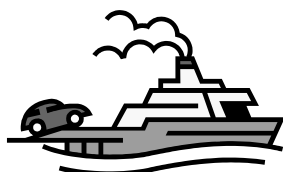
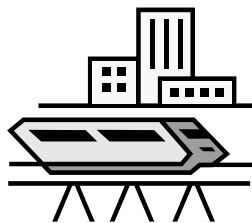




NACKA MILJÖVÅRDSNYTT

NR 1, 2006



BILAR, BUSSAR, TÅG, BÅTAR

Nackas expansion och trafikproblem:

- Ska Saltsjöbanan bli spårväg?
- Biltunnel genom Henriksdalsberget?
- Spår till Orminge och Gustavsberg eller ny Skurubro?
- Tunnelbana till Nacka?
- Nya lösningar - framtidens transportsystem?

Kom till ÅRSMÖTET onsdag den 5 april 2006 kl. 19,
i Orkestersalen, Dieselverkstaden.

Björn Sylvén talar om framtidens trafik i Nacka. Han har i decennier varit trafikdebattör med olika förslag till trafiklösningar för Storstockholm. Han är även känd för att ha givit ut flera böcker med Stockholmsbilder.

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

VÄLKOMNA! Styrelsen

NACKA MILJÖVÅRDSNYTT 1/2006

Innehållsförteckning

Kallelse till årsmöte	3
Trafik och hälsa	4
Energifrågorna och hälsa	5
Verksamhetsberättelse för år 2005	6
Yttranden och skrivelser	8
Administration	8
Renhållning	8
Grönområden	9
Trafikfrågor	14
Boo	16
Sicklaön	19
Saltsjöbaden – Fisksätra	21
Älta	23
Adresser till styrelseledamöter m.fl.	24

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 Nacka Miljövårdsråds hemsidor på internet under adress www.nackamiljo.se.

KALLELSE TILL ÅRSMÖTE

Styrelsen för Nacka Miljövädråd inbjuder till årsmöte onsdagen den 5 april klockan 19.00 i Orkestersalen, Dieselverkstaden, Marcusplatsen 17 i Sickla. Det är ca 100 m promenad från hållplatserna Sickla station och Sickla bro. Se www.dieselverkstaden.se



NACKAS EXPANSION OCH TRAFIKPROBLEM

Före årsmötesförhandlingarna talar Björn Sylvén om Bilar, Bussar, Tåg, Båtar -Nackas expansion och trafikproblem. Ska Saltsjöbanan bli spårväg? Biltunnel genom Henriksdalsberget? Spår till Orminge och Gustavsberg eller ny Skurubro? Tunnelbana till Nacka?

Björn Sylvén har i decennier varit trafikdebattör med olika förslag till trafiklösningar för Storstockholm. Han är även känd för att ha givit ut flera böcker med Stockholmsbilder.

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 13 mars kan behandlas av styrelsen för beslut på årsmötet. Skicka helst som e-post till ordf@nackamiljo.se. Motioner och styrelsens förslag läggs ut på <http://www.nackamiljo.se/motioner2006.html>.

Styrelsen



TRAFIK OCH HÄLSA

Under senare år har trafikens hälsoeffekter diskuterats en hel del. Det inte bara trafikolyckorna som står i fokus utan även avgaserna och dess effekter på astmatiker och andra lungsjuka. Även bilismens bidrag till den fysiska inaktiviteten och överviktsproblematiken har lyfts fram.

Föreningen Läkare för Miljön har som syfte att föra fram samband mellan miljö och hälsa. I november 2005 uppvaktade föreningen Näringsdepartementet, med anledning av den transportpolitiska proposition som är under utarbetande.

I detta PM tar vi ett helhetsgrepp på trafikens hälsoeffekter. Vi anser att det trafiksystem som planeras ska vara uthålligt ur alla aspekter. Vi förordar därför olika former av kollektivtrafik.

Här återges inledningen i PM. Den fullständiga texten inklusive referenser kan läsas på www.dnsy.se/lfm.

PM inför den transportpolitiska propositionen 2005

Regeringen har i samband med den transportpolitiska propositionen ett utmärkt tillfälle att planera för ett trafiksystem som är långsiktigt hälsosamt för både människor och natur.

Läkare för Miljön hemställer att inriktningen i den transportpolitiska propositionen 2005 blir ökade satsningar på kollektivtrafik och minskade satsningar på vägtrafik. För detta talar dels de direkta negativa hälsoeffekter som biltrafiken har, dels de långsiktiga indirekta negativa hälsoeffekterna som orsakas av bilismens skador på miljön.

Vi anser också att nya innovativa lösningar måste tas till vara för att bygga ett hållbart trafiksystem. Utifrån vårt yrkesperspektiv vill vi visa på trafikens påverkan på folkhälsan. De negativa effekterna sker dels genom direkta hälsoeffekter, dels genom indirekta hälsoeffekter som orsakas av de miljöskador som trafiken orsakar. Sett i ett längre perspektiv är det uppenbart att dagens trafiksystem kommer att åstadkomma ännu större indirekta skador.

De direkta hälsoeffekterna av bilismen är ganska väl kartlagda. Kostnaderna enbart för trafikolycksfallen uppgår till cirka 20 miljarder årligen. Därtill kostar fysisk inaktivitet, till stor del beroende på bilismens dominerande ställning som transportmedel, 15 miljarder kronor. Andra kostnader tillkommer för luftvägssjukdomar och psykisk ohälsa.

Indirekta hälsoeffekter av bilismen orsakas av miljöstörningar. Sådana miljöstörningar är t.ex. följderna av klimatförändringar i form av översvämningar, stormar, värmeböljor, förändrat skogs- och jordbruk och turism. Skador på växtlighet på grund av marknära ozon är ett annat exempel. Kostnaderna för hälsoeffekterna av miljöstörningar är betydligt mer svåröverskådliga men troligen många gånger större än kostnaderna för de direkta hälsoeffekterna.

Trafikpolitiska beslut som innebär sänkta hälso-relaterade kostnader ger således finansiellt stöd för att bland annat öka samhällets stöd för kollektiv-, gång- och cykeltrafik.

Slöseri med olja leder snabbare till högre priser och oljebrist, vilket i sin tur leder till högre kostnad för sjukvård och negativa hälsoeffekter på grund av arbetsmarknadsproblem.

Att enbart titta på stigande oljepriser och kommande oljebrist leder till ett ensidigt fokus på alternativa bränslen. Detta är dock inte en tillräckligt hållbar lösning. Faktorer som trafikolycksfall och fysisk inaktivitet påverkas inte alls. Det är också svårt att utan negativ miljöpåverkan framställa de stora mängder alternativ energi som behövs för att upprätthålla dagens trafikvolym.

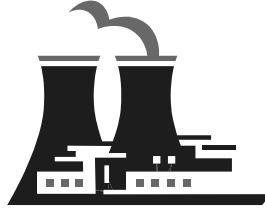
Läkare för Miljön förordar att man i planeringen av det framtida trafiksystemet använder den s.k. back-casting-modellen: Hur skulle ett mycket resurssnålt, rent och hälsofrämjande trafiksystem kunna se ut om 20-50 år? Hur kan vägen dit se ut?

Med ett sådant perspektiv kan man sätta upp kriterier för ett uthålligt trafiksystem:

- Mycket last per enhet drivmedelsenergi
- Mycket last per kg råvara/byggmaterial
- Mycket last per ytenhet (väg, bana etc)
- Oberoende av fossila bränslen
- Små mängder avgaser och andra föroreningar
- Stimulera människor till fysisk aktivitet (gång, cykling)
- Låg bullernivå
- Säkert

Förutom gång- och cykeltrafik så uppfyller trafikmedel som järnvägar, minimiljöbussar, spårvagnar, balkbanor, kabelbanor, spårtaxi och färjor kriterierna mycket bättre än biltrafik.

Ingrid Eckerman, Läkare för Miljön



ENERGIFRÅGORNA OCH HÄLSA

Oljan är dyrare än vad den varit på 50 år. För 50 år sedan räckte ett fat olja till att ta fram och få ut på marknaden 50 fat. Idag räcker det bara till 5 fat. När det går åt ett fat olja för att få fram ett fat - vad händer då?

Många tror att andra energislag kan ersätta oljan, och att vi kan fortsätta använda lika mycket energi som idag. Men vi har ännu inte sett de stora solkraftverk, vindkraftverk, vågkraftverk etc som ger oss de stora billiga energimängder som vi byggt upp vårt samhälle på. Vi kan heller inte odla energiskog över hela Sverige - vi behöver både åkrar, virke och pappersmassa, liksom rekreationsområden. Kärnkraft är inte heller något alternativ eftersom uran dels är en ändlig råvara, dels då påverkan på miljö och hälsa i samband med brytning och avfallshantering ofta är mycket stor.

Det troliga är att vi får en ganska hårdhänt omställning till en lägre energiförbrukning. Till att börja med höjs oljepriset kraftigt, och därmed priset på alla varor, eftersom olja är inblandat både som råvara, i tillverkningen och i transporterna. En ökande andel av vår inkomst går till mat. Vi får sluta resa utomlands, och minska vårt bilåkande. Vi får tränga ihop oss mer i bostäderna. Kanske vi återgår till att odla i våra trädgårdar, och koloniträdgårdar

anläggs i parkerna. Kanske hästar börjar synas på gator och åkrar.

Det är tragiskt att vi bränner upp oljan eftersom den är en så utmärkt råvara. Idag har vi olja i våra datorer, bilar, köksverktyg, kläder, läkemedel, matförpackningar. Här blir det svårt att hitta fullgoda ersättningar.

Nu undrar kanske läsaren vad detta har med hälsa att göra. Stora förändringar som man saknar möjlighet att påverka utgör alltid en stressfaktor för människan. Om stressen är långvarig så får vi ständigt förhöjda halter av stresshormoner. Detta påverkar vårt blodtryck, blodsockerhalt och vikt och leder till ökad risk för diabetes och hjärt-kärlsjukdomar. Dessutom påverkas vi mentalt, med lägre prestationsförmåga, humörsvängningar, sömnstörningar, depressioner och försämrad inlärningsförmåga. Förmågan att bli gravid kan påverkas hos kvinnor. Stress och sömnsvårigheter kan ge ökad värk i kroppen.

När allting blir dyrare blir också hälso- och sjukvården dyrare. Om detta leder till försämrad tillgänglighet för alla, eller om en del får bra sjukvård och andra sämre, vet vi inte idag. Men det kan bli svårare att få tag på läkemedel och utrustning.

Läkare för Miljön www.dnsy.se/lfm

Om Sverige ska bli självförsörjande på etanol och ersätta bensin till vagnparken motsvarande fyra miljoner bensindrivna bilar, då är det nödvändigt att allt trä i hela Sveriges skogsindustris produktion och export används till etanolframställning.

Om etanolen ska framställas av grödor på jordbruksmark måste marken för landets hela livsmedelsproduktion tas i bruk – och inte bara ge en enda skörd om året utan fem.

Conny Pettersson, DN Ekonomi, 10.2.2006





VERKSAMHETSBERÄTTELSE FÖR ÅR 2005

Denna verksamhetsberättelse läses bäst som <http://www.nackamiljo.se/nmr2005.html> på Internet. Där går det att klicka på texterna för att få mer information och läsa de fullständiga remissvaren etc.

Styrelsemöten

Under 2005 har styrelsen haft 10 protokollförda sammanträden (19/1, 21/2, 16/3, 13/4, 9/5, 8/6, 18/8, 15/9, 24/10, och 23/11).

