets, vägverkets och kommunens Cykelvägsanalys Nacka 2002 - grupp 4.

Vi finner det alltså anmärkningsvärt att det inte till kommunens förslag till detaljplan medföljer en illustrationsplan där det framgår hur vägen är tänkt att se ut efter ombyggnaden, ett sådant material fanns ju i med Vägverkets remiss. Vi antar att de förslag som Vägverket tidigare presenterat gäller även från kommunens sida.

En viktig aspekt som inte tillgodoses av förslaget men som diskuterades på Vägverkets samrådsmöte 26 november 2002 är att en hel del av cykel- och gångtrafiken från Nackanäs vill fortsätta på Nysätravägens västra del för att runda Kyrkviken mot centrala Nacka och omvänt, med denna väg slipper man mycket besvär med biltrafik. Därför måste man i anslutning till den västra av Nackanäsvägens båda korsningar med Nysätravägen anlägga en plats lämplig inte bara för gående utan även för cyklister att korsa Nackanäsvägen.

Den rondell som i Vägverkets förslag föreslås i korsningen mellan Nackanäsvägen, Planiavägen och Gillevägen är bra ur synpunkten att få ned hastigheten på biltrafiken, men vi är oroliga för att den täta busstrafiken från Nackanäsvägen mot Gillevägen kan få problem. Enligt huvudförslaget måste bussarna, huvudsakligen långa ledbussar, först svänga höger för att sedan köra ett halvt varv vänster genom en mycket snäv rondell och slutligen svänga kraftigt höger igen. Eftersom kurvradien är nära gränsen för vad en ledbuss klarar kan man befara att en buss som kommer in obetydligt fel i rondellen kan tvingas backa och få försöka igen.

Vi är alltså oroliga för att busstrafiken inte skall fungera väl när snöröjningen är ofullständig eller när en bil eller ett föremål (tillfälligt) uppställts i rondellens ytterområde. Man bör därför överväga Vägverkets alternativa förslag med en trevägs-korsning (i princip som nu) men istället på annat sätt utforma platsen så biltrafiken tvingas sakta in.

Till sist finner vi det anmärkningsvärt att utställningsförslaget inte lagts ut på kommunens webbsidor, där fanns under utställningstiden endast samrådsförslaget.

## Remissvar angående reviderat förslag till detaljplan för del av fastigheten Sicklaön 40:14 vid Vattenverksvägen 2003-03-03

### Yttrande över ett återigen reviderat förslag till detaljplan för del av fastigheten Sicklaön 40:14 vid Vattenverksvägen 2003-04-16

Förslaget är ett enkelt planförfarande. Miljövårdsrådet anser dock att förändringen är av sådan dignitet att ett vanligt remissförfarande hade varit mer adekvat.

Det nya förslaget innebär att byggrätten utökas med två meter norrut.

Vi avstyrker byggande på föreslagen plats. Det aktuella förslaget innebär att ännu mer mark som idag är orörd används för bostadsbebyggelse.

Vi anser att det är behjärtansvärt att kommunen bygger de gruppbestäder man är ålagd enligt lag att tillhandahålla medborgarna.

En byggnad av denna storlek (ca 600 m<sup>2</sup>) plus stora parkeringsytor (6-8 bilar) kommer naturligtvis att utgöra ett stort intrång i grönområdet. Trädriddan mot Långsjön kommer att tunnas ut, och huset säkerligen bli synligt från sjön.

Intrycket av gruppbestaden måste bedömas tillsammans med övrig planerad bebyggelse vid Långsjön (Hortus). Denna storskaliga bebyggelse kommer att förändra västra sidan av Långsjön radikalt.

Vi anser att hela det nuvarande obebyggda området kring Långsjön skall bli naturreservat, utan inskränkningar. Detta gäller såväl de områden som är belagda med en äldre byggrätt som de områden som ej är detaljplanlagda.

Parkmark, dvs. grönområden som är tillgängliga för alla, fyller många funktioner. Som all gemensam mark utgör den en mötesplats för människorna i området, till skillnad från de privata trädgårdarna.

Långsjöområdet behövs som en grön lunga i denna del av Sicklaön. De träd och annan växtlighet som finns längs Vattenverksvägen utgör för sjön ett visst skydd mot föroreningarna från trafiken på de stora trafiklederna. Det är viktigt att kommunen markerar detta genom att inte tillåta att grönområdet naggas i kanten.