Styrelseledamöter etc.

Ordförande	Jan Åman
Kassör	Olof Sandström Lennart Balk Carin Brand Egon Lundqvist Björn Strehlenert Birgit Sundin
Styrelsesuppleanter	Mikael Borgh Vilhelm Herlin Gunilla Ingmar Maud Nilsson
Revisorer	Sten Hjalmarsson Karl Siik
Revisorssuppleanter	Carina Andersson Folke Procopé
Valberedning	Carl-Cedric Coulianos Gun Mattsson Thomas Åhlin

Remissvar/yttranden

Nacka Miljövårdsråd har under 2005 avgivit remissvar i följande frågor:

- Detaljplan för fastigheten Orminge 61:1 m.fl., livsmedelshall (Lidl), 2005-01-17.
- Stockholms stads remiss: Lugnetområdet, 2005-01-24.
- Program för Södra Hedvigslund, 2005-02-25.
- Program för Älta Centrum och dess närområde, 2005-02-25.

- Detaljplan för Baggensudden 7:8 m.fl., (Neglinge centers parkering), 2005-02-28.
- Detaljplan för del av Tollare 1:16, skola i Tollare, södra Boo, 2005-03-23.
- Detaljplan för del av Tattby 2:2, Solsidevägen (mellan Tippen och Ljuskärrsberget), 2005-05-11.
- Detaljplan för Bo 1:51 m.fl. delar av Boo och Lännersta, Boovägen, Kaptensvägen, Kaptensstigen m.fl., 2005-05-12.
- Program för detaljplaner, Finntorp, 2005-06-13.
- Detaljplan för sydvästra Björknäs, Kvarnvägen, fastigheterna Björknäs 1:1, 1:85 m.fl, 2005-07-01.
- Detaljplan för del av Ekudden, Sicklaön 140:6 m.fl., 2005-09-06.
- Detaljplaner för Danvikslösen, fyra stycken till Nacka, två till Stockholm och en till vägverket, 2005-09-23.
- Detaljplan för fastigheten Sicklaön 83:32, Uddvägen, 2005-11-21.
- Förslag till ny renhållningsordning med ny avfallsplan 2006-2010 i Nacka kommun, 2005-11-25.
- Detaljplan för Sicklaön 70:23 m.fl., Ekdungen, Skuru, 2005-11-30.
- Detaljplan för Sicklaön 34:1 m.fl., Prinsessvägen, Skuru, svar senast 2005-12-26.

Nacka Miljövårdsråd har under 2005 avgivit yttranden/skrivelser i följande frågor:

- Nacka Miljövårdsråd har anslutit sig till ett utpropp att göra Gröna dalen (mellan Fisksätra och Tippen) till naturreservat, april 2005
- Utställd detaljplan för Boo 1:502 m.fl., Dalkarlsvägen, Ripvägen m.fl., 2005-05-09.
- Utställd detaljplan för del av Tollare 1:16, skola i Tollare, södra Boo, 2005-05-17.
- Ansökan om bygglov för mobiltorn och teknikbodar i Nackareservatet (Erstavik 6:1), på berget väster om Kolarängen, 2005-05-23.
- Utställd detaljplan för fastigheten Orminge 61:1 m.fl., livsmedelshall (Lidl), 2005-05-31.
- Synpunkter på Björkhagens golfklubbs ansökan om marklov och strandskyddsdispens i Nackareservatet, Erstavik 6:1, 2005-06-12.

- Nacka Miljövärdnsråd protesterar mot att kommunen slutat att (mot betalning) skicka ut kommunala handlingar, 2005-08-18.
- Vägverkets remiss "Effektivare Nord-sydliga förbindelser i Stockholmsområdet", 2005-09-12.
- Nacka Miljövärdnsråds utlåtande över Nacka kommuns förstudie över Skuruparken samt en hemställan om att göra naturreservat av Skuruparken, 2005-09-15.
- Synpunkter på förslaget att ge strandskyddsdispens för nätstation på Erstavik 6:1, Ältavägen vid Dammtorpssjöns strand, 2005-10-25.

Aktiviteter

- Representant för Miljövärdnsrådet deltog i Kommunförbundet Stockholms läns konferens 9.2 "VAS-rådets konstituerande rådsmöte" (VAS-rådet = Vatten- och Avloppssamverkan i Stockholms län).
- Diskussion med politiker under Ältadagen 12.2.
- Representant för Miljövärdnsrådet deltog i RTKs (RTK = Landstingets Regionplane- och Trafik-kontor) seminarium 18.2 "Omvandlingsområden – strategier och metoder för VA, planering och genomförande" (Omvandlingsområden: från fritidshus till permanentboende).
- Mitt i Nacka skrev om golfbaneutbyggnad i Nackareservatet 10.5, efter att representanter för Miljövärdnsrådet, KSSF och Naturskyddsföreningen visat journalist och fotograf runt 3.5.
- Representant för Miljövärdnsrådet deltog i ett seminarium "Hur vill vi ha trafiken öster om Slussen i framtiden?" i Landstingshuset 24.5, arr. Miljöpartiet i länet.
- Samrådsmöten om Danvikslösen hölls 25.8 i Dieselverkstaden samt för Saltsjöbanans och Tvärbanans del 30.8 i Sjöfartshotellet.
- Diskussion intierad av Naturskyddsföreningen i Nacka om Nackas grönområden 13.9 i Studiefrämjandets lokaler i Finntorp.
- Mitt i Nacka skrev om projekt Danvikslösen 4.10 efter att representanter för Miljövärdnsrådet tillsammans andra natur-, miljö- och hembygdsföreningar träffat journalist och fotograf.
- Representant för Miljövärdnsrådet deltog i Naturskyddsföreningens möte "Bygg och förbättra naturvärden i Älta" med Vilhelm Herlin 26.10, Älta bibliotek.
- Representant för Miljövärdnsrådet deltog i Naturskyddsföreningens möte om mobilstrålning 14.11.

- Representant för Miljövärdnsrådet deltog i Boo Miljö- och Naturvänners möte 17.11, Orminge Folkets hus. "Tollare med 800 nya bostäder. Blir det något grönt kvar?" Om exploateringsplanen för Tollare med bl a Tord Runnäs.
- Representant för miljövärdnsrådet deltog i Länsstyrelsens VA-nätverksträff 14.12.
- Aktivt deltagande i flertalet av Älta områdesnämnds öppna möten 2005.
- Representant för Miljövärdnsrådet deltog i Områdesnämnden Sicklaöns öppna möte 11.10.

Arbetsgruppen Bevara Nackareservatet

Nacka Miljövärdnsråd har varit representerat vid möten med Arbetsgruppen Bevara Nackareservatet. Gruppen har arbetat för reservatsbildning av hela Nackareservatet och mot golfbaneutbyggnad och mobilmaster i Nackareservatet. Ett utförligt remissvar om reservatsförslaget har utarbetats och ett flertal skrivelser har sänts till myndigheter och lokalpress.

Storstockholms Miljöorganisationers Trafikråd

SMTR, Storstockholms Miljöorganisationers Trafikråd, består av ett 20-tal miljöföreningar i Stockholmsområdet. Representanter från Miljövärdnsrådet har deltagit i flertalet av SMTRs möten.

Miljövärdnsnytt

Under 2005 har ett nummer av Miljövärdnsnytt utkommit. Tidningen har sänts till medlemmar och till bibliotek.

Hemsida

Nacka Miljövärdnsråd har en hemsida med adress www.nackamiljo.se. Där finns de flesta av Miljövärdnsrådets remissvar, yttranden, skrivelser m.m. Även de nummer av Miljövärdnsnytt som utkommit sedan 2000 finns i huvudsak att tillgå där.

Under 2005 har tre nyhetsbrev om pågående remisser och kommande möten sänts till de medlemmar som uppgivit sin e-postadress för föreningen. Brevet hänvisar till mer detaljerad information på hemsidan.

Årsmötet

Årsmötet hölls den 31 mars 2005 i Dieselverkstaden. Före årsmötesförhandlingarna talade Kerstin Nöre, byggnadsingenjör och ledamot i Nackas kommunstyrelse, om "Strandskydd och riksintressen".

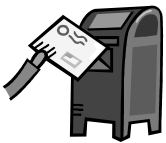
Vid årsmötet behandlades en motion från Gunilla Ingmar om skydd för Skuruparken.

På styrelsens uppdrag: Jan Åman, ordförande



YTTRANDEN OCH SKRIVELSER

Under året har ett stort antal yttranden och skrivelser författats (se verksamhetsberättelsen). I många fall har flera skrivelser i samma ärende lämnats, för de olika stegen i beslutsprocessen. Här är de senast avgivna svaren i respektive ärende. Samtliga skrivelser finns på hemsidan www.nackamiljo.se.



ADMINISTRATION

Angående utskick av politiska beslutsunderlag
2005-08-18

Skrivelse till sekreterarna i områdesnämnderna Boo, Saltsjöbaden – Fisksätra, Älta och Sicklaön, kommunfullmäktige och kommunstyrelsen

Vår förening – Nacka Miljövädråd – arbetar med miljöfrågor i Nacka kommun. Detta sker huvudsakligen genom att ta del av och, när så av oss anses erforderligt, framföra synpunkter på kommunens planer i olika avseende. Föreningen är remissinstans.

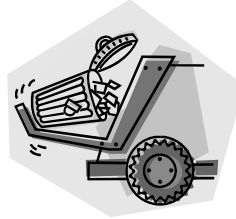
Vi har nu erfårit att "kommunen" inte längre är beredd att skicka ut beslutshandlingar med posten utan hänvisar till kommunens hemsida. Om detta blir verklighet så ställs vår förening inför stora problem, av flera orsaker. Ett problem är att alla medlemmar inte har tillgång till Internet. Ett annat är att handlingarna som presenteras på hemsidan ofta inte är kompletta. Dessutom läggs handlingarna ibland ut på hemsidan alldeles för sent för att vi skall hinna lämna synpunkter.

Beslutande politiker i olika nämnder och styrelsen får väl - antar vi - handlingarna på sedvanligt sätt, vi borde kunna "haka på där". I våra ögon verkar det lite konstigt att remissinstanserna ska få det officiella remissunderlaget genom en dator.

Det nuvarande priset - 250 kr per nämnd e.d.- täcker naturligtvis inte kostnaderna. Kanske kan en måttlig prisjustering diskuteras.

Vi hoppas och tror att det skall komma till en godtagbar lösning på detta problem. Kanske blir det aldrig ett problem ens.

RENHÅLLNING



Remissvar beträffande förslag till ny renhållningsordning med ny avfallsplan 2006 – 2010.
2005-11-25

Nacka Miljövädråd stödjer planens övergripande värderingar. Givetvis ser vi det som positivt att avfall sorteras och återanvänds i största möjliga utsträckning. Vi förutsätter att kommunen kommer att anta avfallsplanen i de politiska nämnderna och därefter tillskjuta de ekonomiska medel som krävs för att planen skall kunna uppfyllas.

Avsaknad av ett övergripande miljöprogram för kommunen påpekas, liksom bristen på resurser i vissa fall för att verkställa fattade beslut. Det framgår att betydande delar av nu gällande plan inte genomförts, t ex hantering av nedlagda avfallsupplag, avfallsstatistik och tillsyn vid centrumanläggningar.

Det nya förslaget till avfallsplan för 2006-2010 verkar tyvärr ha en lägre ambitionsnivå än den ambitiösa gällande planen för 2000-2005.

I förslaget saknar vi följande:

- Hur skall komposterbart material insamlas, transporteras, komposteras och kompostjorden återbrukas, med avseende på kommunens, fastighetsägares, företags och enskildas material?
- Hur skall kompostering i flerbostadshus stimuleras?
- Varför sker inte kompostering vid skolorna på samma sätt som vid daghem och förskolor?
- Det finns inte angivet hur kontroll av föroreningar till luft, mark och vatten vid förbränning och från deponier skall ske, inklusive mätningar av dioxinvärden. Vi anser att värdena skall offentliggöras regelbundet.

Minskning av sopor

I planen anges att mängden avfall måste minskas. Det finns ingen plan för hur mängden farligt avfall skall minska, trots att detta borde vara prioriterat. Det är önskvärt att kommunen stöder lokal förmedling av användbara grovsopor.

Minskning av transporter:

Insamlingskärl för flertalet typer av avfall skall finnas inom gång- eller cykelavstånd för alla kommunens invånare. Bland problemen märks att medan farligt avfall tas emot på några få bensinstationer utöver de två återvinningscentralerna så tas inte ens enklare el- och elektronikavfall emot på andra ställen, vilket innebär en orimlig situation för boende i t ex Älta, Henriksdal – Kvarnholmen och delar av Boo. Det borde erbjudas hämtning av grovsopor. För dem som inte har bil är det idag en mycket betydande svårighet att transportera dessa till någon av de två återvinningscentralerna.

Källsorterat biologiskt nedbrytbart avfall bör i första hand komposteras lokalt och användas som jordförbättringsmedel i närområdet. Föroreningsgraden bör fastställas för att avgöra huruvida komposten kan användas för t.ex. parker och golfbanor, och i vilken mån den kan användas i jordbruk och matodlingar.

Latriner, hantering av fekalier och urin

I de områden där kommunalt vatten och avlopp saknas och där de boende erbjuds sådant måste de, innan de fattar beslut, få reda på de alternativ som står till buds (t.ex. om infiltrering är lämpligt på respektive tomt) och kostnaderna för detta.

Remissförfarandet

För övrigt anser vi att remisstiden för en text av denna omfattning bör vara minst två månader. 25 dagar är en alldeles för kort tid och uppfyller inte ens beslutet i Tekniska nämnden av 2005-10-18 att utställningstiden ska vara minst 4 veckor.

Vidare finner vi det anmärkningsvärt att Nacka Miljövärdsråd som ju är remissinstans för kommunala planfrågor och dessutom inkom med synpunkter på förra avfallsplanen inte fick sig denna remiss tillsänd vid remisstidens början utan först vid senare tillfälle på begäran.



GRÖNOMRÅDEN

Yttrande över ansökan om bygglov för mobiltorn och teknikbodar i Nackareservatet (Erstavik 6:1), på berget väster om Kolarängen 2005-05-23

Hi3G Access Ab har ansökt om tillstånd att bygga ett mobiltorn på ett av Nackareservatets högsta berg, väster om Kolarängen. Masten skulle bli synlig i en milsvid omgivning.

Platen ligger i Nackareservatet som sedan länge är klassat som riksintresse för friluftslivet och nu är på väg att även få ett skydd som naturreservat. Enligt Nackas gällande översiktsplan ska området vara ett grönområde.

Det framgår inte av ansökan som den föreligger på kommunens webbsidor men vi har skäl att befara att man även planerar att anlägga bilväg fram till platsen, ett ingrepp som allvarligt skulle skada den vildmarks-känsla som idag råder i Nackareservatet. Detta berg vid Kolarängen är en av de platser i Nackareservatet där man idag verkligen kan uppleva en vildmarks-känsla.

I bestämmelser för naturreservat i allmänhet och speciellt i de bestämmelser områdesnämnden redan Älta antagit för det blivande naturreservatet på platsen anges att man inte får bygga master, byggnader eller anlägga vägar utan särskilt tillstånd till detta.

På platsen där mobiltornet föreslås föreligger idag god mobiltäckning. God mobiltelefon-täckning kan med stor fördel uppnås genom att istället placera basstationer på andra platser såsom i befintlig mast strax öster om Tenntorp 1550 m NO om föreslagen plats, i befintlig mast vid Flatenvägen mittemot Skarpnäcks värmecentral på andra sidan Ältasjön (i Stockholms stad) 1650 m SV om föreslagen plats. Detta skulle dessutom vara i överensstämmelse med kommunens önskan att samlokalisera basstationerna.

Detta byggförslag saknar vidare miljökonsekvensbeskrivning, något som klart bör krävas vid etableringar i områden av detta slag.

Som vi även tidigare påpekat hade vi i Nacka Miljövärdsråd uppskattat att få sig ärenden av detta slag tillsänt som remiss. Vi brukar ju vara remissinstans för alla kommunens planärenden.

Slutsats

Nacka Miljövärdsråd avstyrker bestämt att ett mobiltorn byggs på denna plats. Det saknas godtagbara skäl att ge undantag för regeln att mobiltorn, byggnader och anläggningar inte får uppföras samt att vägar inte får anläggas i naturreservat och detta ska givetvis, även gälla i enlighet med av områdesnämnden Älta redan antagna föreskrifter för detta naturreservat i vardande. Denna ansökan om byggnadstillstånd måste således avslås.

Synpunkter på Björkhagens golfklubbs ansökan om marklov och strandskyddsdispens i Nackareservatet, Erstavik 6:1 Nacka 2005-06-12

I golfklubbens bygglovsansökan begär man att få göra tre förändringar av golfbanan:

- anläggande av nytt golfhål
- vändande av ett befintligt golfhål
- utfyllnad för stig.

Den 11 maj beslöt Områdesnämnden Älta att föreslå Nacka kommunfullmäktige att förklara kommunens del av Nackareservatet som naturreservat enligt syfte, avgränsningar och skötselplan daterad maj 2005. Skötselplanen för naturreservatet förbjuder fällande av träd, att förändra områdets permanenta topografi, ytförhållanden eller avrinningsförhållanden, till exempel genom att gräva, spränga, borra, dika, schakta, muddra eller fylla ut samt att anlägga väg.

Ansökan från golfklubben bryter uppenbarligen och i stor utsträckning mot den av ON Älta antagna skötselplanen. Att nu bevilja tillstånd till alla dessa ingrepp i Nackareservatet förefaller helt orimligt och är i strid mot tanken på att försäkra sig om att naturen bevaras genom att bilda naturreservat.

Områdesnämnden Älta beslöt 2004-04-21 att återremittera ärendet för att

1. Avvakta färdig utredning av Nacka reservatet.
2. Klargöra konsekvensanalys av markerade områden A+B, bla en detaljerad karta över de nya banornas hela sträckning med omgivning med cykelvägar och stigar markerade samt utslagsplatser, bollriktningar och greener.
3. Redovisning av skötselavtal på angivna ytor A+B, bla belysa miljökonsekvenser från de kemikalier/bekämpningsmedel som används på greenerna. Hur påverkas dagvattnet av de kemikalier som används på greenerna?

Den föreliggande tjänsteskrivelsen om strandskyddsdispens (Birgitta Held-Paulie 2005-05-17) uppfyller inte punkt 3, inte heller föreligger den i punkt 2 begärda konsekvensanalysen. Dagvattnet från golfbanan i sin helhet rinner mot de Natura 2000-klassade sjöarna Dammtorpssjön och Söderbysjön. Det nya hålet ligger inte inom det område som enligt ON Ältas beslut avsatts för golfbana.

I nämnda skrivelses avslutning anges att "Allmänhetens tillgänglighet till området blir oförändrad jämfört med dagsläget. Någon påverkan på djur- och växtlivet bedöms inte ske." I en skrivelse från golfklubben 2004-12-10 anges t.o.m. att syftet med ett nytt golfhål bl.a. är att öka tillgängligheten för friluftslivet.

Detta stämmer inte. I stället begränsas tillgängligheten för allmänheten, då ett vildmarksliknande område mellan golfbanorna minskar i omfång. Här

kan man idag uppleva tystnad, "frihet och rymd" och "skogskänsla", dvs. de kvaliteter som uppskattas mest av allmänheten vid vistelse i naturområden. Den allmänhet som så sällan får komma till tals när olika intressegrupper jagar råmark för sina aktiviteter.

Områdets betydelse, belyses också i det remissvar som Stockholms Orienteringsförbund lämnat tillsammans med 6 orienteringsklubbar med verksamhet i området. De skriver i sitt gemensamma remissvar: "Om golfbanan tillåts utvecklas här minskar skogens orienteringsvärde och reservatsområdet delas i två bitar – en östlig och en västlig med sjöarna som gräns. Hela reservatsområdet minskar därigenom radikalt i orienteringsvärde. Detta kan inte vara avsikten med reservatsidén."

Golfbilar

Det framgår inte av tjänsteskrivelserna att man vill anlägga flera nya golfvägar i oexploaterad terräng, bl.a. inom strandskyddsområdet runt de Natura 2000-klassade sjöarna. De stora nivåskillnaderna i området har hittills avhållit golfklubben från att använda sig av golfbilar.

Nu vill klubben ändra på detta genom att:

- anlägga en ny golfväg i branten ner mot golfbanorna vid Dammtorpssjön. Detta kräver utfyllnader, och skulle här bli ett stort ingrepp i naturen.
- vända ett hål så att greenen hamnar nära Sörmlandsleden. Detta ökar risken för att allmänheten kan träffas av golfbollar.

Att behöva möta golfbilar/golfmopeder på vandrigen i skogen eller på Sörmlandsleden, är för oss en befängd tanke. Golfbilar/golfmopeder hör inte hemma i ett naturreservat!

Övrigt

Den här delen av Nackareservatet är synnerligen välbesökt av boende i de stora bostadsområdena söder om skogen. Detta är deras närområde för naturkontakt. För kategorin "dagisbarn" och pensionärer kan man säga att områdets borte gräns går vid Dammtorpssjön/Söderbysjön. Det är således inget stort område som skall nyttjas av kanske ett per hundrausen närboende. Kan kanske jämföras med Liljansskogen norr om Östermalm. Att här överhuvudtaget ha en golfbana måste ses som synnerligen diskutabelt. Egentligen borde anläggningen avlägsnas, den hör helt enkelt inte hemma här, lika lite som skjutbanor och motocrossbanor. Inte blir det bättre av att Stockholm nu eventuellt tänker förtäta bebyggelsen i Kärrtorp och Björkhagen.

För att nu rädda vad som räddas kan anser Nacka Miljövädråd att man skall säkerställa

- att golfbaneområdet inte ytterligare utökas, dvs. att inga ytterligare ytor tas i anspråk för tee, fairway, ruff, green eller driving range.

- att inga ytterligare vägar anläggs för golfändamål utanför golfbaneområdet.
- att golfbilar eller golfmopeder inte tillåts i reservatet.

Utlåtande över Nacka kommuns förstudie över Skuruparken samt en hemställan om att göra naturreservat av Skuruparken 2005-09-15

I mars 2004 återremitterade kommunstyrelsens arbetsutskott förslaget till start-PM till Stadsbyggnadskontoret för att göra en förstudie, där frågan om Skuruparken som grönområde skulle prövas mot bakgrund av översiktsplanen och den lokala opinionen. I december 2004 var denna förstudie klar. Den har utarbetats av landskapsarkitekterna Elisabeth Rosell och Åsa Wilke och kommunantikvarie Gisela Tibblin. Studien är främst avsedd att ge ett fördjupat beslutsunderlag inom ämnesområdena kultur- och naturmiljö. En stark lokal opinion står bakom detta.