Om kommunen inte äger mark i lämpligt läge för en gruppbestad av tänkt typ så måste andra lösningar övervägas: hyra, arrende eller köp av mark.

### Remissvar beträffande detaljplan för Tallidens skola och för del av Birkaområdet 2003-01-07

Nordvästra delen av planområdet är kraftigt bullerstört och bör därför absolut inte användas till bostäder. Vi motsätter oss planerna att bygga bostäder alldeles intill motorvägen med tanke både på buller och förorenad luft. Detta område är idag planlagt för idrottsändamål och som allmän platsmark och denna planläggning bör bestå.

Vi anser det viktigt att grönområdet runt skolan bevaras även för framtiden, med tanke på både barns och vuxnas behov av ren luft och möjlighet att röra på sig.

Att bygga ungdomsbostäder är en bra idé men inte på grönområden, mark för idrottsändamål etc. Dessa bör lämnas ifred för de omkringboendes behov.

### Synpunkter på detaljplan för Sicklaön 374:1 m. fl. Stubbsund 03-06-06

Nacka Miljövårdsråd har tagit del av planerna på att bygga bostäder på Stubbsund och vill här framföra föreningens synpunkter.

Vår åsikt är att området är utomordentligt olämpligt att bygga bostäder på. Skälet är naturligtvis att området är så bullerstört. Byggherren försvarar planen med att det handlar om studentbostäder. Vi menar att "bostäder är bostäder", har myndigheterna en gång givit tillstånd till boende i området så kan dom inte neka någon att bo där. Att det i all framtid skulle komma att förbli studenter verkar föga sannolikt.

Nyproduktion av bostäder, som för att fylla gällande bullernormer kräver att det byggs bullervallar på två sidor, bör inte komma till stånd. Skärps kraven på bullerskydd i framtiden kan både kommun och fastighetsägaren drabbas av kostnader. Det handlar om ett så ringa antal bostäder att det gör varken "till eller ifrån". Att då utsätta kommunen, d.v.s. skattebetalarna, för denna risk, tycker föreningen är onödigt.

En annan aspekt är att området har ett visst naturvärde i så motto att det delvis är en våtmark, en tidigare ringaktad biotop, som med ökad kunskap har visat sig ytterst viktig för den biologiska mångfalden. Stränderna runt sjön bör således skyddas.

Som avslutande argument mot bebyggelse på Stubbsund kan framföras att de planerade bullerplanken kommer, med till visshet gränsande sannolikhet, också att bli klotterplank. Föga lustigt för kringboende och tågresenärer.

### Remissvar beträffande Kvarnholmen - Hästhalmssundet - Östra Gäddviken 2003-09-15

Nacka Miljövårdsråd anser att riktigt att bygga bostäder på före detta industriområden.

Vi anser däremot att den föreslagna exploateringen är på tok för hög för detta lilla område. Den hårda exploateringen medför mycket hårt slitage på grönyttorna. Risken är stor att, liksom i andra skogsområden i Centrala Nacka, undervegetationen försvinner, med följd att jorden eroderar och skogen inte förnyas. I bästa fall blir resultatet en sorts skogspark, i sämsta fall att klipporna blir kala när dagens träd faller för ålder eller storm.

Det är en självklarhet att strandskyddet skall beaktas överallt. Kajerna ska utnyttjas som rekreations- och grönområden. Sjönära bebyggelse skall **ej** tillåtas.

Sprängning bör undvikas helt.

Bostäderna ska byggas i de lägen där de kan tillgodogöra sig solvärmen, i syfte att minska

energibehovet för uppvärmning under de 8-9 kalla månaderna per år. Solpaneler rekommenderas.

För att få en variation i bebyggelsen bör befintliga byggnader inventeras och så många som möjligt sparas för i första hand annan användning än bostäder (verkstäder, affärer, kulturell verksamhet, kontor).

Vi efterlyser också en hälsokonsekvensbeskrivning.

## Remissvar beträffande program för detaljplan för Danvikshemsområdet 2003-09-17

### **Nacka Miljövrådsråd anser att den föreslagna exploateringen är på tok för hög för detta område. Det är en förlust när Nackas norra kust förlorar sin gröna karaktär, från vattnet likväld som från land.**

Den hårda exploateringen medför mycket hårt slitage på grönytorerna. Risken är stor att, liksom i andra skogsområden i Centrala Nacka, undervegetationen försvinner, med följd att jorden eroderar och skogen inte förnyas. I bästa fall blir resultatet en sorts skogspark, i sämsta fall att klipporna blir kala när dagens träd faller för ålder eller storm.