Förstudien är mycket väl utformad och presenterar parkens historia väl. Än i dag går vi på vägar och stigar i parken som är anlagda av Fredrik Magnus Piper på 1700-talet. Höjdpunkten för den dåtida besökaren var Cascaderna – vattenfall som anlagts i bäcken från Bastusjön i parkens nordvästra hörn. Numera syns inte bäcken alls – den är kulverterad. På ett intresseväckande sätt behandlar sedan förstudien friluftsliv, camping och stugliv i parken. I denna framställning, som ger en mångsidig bild av Skuruparken, ingår även byggnadsplaner och politik fram till dagens planläge.

Skuruparken har stor betydelse, då det gäller rekreation och friluftsliv. En liten skog i närområdet att andas ut i och hämta kraft i för den stressade storstadsbon. För skolor och förskolor är parken en fantastisk resurs. Vi vet också av erfarenhet, något som förstärks av modern forskning, att närheten till natur och naturupplevelse är en viktig förutsättning för att människan ska må bra. Bebyggelse och vägar i en viss del av den lilla Skuruparken skulle förstöra den genuina naturupplevelsen. Skogens ro skulle vara borta.

I Nackas gällande översiktsplan redovisas ingen ny bostadsbebyggelse inom området. Skuruparken är här redovisad som befintlig park- och fritidsanläggning. I översiktsplanen står vidare: "För Skuruparken föreslås ingen förändring av markanvändningen." Planerad höghusbebyggelse i Skuruparken strider således mot översiktsplanen. Vissa av de planerade husen kommer även att ligga på strandskyddat område. På det strandskyddade området ligger redan många stugor. Vissa av deras ägare har därtill kraftigt

privatiserat områdena kring sina stugor. "På plats kan man konstatera att hus och anläggningar byggts ut, utan att dispenser från bl. a. strandskyddet sökts/erhållits", står det i förstudien.

Utöver de käll- och litteraturstudier, som bedrivits för denna förstudie har två specialistutredningar gjorts. Utdrag ur dessa finns i förstudien. Trädgårds-historikern Klaus Stritzke har skrivit ett PM som behandlar parkhistoriska värden. Han jämför Skuruparken med Hagaparken, som på ett liknande sätt är uppbyggd med en vänlig gräsyta som öppnar sig mot vattnet, kantad av höga markanta bergsvägggar. Likaså drar han kopplingar till Baldersnäs, som var en av dåtidens mycket omskrivna landskaps-parker. Stritzke anser dock att Skuruparkens naturliga upplevelsevärden är mycket större.

Biologen Tomas Fasth har gjort en naturvärdes-bedömning. Han skriver att så mycket som ca 70 % av Skuruparken innehåller nyckelbiotoper. Det gäller främst områden med de gamla ekarna, som utgör en viktig del av Skuruparkens unika karaktär. Även områden med gamla tallar ingår. Dessa två expert-utlåtanden av Fasth och Stritzke ger förstudien en djupdimension.

Dessa specialistutredningar förstärks av Skogsvårdsstyrelsens inventering och registrering av nyckelbiotoper i Skuruparken (Skogsvårdsstyrelsen, Östra Mälardalens distrikt, Bo Törnquist, 2005-06-28). Om den nyckelbiotop som innefattar södra delen av Skuruparken skriver Bo Törnquist:

"Nyckelbiotopen betingar mycket höga naturvärden knutna till gammal senvuxen grovbarkig ek med håligheter och mulm (trämjöl), gammal grov tall, beskuggade mossbeklädda bergbranter, kalkhaltig mark, intressant insektsfauna och kryptogamflora. En värdehöjande faktor är att området är välfrekventerat och ligger i omedelbar anslutning till bebyggelse och skolor. För att trygga kontinuiteten av ek är det viktigt att en viss föryngring av ek kan ske. Sverige har ett stort internationellt ansvar att bevara gamla grova ekar. Sverige har ett av Europas bäst bevarade population av gammal och grov ek. Därför är det mycket viktigt att värna om denna typ av miljö. Det tar ju flera hundra år att skapa nya liknande miljöer."

Sammanfattning

De olika resultat som förstudien på ett mycket förtjänstfullt sätt kommit fram till visar att Skuruparken har ett synnerligen högt skyddsvärde. Dessa resultat förstärkes av Skogsvårdsstyrelsens inventering och registrering. Den stora andelen nyckelbiotoper, som nu ska skyddas enligt lag, gör att det skulle vara mycket olyckligt och problematiskt att bebygga parken. Därtill – låt Nackaborna få erfara att de har en historia! Att de har det har bland annat kommit fram i förstudien. Förstör därför inte

möjligheten för all framtid att återupprätta den engelska parken!

Skuruparken innehåller oersättliga värden, då det gäller rekreation för människorna i närområdet. Den omväxlande och dramatiska naturen vid Skurusundet fascinerar. För barnet ger den stimulerande och fantasiiggande upplevelser. Skulle våra barn i närområdet växa upp utan att veta vad en skog är för något? Bebyggelse i Skuruparken strider uppenbart mot översiktsplanen från 2002.

De riktlinjer som Nacka kommuns förstudie dragit upp pekar alla i samma riktning – Skuruparken måste skyddas och för att göra detta måste hela Skuruparken bli naturreservat – innan parken förslummas. Det har nu gått över ett halvår sedan förstudien kom och kommunen har ännu ej tagit tag i frågan. Varför dröjer kommunen?

Vi i Nacka Miljövårdsråd hemställer om – tillsammans med en lokal opinion på 3.400 personer – att Nacka kommun tar tag i Skuruparksärendet att arbetet på att göra hela Skuruparken till ett naturreservat omedelbart påbörjas att Skuruparken rustas upp och blir mer tillgänglig för allmänheten att en skötselplan upprättas, som bland annat stoppar stugornas privatisering av området.

Synpunkter på förslaget att ge strand-skyddsdispens för nätstation på Erstavik 6:1, Ältavägen vid Dammtorpssjöns strand 2005-10-24

Sammanfattning: Platsen för nätstationen är klart olämplig ur trafiksäkerhetssynpunkt och ur miljösynpunkt. Strandskyddsdispens bör avslås för den föreslagna platsen.

Under förra veckan sattes den mycket kritiserade mobilmasten vid Ältavägen vid krönet mellan Nacka gård och Hellasgården upp trots att de visste att de inte hade strömförsörjningen ordnad, ingen tillgång till el finns på platsen för närvarande.

Nu föreslås att ge strandskyddsdispens för att bygga en nätstation vid Natura 2000-klassade Dammtorpssjöns strand intill cykelvägen längsmed Ältavägen i Nackareservatet för att strömförsörja sändaren. Den föreslagna platsen för transformatorn ligger alldeles vid den kraftiga dubbelkurvan på gång- och cykelvägen vid passagen mellan Dammtorpssjön och Källtorpssjön strax nordväst om Hellasgården. Denna dubbelkurva är så kraftig för cyklister (mot Älta) som just rullat nedför backen att man tvingats sätta upp både förvarningsskylt på cykelvägen och en pil där kurvan börjar, är detta unikt? De flesta cyklister genar

så mycket de kan i innerkurvorna för att mildra dubbelkurvan.

Det går knappast att bygga en nätstation på platsen utan att man åstadkommer ett trafik hinder för cyklister som antingen får sikten skynd av transformatorstationen eller rent av kan köra in i den. Utrymmet där transformatorn planeras skulle istället behövas för att räta den för cyklister farliga dubbelkurvan eller som avkörningszon för den cyklist som försöker undvika en kollision.

Vidare används den föreslagna platsen av skridskoåkare på väg ut på Dammtorpssjön.

Vilka utsläpp skulle kunna uppstå vid t ex brand i nätstationen? Utsläpp från platsen rinner givetvis direkt ut i Dammtorpssjön som är Natura 2000-klassad.

Tyvärr har vi funnit att Nacka kommun, inklusive Områdesnämnden Älta, har varit alltför generösa med att bevilja strandskyddsdispenser, vi hoppas på en mer restriktiv tillämpning från och med nu.

Synpunkter från Nacka Miljövårdsråd på "markanvändningsplan Erstavik" 2006-01-17

Skrivelse till jägmästare Liselott Eriksson

Nacka Miljövårdsråd är en politiskt obunden förening i Nacka med såväl företag som enskilda som medlemmar. Föreningens verksamhet består huvudsakligen att som remissinstans i miljö- och byggnadsärenden i Nacka bevaka ärenden som berör miljön – i vid bemärkelse – i kommunen. Vi tror oss ha förstått att du har fått ett uppdrag att som projektledare leda ett projekt rörande Erstaviks-områdets framtid som kultur- och friluftsområde, varför vi här vill framföra föreningens synpunkter på nämnda område.

Den "gröna kilen" Erstavik är ständigt utsatt för "attacker" från olika intressen och en av vår förenings huvuduppgift är att bidra till att skydda och bevara området som naturrekreationsområde för de boende i sydöstra Stockholmsområdet. Med Erstavik menar vi både fideikommisset och de delar av kilen som har kommunalt ägande.

Det kan nog konstateras att de 2 400 ha som det handlar om inte kan ses som en homogen enhet. Dels drivs ett jord- och skogsbruk på huvuddelen av området, dels utnyttjas området som friluftsområde väldigt olika i olika delar.

Vad gäller jord- och skogsbruket så är vår förening mycket angelägen om att det får fortgå i ungefär nuvarande banor, med brukade åkrar, öppna ångar och ett småskaligt skogsbruk. Denna för området naturliga verksamhet har under åren tämligen väl

samsats med natur- och miljöintressen. Fastighets-ägarnas hittills måttfulla skogsavverkning genom åren har bidragit till detta.

En sak som vi som förening och även alla som utnyttjar området som rekreationsområde värdesätter är att fideikommissarierna har förmått att hålla biltrafiken borta från vägarna i Erstavik. Skulle till exempel slottet förvandlas till en kursgård eller liknande så kan var och en förstå hur utvecklingen i detta avseende skulle bli. **Friheten från biltrafik är ett av områdets stora värde.**

Utnyttjandegraden är som sagts olika i olika delar av Erstaviksområdet. I västra delen – väster om Åltavägen – ligger stora bostadsområden, Kärrtorp, Bagarmossen, Björkhagen m fl. Utnyttjandet av området kan här liknas vid Liljanskogens norr om Östermalm. Här vistas många ”dagisgrupper”, flanerande pensionärer och liknande, samtidigt som många sårintressen tränger på för att komma åt mark.

Den gröna kilens spets ligger ju vid Hammarbybacken, ett enastående läge nästan inne i stan. Tyvärr ligger den sorgslustiga skidbacken på samma plats. Platsen som ju är en entrén till Erstavikskilen är ganska ”stökgig”. Området ligger, vad vi förstår, utanför det område som du fått i uppdrag att utreda, men vi vill ändå påtala problemet.

Söder om Erstaviken ligger ett öppet parti med vackra beteshagar. Detta område är ganska svåråtkomligt och således synnerligen fridfullt för den som letar sig dit. Det är troligen bäst att det får förbli som det är, men då måste där betas kontinuerligt.

Norr om Erstaviks herrgård och Hermansdal går det en cykelstig till Erstaviksbadet. Den är i uselt skick, knappt cykelbar, och borde åtgärdas.

Mitt i Erstaviksskogen ligger en sedan några år nedlagd skjutbana. Här borde snyggas till, likaså runt Telias två master.

Ålta har under senare år kommit att bli ett expanderande område och här finns planer på byggnation i tömda grustäckter alldeles inpå fideikommissets gräns. Det oroar oss, likaså planerna på golfbanor inne i området från Tyresösidan.

I den norra delen, från Erstaviken upp mot bebyggelsen i Saltsjöbaden och Fisksätra finns en hel del inte alltför kulturpåverkad mark (denna typ av hållmarker lär vara bland de mest urskogsmässiga som finns i detta land). På den branta sydvända bergsslutningen ner mot Erstaviken finns en del rara växter och insekter. I skogen runt sjön Trehörningen återfinns en del fåglar som man inte så ofta träffar på i våra nejder. I sjöarna i området huserar bäver. Vår förening är synnerligen angelägen att detta område lämnas ifred.

Gröna dalen kallas ett område mellan Fisksätra och Saltsjöbaden, egentligen en bit av den gamla Stockholmsvägen, som är en omtyckt promenadväg

mellan de två kommundelarna. Öppen natur, inga bilar och ingen bebyggelse skapar en rofylld atmosfär. Området är utsatt exploateringsintresse från olika håll. Vår förening och troligen de flesta boende i trakten vill ha Gröna dalen kvar i nuvarande skick.

Avslutningsvis vill vi säga att vi vet att de gröna kilarna runt Stockholm är satta under ett betydande tryck med avseende på behovet av byggbar mark. Att skydda dessa grönområden är en ständig kamp, med många besvikelser för oss naturintresserade. Vi har också en känsla av att intresset för skog och mark och naturupplevelser i största allmänhet har mattats något i den yngre generationen.

Det är således angeläget att kilarna presenteras och görs tillgängliga för den ”breda allmänheten”. Samtidigt är det av största vikt att orördheten, fridfullheten och naturkänslan finns kvar. Erstaviksområdet har ännu kvar mycket av detta och vi i Nacka Miljövädråd hoppas att det skall så förbli.

Remissvar till Stockholms stad angående förslag till bildande av Årstaskogen - Årsta holmar naturreservat 2006-01-31

Vi lämnar endast synpunkter på gränsdragningen.

Hammarbyskogen väster om Hammarbybacken är välbesökt av friluftsliv och utgör även en viktig grön länk, en av de sista återstående, till Årstaskogen. I samband med arbetet med att göra Nackareservatet till naturreservat fördes diskussioner om att utreda skydd för Hammarbyskogen för att stärka den gröna förbindelsen.

Nacka Miljövädråd anser att det är mycket olyckligt att Hammarbyskogen och Hammarbybacken inte heller denna gång tagits med i naturreservatsbildningen. Den kvarvarande spridningsvägen mellan Årstaskogen och Tyrestakilen löper en risk att skäras av utan skydd. Området bör därför skyddas som naturreservat.

Olika undersökningar har tydligt visat att den tätortsnära naturen är av mycket stort värde för människors välbefinnande. Detta gäller inte minst i storstäder som Stockholm.

Genom att skydda Årstaskogen som naturreservat säkerställs denna oas för framtidens stockholmare. Området har det senaste året fått en ännu större betydelse, i och med att Årstabron färdigställts, vilket möjliggjort för södermalmsborna att nu lättare ta sig över till Årstaskogen, till fots eller med cykel. Men området får inte bli en isolerad grön ö mellan motorleder och bebyggelse.

Vi vill här påminna om att det i gällande översiktsplan för Stockholm står fastslaget: ”Att bevara och

utveckla regionens grönstruktur med 'de gröna kilarna' är en angelägen gemensam fråga för kommunen." Vidare "Till den övergripande grönstrukturen hör även de förbindelsestråk som gör det möjligt för stockholmarna att till fots eller cykel på ett säkert sätt ta sig från bostäder, daghem, skolor, torg mm ut i naturområden och parker."

Vi vill därför speciellt framhålla betydelsen av ett bilfritt stråk från Årstaskogen mot Hammarbyskogen där gående, cyklisterna samt, när företaget såsom i skrivande stund är rimligt, även skidåkare kan ta sig fram med minsta möjliga behov av att korsa biltrafik. På detta sätt skulle 100 000-tals stockholmarna kunna få en grön förbindelse till ett stort sammanhängande skogsområde.

Då vi har som mål att säkerställa att Nacka-reservatet inte exploateras ytterligare, utan ges ett skydd som naturreservat, vill vi speciellt framhålla betydelsen av att även skydda Hammarbyskogen inklusive Hammarbybacken, som är en mycket viktig länk i denna grönstruktur.

Sammanfattning

Utöver det område som presenteras i förslaget anser vi området under broarna vid Gullmarsplan ska ingå i reservatet samt att Hammarbybacken och Hammarbyskogen måste skyddas som naturreservat för att trygga en grön förbindelse med Nacka-reservatet och Tyrestakilen.



TRAFIKFRÅGOR

Remissvar beträffande Detaljplaner för Danvikslösen: Infrastruktur, Detaljplaner S1/N1, N2, N3 och N4/N5, Saltsjöbanan/ Tvärbanan Slussen – Danvikskanalen samt Trafikplats Lugnet 2005-09-22

Skrivelsen har ställts till Områdesnämnden Sicklaön, Stockholms stadsbyggnadskontor och Vägverket samt för kännedom till SL, Tvärbanan Ost.

Sammanfattning

Projekt Danvikslösen, d.v.s. förslaget att låta biltrafiken gå i tunnel genom Henriksdalsberget där Saltsjöbanan nu går medan Saltsjöbanan läggs

runt berget där Värmdövägen nu går, bör inte komma till stånd eftersom nackdelarna överväger fördelarna med detta projekt.

Nacka Miljövärdsråd anser att man i första hand måste pröva frågan om det är lämpligt att lägga vägen genom Henriksdalsberget där Saltsjöbanan nu går och Saltsjöbanan runt Henriksdalsberget där motorvägen nu går. En utredning som jämför den föreslagna lösningen med att behålla Saltsjöbanan och Värmdövägen i nuvarande sträckningar efter en upprustning av Saltsjöbanan i bör snarast presenteras och skickas ut på remiss.

Ett väl fungerande busstrafiksystem med reserverade busskörfält för de många gånger fler boende i Nacka och Värmdö måste vara viktigare än att de boende i Hammarby sjöstad får spårvägsförbindelse åt två håll.

Problem för busstrafiken

Busstrafiken som kommer Värmdövägen från Sicklaön kommer enligt förslaget att hindras av en ny trång Lugnetrondell utan reserverat busskörfält. Genom den nuvarande Lugnetrondellen kan bussarna på eget körfält normalt passera rondellen utan fördröjning.

Vid Danvikstull/Henriksdal kommer busstrafiken att tvingas lämna huvudvägen och passera flera trånga rondeller för att komma till hållplatsområdet. Nu har bussarna eget körfält ut från stan runt Henriksdalsberget. I förslaget föreslås att det inte blir busskörfält utåt genom tunneln i Henriksdalsberget. Motiveringen är brist på utrymme mellan reningsverkets anläggningar.

Vi har en i allt väsentligt väl fungerande kollektivtrafik i Nacka-Värmdö-sektorn. Under en avsevärd tid framöver kan man förvänta sig att det mesta av kollektivtrafiken för dessa över 100 000 invånare kommer att ske med buss. Förslaget skulle innebära ett flertal påtagliga försämringar för busstrafiken från Nacka och Värmdö som allvarligt skulle kunna försämra möjligheterna att åka kollektivt från denna sektor.

Problem för Biltrafiken

Även för biltrafiken skulle den nya trånga Lugnetrondellen innebära en påtaglig försämring för trafiken från Värmdövägen och Hammarby Fabriksväg mot Danvikstull och omvänt.

Försämringar av Saltsjöbanan

Förslaget innebär att alla Saltsjöbanans plattformar sänks med 70 cm och halveras i längd så att endast trevagnarståg, mot nu sexvagnarståg, kan trafikera banan efter ombyggnaden.

Man tänker sig visserligen att kunna köra tågen var tionde minut på sträckan Slussen-Igelboda (var 20:e minut till Saltsjöbaden och Solsidan) efter att ha

anlagt ytterligare dubbelspår. Nu finns ett flertal snabbtåg som trafikerar Saltsjöbanan utan att stanna vid alla stationer. Av vad vi förstått skulle övergången till spårvägstrafik göra att dessa snabbtåg skulle dras in.

Cyklar får nu medföras på Saltsjöbanan. Det är av stor vikt att man även i fortsättningen får medföra cyklar.

I stället för att underlätta för dem som bor på Henriksdalsberget och Danviksklippan att ta sig till spårtrafiken med någon form av hiss innebär förslaget att de får det ännu längre och ännu större höjdskillnad mellan plattformar och bostäder.

Att inte längre kunna köra sexvagnarståg innebär att SL behöver mer personal eftersom även ett trevagnarståg kräver en förare och en konduktör. På detta sätt kommer kostnaden för kollektivtrafiken att påtagligt fördyras. Det finns därför en påtaglig risk för att ekonomiskt ansvariga på SL kommer att försöka glesa ut trafiken för att hålla kostnaderna nere.

Farligare korsningar med Saltsjöbanan

Saltsjöbanan har idag få korsningar med bil- och gångtrafik i planet. Järnvägsinspektionen kräver en god standard för sådana korsningar, i regel med bommar. Om Saltsjöbanan nedgraderas från en järnväg till en spårväg på egen banvall som går lika fort som tåget går nu ställs inte alls samma krav på säkerhet vid korsningarna.

Man kan alltså vänta sig att fotgängare efter ombyggnaden förväntas passera över spåren utan nuvarande säkerhetsåtgärder. Korsning i planet för fotgängare planeras redan, bl a vid Nacka station.

Problem med nya ändstationen i Katarinaberget vid Slussen

Den nya ändstationen i Katarinaberget vid Slussen är planerad så att det inte är möjligt att fortsätta spåren utan att bygga en ytterligare helt ny station vid Slussen. Trafikanterna har sällan Slussen som slutmål, de flesta vill vidare i riktning mot City.

Vid en hårt trafikerad säckbangård av det planerade slaget uppstår ofrånkomligen ofta situationen att ett inkommande tåg och ett utgående tågs vägar korsas och att ena tåget tvingas bli stående någon minut för att släppa fram det andra. Problem av detta slag uppstår många gånger dagligen vid Östra station. Vid Slussens säckstation planeras för att kunna ta emot ett saltsjöbadståg var tionde minut och ett tvärbanetåg var femte minut. Under en tiominutersperiod blir det alltså sammanlagt sex ingående och utgående tåg. Denna typ av förseningar blir därför oundvikliga. Stockholmsregionens pendeltåg undviker detta problem genom att låta tågen passera rakt igenom centrala Stockholm och vända på olika stationer som var och en har lägre belastning.

Slussenstationen bör därför inte byggas som en ändstation med säckbangård. Istället bör planeringen utgå från att tågen ska fortsätta från Slussen och vända på olika platser. En möjlighet är att fortsätta på Skeppsbron upp mot Norrmalmstorg.

Plattformshöjd och kulturförstörelse utefter Saltsjöbanan

Saltsjöbanan byggdes i slutet av 1800-talet efter amerikansk förebild. Anläggningen har många delar kvar från denna tid t ex vissa stationshus och perronger.

Saltsjöbanan har sedan 1893 haft ett bekvämt insteg med plattformar i samma nivå som en vagn med plant golv utan uppstickande hjulhus. Detta finns i övrigt i Sverige endast i Stockholms tunnelbana och Arlanda Express. Problemet är att man på järnvägarna tillåter godsvagnar som skulle slå i plattformarna om dessa låg lika högt över spåren som på nämnda banor.