Det är särskilt angeläget att avstå från eller minska bebyggelsen på platån norr om seniorbostäderna, i handlingarna kallat delområde 2. Där finns flera fina ekar som det är viktigt att bevara.

Det är en självklarhet att strandskyddet skall beaktas överallt. Kajerna ska utnyttjas som rekreations- och grönområden. Sjönära bebyggelse skall ej tillåtas.

I syfte att bevara så mycket som möjligt av den gröna kusten bevaras skall all bebyggelse som tillåts smyga intill berget, bakom träridåer. Detta gäller även privat tomtmark. Vi kan inte acceptera att den gröna kusten offras för att enskilda personer skall få en strålande utsikt.

Sprängning bör undvikas helt.

Bostäderna ska byggas i de lägen där de kan tillgodogöra sig solvärmen, i syfte att minska energibehovet för uppvärmning under de 8-9 kalla månaderna per år. Solpaneler rekommenderas.

Vi efterlyser en hälsokonsekvensbeskrivning.

## BOO

### **Yttrande över utställd detaljplan för del av Lännersta "Soldatvägen, Blåmesvägen, Grönfinksvägen m.fl." 2003-02-10**

Nacka Miljövrådsråd har tagit del av ovanstående handling och vill därför framföra följande:

- Person i ny byggnad bör ej utsättas för högre strålning än 0,2 microTesla, varför den föreslagna gränsen för bygglov bör flyttas ytterligare en bit ifrån kraftledningen.
- Vi ifrågasätter om det är nödvändigt att ta naturmark i anspråk för att bygga en ny väg. Befintliga vägar har hittills fungerat och den förväntade trafikökningen borde bli begränsad då det totala antalet fastigheter är relativt litet och majoriteten av dem redan idag är permanentbostäder. Det föreslagna vägbygget skulle även verka störande för dem som badar vid Kocktorps-sjöns södra strand.
- Vi förutsätter att den fastighetsägare som så önskar får nyttja enskild avloppslösning om denna uppfyller "kretsloppskriterierna" samt hämta vatten från egen brunn om detta är tjänligt.

### **Yttrande över utställd detaljplan för Kummelnäs 7:5 och del av Kummelnäs 7:6, Jenny Linds väg 6 2003-02-14**

Nacka Miljövrådsråd har tagit del av ovanstående handling och vill därför framföra följande:

För området gäller strandskydd. Vi anser inte att strandskyddet bör upphävas. Skulle man ändå göra det anser vi att det är viktigt att:

- Ingreppen i naturen bör minimeras, d.v.s.
  - sprängning tillåts ej
  - möjligheten till lov gällande trädfällning minimeras
- För att understryka allmänhetens rätt till stranden att inte tillåta inhägnad (staket) av tomten närmast stranden samt att ta bort möjligheten till uthus (friggebodar) i slänten.
- Byggnadsarean bör begränsas i enligt med gällande områdesbestämmelser (av hänsyn till näraliggande områden).

### **Detaljplan för del av Kummelnäs, Björnbergområdet (Område E), Boo 2003-08-21**

Nacka Miljövrådsråd har tagit del av planerna på permanentning och förtätning av rubricerade områden och vill här framföra föreningens synpunkter.

En permanentbosättning i sommarstugeområdena runt Stockholm är en process som knappast går att stoppa med civiliserade metoder. Permanentbosättningen i sommarstugor är ofta det enda sättet för familjer i "normala" inkomstlägen att skaffa eget hem, eftersom nyproduktionen f. n. i stor utsträckning vänder sig till de ytterst välsituerade.

Vad Nacka Miljövrådsråd emellertid särskilt vill trycka på är att kostnaderna för "uppgraderingen" av väg-, vatten- och avloppsstandarden inte får bli så höga att mindre bemedlade blir tvingade att lämna området. Kan till ex. vatten- och/eller

avloppsfrågan lösas inom den enskilda fastigheten eller genom en begränsad samfällighet, så bör så kunna få ske. Ur miljösynpunkt kan detta vara en fördel bl. a. med hänsyn till vattenbristen i den bergiga skärgårdsmiljön.