Saltsjöbanans plattformar, stationshus och omgivning har anpassats efter den nuvarande plattformshöjden och en ändring skulle innebära en förstörelse av det kulturarv som stationshusen med omgivning utgör.

Mycket allvarliga problem under byggtiden

Under en tid på fem till sex år kommer all trafik från Nacka och Värmdö mot Stockholms innerstad att ledas i en provisorisk sträckning utanför nuvarande Värmdövägen och på en lägre nivå runt Henriksdalsberget med provisorisk korsning för trafiken mot Kvarnholmen och Danviksklippan.

Den nuvarande Lugnetrondellen kommer i ett tidigt skede att rivas och ersättas med en provisorisk bro för trafiken från Hammarby Industriväg mot Danvikstill.

Värmdövägen kommer under byggtiden att stängas av mellan Sickla bro och Lugnetrondellen. Trafiken från Sicklaön tvingas att åka ned Sickla Industriväg till rondellen över Södra länken och sedan Hammarby Fabriksväg norrut mot den provisoriska korsningen vid Lugnet.

Londonviadukten kommer att rivas upp för att bygga banan under den, detta kommer att leda till allvarliga trafikstörningar för buss- och biltrafiken.

Bron över Värmdövägen vid Henriksdal kommer att stängas av under byggtiden. Detta medför problem för trafiken. Buss 53 skulle inte kunna trafikera Danviksklippan. Affären på Danviksklippan skulle i stort sett förlora kunderna från Nackasidan eftersom de skulle få svårt att komma dit.

Under bygget kommer Danvikskanalen att i två etapper stängas av till halva sin bred, vilket kan förväntas ge störningar i båttrafiken, främst för större fartyg.

Byggtiden kommer således under lång tid att medföra mycket stora problem för all trafik från Nacka, Värmdö och Hammarby sjöstad. Värst

drabbas busstrafikanterna som i stort sett inte kan välja annan resväg. Man kan förvänta sig en mycket omfattande ilska över de trafikstörningar som kommer att uppkomma.

Långvariga avstängningar av Saltsjöbanan
Enligt planeringen kommer Saltsjöbanan först på ett tidigt stadium att vara avstängd medan en provisorisk bro byggs vid Henriksdals station över arbetsplatsen för tunneln under Danvikskanalen. Senare kommer Saltsjöbanan i sin helhet att vara helt avstängd under minst ett år medan plattformar och annat byggs om.

Konsekvenser av att inte genomföra projekt Danvikslösen

De boende i Hammarby Sjöstad skulle inte få dubbel direktförbindelse med spårvagn till tunnelbanan både vid Gullmarsplan och Slussen utan endast vid Gullmarsplan. Lämpligen skulle Tvärspårvägen dras fram så att byte är möjligt till Saltsjöbanan och Nackabussarna antingen vid Sickla eller vid Henriksdal. Man skulle kunna tänka sig att istället dra tvärspårvägen mot Kvarnholmen. Nacka kommun planerar redan för spårtrafik på denna sträcka. I övrigt skulle givetvis de boende i Hammarby sjöstad kunna använda sig av buss i likhet med flertalet kollektivresenärer inom trafiksektorn.

Det skulle vara något svårare att bygga resterande bebyggelse i Hammarby Sjöstad utan problem med bullerstörningar, vilket skulle kunna leda till att det inte blir fullt så hård exploatering. För Nacka och Värmdö skulle Projekt Danvikslösen i stort sett bara medföra nackdelar.

Vi finner att nackdelarna med att genomföra projektet är betydligt större än de fördelar som vinnas med att genomföra det.

Prioritering och finansiering

Vägverket har på goda grunder prioriterat Projekt Danvikslösen lågt. De anser inte att åtgärden kan komma på fråga på många år. Därför avser Stockholms och Nacka kommuner att betala vägverket för bygget trots att vägverket inte har anslag för projektet.

Kostnaden för Projekt Danvikslösen ligger kring 4 miljarder. Skulle projektet inte genomföras måste man givetvis reservera en mindre del av dessa pengar till att rusta upp Saltsjöbanan, bygga nytt dubbelspår och byta ut vagnparken, t ex till vagnar med fem säten i bredd.

BOO

Remissvar från Nacka Miljövarðsråd avs Boo 1:502 Dalkarlsvägen 2005-04-13

”Sprängning skall undvikas och berg i dagen skall om möjligt bevaras” skrivs i planbeskrivningen för rubricerat område. Det tycker vi är bra. Inte för att vi vet hur kommunen inom gällande lagar och förordningar skall kunna förhindra sprängning, utom vad gäller den egna marken, men det är bra att det står som det står. Det är en markering och visar att kommunens politiker och tjänstemän tagit intryck av åratals tjat från miljöintresserade.

Vatten och avlopp skall ordnas med lågtrycksledning står det. Det är ett steg i rätt riktning enligt vårt sätt att se det. Vi anser emellertid därutöver att den fastighetsägare som kan ordna vatten och avlopp på ett hygieniskt godtagbart sätt inom den egna fastigheten skall få göra det, åtminstone i de fall fastigheten huvudsakligen används som sommarbostad. Att kräva flera hundra tusen kronor i anslutningsavgift är i praktiken det samma som att driva fram en permanentning. Denna permanentning kommer naturligtvis förr eller senare, men kommunen skall inte pressa bort folk, ganska många äldre, från deras sommarhus.

Vad gäller vägar så tycker vi det är bra om kommunen så långt möjligt, såsom man också skriver, försöker hålla öppna diken. Dessa öppna diken är en synnerligen värdefull biotop för många växter och smärre djur. Tomtstorlekar på tusen kvadratmeter tycker vi är i minsta laget, men accepterar detta. Någon dispens för att underskrida denna area bör dock inte ges. Vårt motiv till detta ställningstagande är att sommarstugeområden med tillbyggda sommarstugor blandade med moderna villor kanske med dubbelgarage på avstyckade tomter tenderar att bli synnerligen disharmoniska. Stora tomter kan mildra det ”skräpiga” intrycket. Små tomter kräver en genomtänkt stadsplan från begynnelsen. Exempel Enskede, Tallkrogen och till för några år sedan även Lillängen.

Remissvar angående detaljplan för Boo 1:51 m.fl. delar av Boo och Lännersta, Boovägen, Kaptensvägen, Kaptensstigen m.fl. 2005-05-11

Syftet med planen sägs vara att ge byggrätter för villor samtidigt som det kulturhistoriskt värdefulla

områdets karaktärsdrag i så stor utsträckning som möjligt skall bevaras.

Södra Boo har påverkats av kulturmiljön runt Boo herrgård och närheten till vattnet. Idag är husen varsamt placerade på tomterna med källare och socklar som tar upp höjdskillnader. Stora ekar och tallar dominerar landskapsbilden i stora delar av området.

Efter att ha tagit del av planförslaget finns det en del oklarheter. Enligt det förslag, som finns framtaget, är det svårt att få en exakt bedömning om hur stor förtätningen blir. Ju större förtätning desto mer går förlorat av områdets karaktär. Skrivningen - i så stor utsträckning som möjligt - väcker en del farhågor.

Strandskyddet, som gör delar av området tillgängligt för allmänheten, tas inte på fullt allvar i planen. Det finns skrivningar som i sak innebär att man är beredd att "tumma på" gällande bestämmelser.

Idag finns det fastighetsägare som har bra vatten och fungerande avloppslösningar. – Nu föreslås att alla fastighetsägare ska ha kommunalt vatten och avlopp. Vore det inte bättre att tillåta dem som har egna fungerande lösningar bibehålla dem?

Vägnätet ska enligt planen ha en viss vägstandard. Byggs vägar med mycket hög standard kommer kravet på stor exploatering. Fastighetsägarna förväntas ju betala och försäljning av mark blir en möjlighet att finansiera vägarna.

Föreslagen plan ger anledning till oro. Genom skrivningar i stor utsträckning som möjligt och glidande skrivningar om att undantag kan medges kommer området att bli hårt exploaterat. Områdets karaktär kommer att gå förlorat och därmed också de kulturhistoriskt värdefulla karaktärsdragen. Det finns ej heller tillräckligt skydd för nuvarande fauna skulle kunna bevaras i någon större utsträckning.

Fastighetsägarna kan inte heller beskyllas för att planens intentioner kommer att följas. De summor för vägar och VA som de kommer att få betala ger dem inte stora val. De måste sälja mark för att kunna klara kostnaderna.

Yttrande över utställd detaljplan för del av Tollare 1:16, Skola i Tollare, södra Boo 2005-05-17

Områdesnämnden Boo beslöt 2005-04-13, § 65 att ställa ut planförslaget.

I översiktsplanen är området reserverat för naturmark och bostäder. Det planlagda området idag är skogsmark, berg i dagen och öppen ängsmark. I beskrivningen poängteras att det inte finns några kända unika biotoper. I den bilagda skissen är skolan inritad. Det är skola i två till tre plan för 400 - 450

elever med möjlighet till en tillbyggnad för ytterligare 100 elever.

I beskrivningen anges i stort endast två försämringar av betydelse, nämligen att stigar måste läggas om och att bullerplank måste byggas. Vad gäller det förstnämnda sägs att området idag utnyttjas för lokal rekreation. De boende får dock kompensation genom att det tillskapas lekplats med lekredskap och bollplan för de närboende. Bullerplanket måste byggas för att man räknar med en utökning av biltrafiken, 5 000 fordon/dygn, när hela Tollareområdet är planlagt.

Mot det ovan kan anföras att området är värdefullt som rekreativ område för de boende i södra Boo. Om bebyggelse skulle ske går de 7 000 boende i Södra Boo miste om det enda grönområdet i närområdet. Möjligheterna till grön- och rekreativ områden blir i det närmaste obefintliga när hela området är planlagt.

Att de boende under skoltid skulle uppsöka skolans lekplats och bollplan är inte självklart. Eftersom området ligger i anslutning till skolan kommer folk inte att uppsöka området. Folk vill inte och kan inte konkurrera med skolbarnen om samma lekplats under skoltid.

Vidare är inte området inventerat, vilket bör göras innan området blir exploaterat. Idag finns inga uppgifter om det finns några unika värden. – Att som planenheten slå fast att det inte finns några unika värden vilar således enbart på tyckande och inte fakta. I området finns också en våtmark, vilket har stor betydelse för grodorna i området.

Det går ej heller att med automatik räkna med att Tollare folkhögskola, som har stor parkmark, utan vidare skulle upplåta sin mark för allmänheten.

Beträffande trafikmiljön bör den närmare undersökas. När hela området är bebyggt kommer trafikintensiteten att bli stor och därmed också bullernivån.

Kulturlandskapet är av historisk betydelse. – Anorna är gamla. Innan Gustav Wasa konfiskerade området var det i den katolska kyrkans ägo. Av intresse vore, om inte detta redan är gjort, att göra en arkeologisk undersökning av området. Det är självfallet också av betydelse att bevara så stor del som möjligt av den gamla ängsmarken med ekarna.

För att bevara mer av grönområdet, om området ska bebyggas, bör ett avtal träffas med Tollare folkhögskola om att få disponera deras bollplan. Därmed skulle inte någon bollplan behöva iordningställas. Ungdomarna skulle då få ett naturligt lekrområde inom skolområdet.

Sammanfattning

Som ovan nämnts finns det stora brister i förslaget. Området är inte ordentligt inventerat. Det som sägs i förslaget vilar inte på fakta. Det finns inte heller

uppgifter om någon arkeologisk undersökning har gjorts. Marken är historisk. Det kan finnas föremål i marken från medeltiden. Uppskattningen om buller är heller inte seriös. Det allvarliga är emellertid att i och med denna och kommande bebyggelse, så kommer det resterande grönområdet för södra Boo-invånarna att försvinna.

Varför har inte området vid Boo Gårds skola kommit i fråga? Vore inte området kring "ladan" vara lämpligare för byggandet av en skola?

Yttrande över detaljplan för fastigheten Orminge 61:1 m.fl., livsmedelshall 2005-05-31

Inledningsvis kan konstateras att det är anmärkningsvärt att kommunen går fram med enstaka detaljplaner utan att beakta konsekvenserna för hela området. Genom detta förfarande blir det aldrig klarlagt i förväg vilka konsekvenser en enskild plan kan få för helheten.

Som länsstyrelsen påpekade i sitt remissvar vore det värdefullt om den aktuella handelsetableringen kunde sättas i relation till ett övergripande resonemang om kommunens långsiktiga strategier om externhandel. Detta påpekades 2002 av Nacka Miljövårdsråd. Vi sade då att det inte var övertänkt att splittra affärsverksamheten i centrum med en separat, närliggande stormarknad jämte parkering. Den föreslagna trafiklösningen med varuintag från Värmdövägen omedelbart intill Ormingeledens bro och kundinfart från Kanholmsvägen är inte bra. Skolbarn kommer att snedda över infarten med risk att bli påkörda.

Om nu planenheten i det svar, som getts, menar allvar med sitt påstående om att livsmedelshallen ska bli en ny del i Orminge Centrum, borde då inte hela området ha beaktats i planläggningen?

Eftersom framkomligheten idag är begränsad är det svårt att se hur en etablering skulle kunna leda till en bättre trafiksituation. Trafiksituationen är idag kaotisk och lär inte bli bättre av en etablering av en livsmedelshall. Det är väl ändå tänkt att den ska ha några kunder? Det sunda förnuftet säger att en etablering kommer att göra framkomligheten sämre.

SL påpekade också i sitt remissvar att det är viktigt att den ökande biltrafiken som livsmedelshallen kommer att generera inte hindrar kollektivtrafikens framkomlighet. Det svar som gavs från planenheten är föga uppmuntrande. Det finns inte plats för ett särskilt körfält. – Man har endast en from förhoppning om att den nya rondellen kommer att avlasta korsningen.

Lika anmärkningsvärt är att det nu är tillåtet att tala om ett område som ligger utanför planområdet. Tidigare har alla påpekanden om att man måste beakta hela området avvisats med motiveringen att det inte ligger inom planområdet.

Som räddningstjänsten i Nacka påpekat krävs en riskutredning med anledning av att planområdet ligger omedelbart intill Ormingeleden som utgör transportväg för farligt gods.

Skulle man ändå bygga detta är det viktigt att behålla och öka "grönfaktorn". Låt exploatören lokalt återskapa grön växtmassa och jordlager som mosvarar det ianspråktaga med tex 150%. Det kan ske med gräs/sedumtak, gräsbetong i stället för asfalt, plantera träd i området.

Om nu planen antas måste en gångbana anläggas på Kanholmsvägens östra sida i detta kvarter om man inte ska försvåra framkomligheten för gående.

Den planerade återvinningsstationen måste också kunna nå bekvämt av gående norrifrån, vilket inte nu är möjligt med nuvarande planförslag.

Vi anser fortfarande att planen inte ska antas i nuvarande utformning. Trafiklösningarna är inte tillfredsställande och det gäller även gångtrafikanterna. Det bästa vore att inte förlägga en verksamhet av denna art på detta område. Tomten är för liten.

Synpunkter från Nacka Miljövårdsråd på detaljplan för Björknäs 1:1 och 1:85 2005-06-15

Nacka Miljövårdsråd bygger sina synpunkter på rubricerat projekt på samrådshandlingarna. Där finns en plankarta men ingen beskrivning av fastighetens tänkta utseende. Det försvårar möjligheten till ett bra yttrande, eftersom husets utformning och placering är av så central betydelse i detta fall. Området är ur flera synpunkter väl lämpat som industriområde, bullerstört men med bra trafikläge, men det finns en begränsning – läget vid Skurusundet.

I samrådshandlingarna framförs farhågor som får oss att känna osäkerhet om projektets nuvarande utformning. Där står "planförslaget harmonierar inte med områdets kulturmiljö", "omfattande sprängning krävs", "biologisk mångfald försvinner", "störningar i vattenflödet skadar omgivande vegetation" och "mycket stor inverkan på landskapsbilden". En planerad byggnation som orsakar så mycket skada måste vara "feltänkt". Tjänstemännen drar också slutsatsen "**med hänsyn till den värdefulla kulturmiljön bör planförslaget omstuderas**". Vi noterar också att ett antal politiker i princip framför samma synpunkter i anteckningar till protokollet.

Efter att således tagit del av samrådsmaterialet, framför allt miljökonsekvensbeskrivningen, och efter besök på platsen kan Nacka Miljövarðsråd inte annat än ta fasta på de farhågor som framförts. Läget vid Skurusundet är alltför känsligt för att acceptera något förhastat och ogenomtänkt!

SICKLAÖN

Yttrande över utställd detaljplan för
Lugnetområdet (Dp 2003-02068-54)
2005-01-24

*Skrivelsen ställdes till Stockholms
stadbyggnadsnämnd med kopia till Nacka kommun.*

Nacka Miljövarðsråd avstyrker detta förslag eftersom det bygger på att projekt Danvikslösen genomförs. Innan man låser upp användningen av detta markområde måste Stockholm, Nacka, Vägverket, SL med flera vara överens om hur ombyggnaden av infrastrukturen ska se ut och finansieras.

Vi anser att detta förslag liksom övriga förslag kring Danvikslösen berör Nacka så direkt att remissen borde ha sänts även till Nacka kommuns remissinstanser, däribland Nacka Miljövarðsråd.

Planeringen av detta område bygger på att man skulle genomföra det stora och mycket kostsamma projektet Danvikslösen som innebär att man lägger Värmdöleden där nu Saltsjöbanan går genom Henriksdalsberget och Saltsjöbanan runt berget där Värmdövägen nu går, konverterar Saltsjöbanan till spårväg och bygger en helt ny spårvägstunnel från Henriksdal till Slussen. Vi har skäl att tro att detta projekt i sin helhet kommer att kosta runt tre miljarder kronor. Finansiering av och beslut om detta projekt saknas.

Trots de mycket höga kostnaderna för Danvikslösen leder ombyggnaden knappast till någon märkbar förbättring utan i många avseenden till direkta försämringar. Sålunda skulle Saltsjöbanan efter ombyggnad bara kunna trafikeras med trevagnarståg medan det nu går sexvagnarståg i rusningen. Busstrafiken skulle enligt förslaget inte länge som nu få kollektivtrafikkörfält i båda riktningarna och busstrafiken mot Värmdövägen skulle tvingas passera en liten trång rondell i stället för den nuvarande Lugnetrondellen.

En sådan ombyggnad enligt Danvikslösen skulle rimligen medföra att Saltsjöbanan måste stängas av under flera år samt att trafiken på Värmdöleden/Värmdövägen under lång tid måste gå fram på provisoriska sträckningar.

Projekt Danvikslösen kräver att man bygger en spårvägstunnel under Danvikskanalen och under Södra bergen in till Slussen. Bo Björkman, prof. em. i kommunikationsteknik vid KTH, varnar för ett sådant tunnelbygge på grund av besvärliga geologiska förhållanden.

Att, som föreslagits, bygga en ny ändstation vid Slussen på ett sätt som gör att det är omöjligt att fortsätta linjen (eftersom tunnelbanan ligger strax bakom stoppbocken) skulle vara synnerligen olyckligt.

Det förefaller uppenbart att den samhälls-ekonomiska nyttan av ombyggnad enligt projekt Danvikslösen vida understiger kostnaderna, d.v.s. att Danvikslösen är samhällsekonomiskt olönsam.

Möjligheten att bygga en stor mängd bostäder i denna del av Stockholm är inte avhängigt av att projekt Danvikslösen genomförs, alternativa lösningar finns.

Ett genomförande av den här föreslagna planen skulle på ett oacceptabelt sätt låsa den samplanering Stockholm, Nacka, Vägverket, SL med flera måste vara överens om.

Synpunkter på "program för detaljplaner för Finntorp", från Nacka Miljövarðsråd 2005-04-18

Nackas expansion bör enligt Nacka Miljövarðsråd ske i huvudsak på västra Sicklaön. Finntorp ligger där och en viss förtätning av området kan därför försvaras. Flerbostadsområdena i Nacka har successivt tillkommit som svar på närliggande industriens behov av arbetarbostäder. Någon övergripande stadsplan synes aldrig ha funnits, varför de olika områdena ligger kringspidda utan något genomtänkt samband. All förflyttning på Sicklaön kräver lokalkännedom eller karta. Några av områdena har dock blivit ganska lyckade i sig själva, och dit hör Finntorp.

Det gäller att försöka s.a.s. binda ihop alla kringspidda områden så att västra Sicklaön får en "begriplig" och kanske lite mer stadsmässig karaktär. Värmdövägen måste bli stadsdelens huvudgata, något annat kan man svårigen tänka sig.

Järlaleden borde kunna läggas igen. Därmed skapas möjligheten för en park mellan järnvägen och Järlasjön. All biltrafik, som inte går Värmdöleden, måste då gå på Värmdövägen fram till den tänkta rondellen vid nuvarande Nacka station, men jämfört med den trafikmängd som flyter fram på många av Stockholms gator blir det dock ändå som ett loppsspott i Atlanten.

Finntorp bör få en spåvagnshållplats och entrén till området göras mer inbjudande. Finntorp ligger ganska isolerat, utan någon riktigt logisk kontakt med någonting. Huvudentrén är från Värmdövägen. Denna entré måste betecknas som en ganska torftig, för i första hand fotgängare. Vår förening tycker att något borde göras här framför allt om en spårvagnsstation anläggs mitt för uppfartsbacken. Därest nu Finntorp skall förtäas så gäller det att inte förstöra de plusvärden som området har i dag. De centrala delarna är planmässigt och arkitektoniskt rimligt väl genomarbetade och har, framför allt, en mänsklig skala. Det effektivaste sättet att försämrå miljön är att leda in mer biltrafik i området utan att ordna parkeringsmöjligheter för detta fordonstillskott. Trafiksituationen är godtagbart bra i området i dag och uppfarten från Värmdövägen torde klara en viss ökning men bilarna måste ha någon stans att ta vägen.

Det är av stor vikt att kommunen tillförsäkrar sig om mark för skolor och daghem så att man inte, som alltför vanligt är, efter några år måste ta parker och skolgårdar i anspråk för dessa ändamål. Föreningen anser för övrigt rent principiellt att skolor skall förses med ordentligt tilltagna skolgårdar. Jakten på byggbar mark får inte gå ut över barnen. Sverige lär ha mindre skolgårdar än övriga Europa, vilket kan tyckas märkligt. Torget i Finntorp, som ju dessutom är taket på ett parkeringsgarage om vi förstått saken rätt, är i dag ingen lustig plats, men det är lätt att städa. Om ambitionen nu är att ”möblera” torget så att det blir lite mer inbjudande, så måste man göra klart för sig att det kommer att krävas mer städning och underhåll än i dag. Bättre att blåsigt kalt torg som är rent än en påkostad historia som får stå och förfalla.