Det torde inte vara obekant att det finns både väl beprövade som nyare metoder att framgångsrikt lösa dessa problem lokalt. Föreningen tycker sig dock ha funnit en viss ovilja från kommunens tjänstemän att ta till sig dessa lösningar, av skäl som av oss framstår som svårförståliga. Vi hoppas att med tiden en förändring härvidlag skall komma till stånd.

## Detaljplan för del av Hasseludden och Kummelnäs, Lövberga (Område D)

Nacka Miljövårdsråd har avgivet svar 2003-09-01

## SALTSJÖBADEN - FISKSÄTRA

### Remissvar angående förslag till Naturreservat Tattby samt utvidgning av detsamma 2003-10-15

Nacka miljövårdsråd har tagit del av förslaget och uppskattar mycket att man nu föreslår att naturreservatet utvidgas söderut mot Kvarnstuguvägen.

Vi har tidigare föreslagit att detta område skulle inkluderas i reservatet, se vårt remissvar av 1998-11-10 beträffande Upphävande av del av stadsplan för del av Saltsjöbadens köping (Solsidan) S123, för Solsidan 2:4, Dnr 97-120 214 och vårt remissvar om reservatsbildningen för två år sedan.

Angående skötselplanen anser vi att naturen i skogsmarken huvudsakligen ska få sköta sig själv.

**Sammanfattning: Nacka Miljövårdsråd tillstyrker det föreslagna reservatet med den föreslagna utvidgningen.**

## ÄLTA

### Synpunkter på utveckling av Älta och dess centrum 2003-12-17

Områdesnämnden Älta kallade 3 december till ett möte om Älta och dess centrum. Därvid presenterade Elisabeth Lilja, Stockholms universitet, sin utredning "Idéutveckling om Älta och dess

centrum" och representanter från JM presenterade fyra olika utbyggnadsförslag framtagna av Olof Lotström, ÅWL arkitekter. Mötesdeltagarna uppmanades att komma med synpunkter senast 2003-12-17.

För att göra Älta centrum mer attraktivt är det som Elisabeth Lilja framhåller viktigt att se till att det finns bättre platser för möten och sociala kontakter i centrum. Vid tidigare ombyggnader har det öppna området mitt i centrum minskats och sambandet mellan planen försämrats, detta bör åtminstone återställas.

Vidare är det viktigt att få fler och intressantare affärer till centrum.

Rökförbud bör införas inomhus i Älta centrum, avser givetvis samtliga lokaler.

Det är väsentligt att bevara Älta torg som ett bilförbjudet område för gång- och cykeltrafik. Förslaget från JM att använda detta område som bilparkering och att medelst sprängning utvidga ytan bör mycket bestämt avvisas. Denna tanke har varit uppe och avvisats tidigare.

En viss utbyggnad inom området bör kunna komma på fråga men samtliga förslag från JM ger en för kraftig utbyggnad som inskränker på traktens viktiga grönområden. Speciellt bör ingen ytterligare bebyggelse tillåtas mellan nuvarande bebyggelse vid Oxelvägens slut och Ältasjön, inte heller bör träsket öster om Ältavägen mellan Solvägen och Wittes väg bebyggas, det är viktigt för djurlivet.

Av JM:s fyra alternativa förslag bör man utesluta alternativ 4 att flytta all trafik från Ältavägen till Oxelvägen och Almvägen. Även om trafiken skulle minska är det olämpligt att dra genomfartstrafiken genom bostadsområdet. Inte heller alternativ 3 att flytta busstrafiken bort från bostadsområdet till Ältavägen är lämpligt.

Gång- och cykelvägnätet inom området bör förbättras. En gångtunnel bör byggas under Ältavägen mitt för centrum. Tidigare gick det att cykla och gå utan trappor från gångtunneln under Almvägen mot centrum. Denna möjlighet bör återställas.

Tanken att anordna en bussbytesplats vid Älta centrum är tämligen obegriplig. Däremot skulle Ältas kollektivtrafik förbättras betydligt om man inrättade en busshållplats för passerande motorvägsbussar på Tyresöleden vid Ekstubbena. Ältas förbindelser mot t.ex. Skarpnäck, Trollbäcken och Tyresö är ju avsevärt mycket sämre idag än vad de varit tidigare (med linjerna 828 och 173). Då skulle även infartsparkeringen vid Ekstubbena äntligen komma till användning.