Området norr om motorvägen vill Nacka Miljövarldsråd se orört. Iden med husbåtarna tycker vi är ogenomtänkt ur kommunens synvinkel och ytterligare ett exempel på den i vissa avseenden huvudlösa byggpolitik som tillämpats i Nacka under så lång tid. Man släpper fram byggande vid stränderna i kommunens kanter för att sen låta trafiken från dessa nya områden gå genom gamla dito vars vägnät inte alls är tänkt för detta.

Synpunkter på detaljplan för Sicklaön 140:6 m. fl. Ekudden 2005-08-23

Nacka Miljövarldsråd har tagit del av planerna på att bygga bostäder på Ekudden, Sicklaö 140:6 och vill här framföra föreningens synpunkter.

Rent allmänt kan sägas att området vid Järå station måste betecknas som en osedvanligt trist miljö, varför en väl genomförd byggnation i området bör vara välkommet. Saltsjö-Järå ligger ju i vad som måste betecknas som det centrala Nacka.

Ett av de nuvarande parkeringshusen försvinner om planen genomförs, vilket ur estetisk synpunkt är bra.

Trafikbullret är – som vanligt får man väl säga – ett problem. Vår förening tycker att Järåleden borde kunna läggas igen och trafiken gå på Värmdövägen fram till Nacka station. Två så stora vägar som Järåleden och Värmdövägen som går parallellt och är så relativt lite belastade måste betecknas som överstandard. Gör man så skulle en del av bullerproblemet försvinna.

Bullermuren mot Järåleden har föreningen sina funderingar kring, det verkar lite drastiskt. Det får inte bli så att fula parkeringshus ersätts av en ful mur. Visserligen skall de boende skyddas mot buller men det finns ju andra intressenter också, framför allt i ett så utsatt läge i centrala Nacka. Skall muren byggas så förväntar vi oss att den blir arkitektoniskt väl genomarbetad.

Vad Nacka Miljövarldsråd mest reagerar mot är höjden på de tänkta punkthusen. Här har den presumtiva byggherren uppenbarligen tagit i så mycket vederbörande förmått inom gällande bestämmelser. **Punkthusen bör enligt vår uppfattning sänkas minst fyra våningar – och det är ett absolut minimum.**

Nacka kommun måste nu vara beredd att hålla en fast hand över byggenskapen i detta centrala område.

Remissvar från Nacka Miljövarldsråd avs. Sicklaön 83:32 2005-10-30

Nacka Miljövarldsråd har inget att erinra mot förslagen byggnation å Sicklaön 83:32. Området mellan Södermalm och västra Nacka har i långliga tider varit en sjuvig ”trafikapparat”. Den byggnation som nu sker i området, och som på sikt kommer att förena Nacka med Stockholm på ett mer harmoniskt sätt, måste därför i stort sätt sägas vara av godo. Nacka Miljövarldsråd menar att Nackas expansion i första hand bör ske i detta område. Stränder och grönområden i övriga delar av kommunen bör lämnas ifred. (Det sagda innebär dock inte att vi accepterar att värmdöleden dras i en tunnel genom Henriksdalsberget.)

Den nu planerade byggnationen på Sicklaön 83:32 får uppfattas som ganska neutral, och några djur- eller naturvärden går inte till spillo. Ett visst arkitektoniskt värde ligger i att det södra huset görs högre och med rundad fasad. Därmed skapas dels ett riktmärke och ”kōranvisning” för bilburna trafikanter, dels en balans med motstående sida av gatan. Hur bilparkering för fastigheternas behov skall ordnas framgår inte helt klart; skall den kantstensparkering som nämns vara tillfyllest?

Remissvar avseende Sicklaön 34:1 Prinsessvägen 2005-11-25

Tre hus skall enligt förslaget byggas på tre tomter om vardera 900 m². Husen med sina respektive garage blir vardera 150 m². Nacka Miljövarðsråd anser att tomter om 900 m² till hus om 150 m² är på tok för små. En så stor bebyggd yta kräver en tomt på åtminstone 1 200 m², helst 1 500 m². I sistnämnda fallet blir 1/10-del av tomtytan bebyggd, vilket får anses normalt och rimligt.

Rent allmänt gäller att friliggande villor i tätbebyggda områden måste stå i rimlig proportion till den tomt på vilket de står. Dessutom går att hävda att framför allt små tomter kräver en stram och genomtänkt bebyggelse i enhetlig stil, exempelvis som i Enskede villastad.

Dagens villaarkitektur är dessvärre en salig soppa av funkis, herrgårdsromantik och amerikainspirerad "Dallasstil", och för att fullfölja smaklösheten ofta med jättelika dubbelgarage framme vid vägen. Med stora tomter och mycket träd och grönska kan disharmonin i någon mån mildras Således ändra de tre tomterna till två om 1 350 m² styck.

Remissvar avs. Sicklaön 70:23 (Ekdungen) 2005-11-25

Sicklaön 70:23 är synnerligen välplacerat vad gäller infrastrukturell service. Vatten och avlopp, el, vägar, skolor och sjukhus finns "framdraget" liksom allmänna kommunikationer. Ur denna aspekt är området väl lämpat att exploatera. Områdets problem är dels att ett frekventerat skogsområde går förlorat, dels läget vid Skurusundet.

Vad gäller det förstämnda så kan detta till en del kompenseras med att Skuruparken får bli ett naturreservat och då rensas från skräpig stugbebyggelse.

Läget vid Skurusundet är mer problematiskt. Tittar man i samrådsmaterialet från företaget Reflex, på sidan 5, bilden "fotomontage från Skurusundet" så finns skäl att bli oroad. Husen är helt enkelt alltför dominerande i området. Skurusundets stränder är redan i dag hårt belamrade av byggnation och vissa större partier av orörd natur (i det här fallet skog) behövs för att dämpa det oroliga intrycket.

Miljövarðsrådet förstår att byggherren vill få upp husen så högt på bergsslutningen det någonsin går för att kunna sälja husen med sjöutsikt. Vi föreslår dock, hänvisande till mer allmänna intressen, en hårdare exploatering på bergets västsida samt att de

hus som därefter blir kvar på östsidan flyttas ner på bergssidan.

Vi tycker också att husen bör målas en mörkare färgton än den som är på fotomontaget (det är möjligt att den ljusa färgen på bilden endast är för att göra framställningen tydligare).

SALTSJÖBADEN – FISKSÄTRA

Remissvar angående samråd för förslag till detaljplan för Baggensudden 7:8 m.fl. (Neglinge Centers parkering), Saltsjöbaden. 2005-02-28

Nacka Miljövarðsråd avstyrker förslaget till detaljplan av följande skäl.

Bostäder

Området som ursprungligen varit avsett för industriändamål, vilket även översiktsplaner visar, har de senaste åren utsatts för en mycket kraftig och tät exploatering av enbart bostäder. Många av dessa ligger i mycket tråkiga och mörka lägen i en kraftig norrsänka. Boendekvalitén är även i många lägenheter låg. Att nu ytterligare exploatera området med ännu fler bostäder vilka enligt plandokumentet dessutom får dålig boendekvalité anser vi inte vara ett ansvarsfullt och hållbart sätt att utveckla samhället på. I Nacka kommun är det ofta brist på lämplig mark för allmänna ändamål. Vi anser därför, att även området i fortsättningen används som parkeringsplats för i första hand Neglinge Center och Skärgårdskrogon och får utgöra reservmark för framtida allmänna behov eller privat verksamhet, t.ex. expansion av Neglinge Center. Värdefull natur såsom ekar kan då bevaras och kortare gångavstånd erhålls till parkeringen. Vi förordar ett samhällsbyggande med blandade arbetsplatser och bostäder och motsätter oss en utveckling mot sovstadsliknande bostadsområden med arbetsplatser på långa avstånd.

Lekplats

Den planerade lekplatsen kommer naturligtvis att i första hand nyttjas av boende på den s.k. Saltsjöbadsterassen (bostadsområdet på f.d. Neglingevarvet) eftersom detta bostadsområde saknar sådan. Vi anser att lekplatser och andra önskvärda nyttigheter skall planeras från början i ett område och lokaliseras nära bostäderna. Detta hade varit fullt möjligt för Saltsjöbadsterassen och plats finns fortfarande där för en lekplats i fin miljö för barnen. I stället för att anlägga ny lekplats som planerat vid den mörka slutningen, bör bättre och soligare läge väljas som är lämpligt för både barn och föräldrar.

Strandpromenad

Bryggan längst berget och Strandpromenaden har inget samband med planerade bostäder utan kan anläggas ändå. F.ö. kan man ifrågasätta nyttan av strandpromenaden, då stranden vid Moranviken privatiserats. Tydliga skyltar talar där om att allmänheten enbart får vistas på en c:a en meter bred gångväg, detta tvärtemot vad som utlovades på samrådsmöte för detta bostadsområde. Vid Saltsjöbadsterassen talar dessutom skyltar om att hela området är privat.

Allmänt

Området omfattas av "riksintresse för kust och skärgård". Vi tycker då att en mera varsam och hänsynstagande planering med högre ambitioner för en långsiktig, estetisk och värdefull miljö måste göras, särskilt med tanke på att omkringliggande strandpartier hårt exploaterats med bostäder, utan hänsyn till riksintressets intentioner. Tyvärr måste vi dessutom konstatera, att vi åter är besvikna på den delvis manipulativa och felaktiga informationen i planhandlingarna och efterlyser en helt igenom saklig information från myndigheter och exploatörer för detta och kommande ärenden.

Remissvar angående detaljplan för del av Tattby 2:2, Solsidevägen. 2005-05-11

Nacka Miljövårdsråd är motståndare till den kraftiga expansionen av invånare i Nacka och det därmed sammanhängande bostadsbyggandet på många gånger olämpliga platser, såsom stränder, i vattnet, områden av riksintresse, områden planerade för naturreservat, andra grönområden, nära tunga trafikleder etc.

Trots att detaljplanen för detta projekt avser exploatering i ett grönområde, anser vi ändå

planområdet ganska lämpat för bostäder i föreslagen skala, med tanke på läget nära ett centrum med affärer, sjuk- och tandvård, bibliotek och service samt järnvägsstation och goda övriga kommunikationer. Dessutom finns andra stora grönområden i närheten. Planhandlingarna utlovar ju stort hänsynstagande till befintlig natur. Vi vill framhålla, att vi motsätter oss bortsprängningar av berg, vilket vi anser bör göras i så liten utsträckning som absolut är möjligt.

Vi tycker, att husen längs Solsidevägen kunde placeras något längre från vägen med tanke på de boendes trivsel.

På samrådsmötet informerade kommunen, att man planerar att bygga en våning med bostäder ovanpå Tippen. Det ställer vi oss positiva till och anser att man gärna kan utöka med flera våningar. Vi anser dock att detaljplanen för Solsidevägen måste samordnas med planeringen av Tippens påbyggnad, så att man undviker konflikter och i stället kan erhålla synergieffekter och en sammanhållen miljö, positiv för alla. T.ex. kan då gång- och cykelvägar till Tippen och järnvägsstationen optimeras för det gemensamma området. Gångbroar från planområdet till Tippen och stationen kunde byggas för att erhålla en bekväm och handikappanpassad kommunikation, med förbindelse till Tippens bottenplan via hiss eller rulltrappa.

Vi undrar om det ökande behovet av gemensam allmän service såsom dagis, fritids etc har planerats och i så fall var hur lokaliseringen av dessa är tänkt att lösas.

Vi förutsätter att de nya byggnaderna gestaltas med hög arkitektonisk kvalitet och en hög funktionell boendekvalitet samt att vid områdets totala planering, de boendes och övriga kommuninvånarens välbefinnande prioriteras framför exploatörens vinstintressen.

Kommunen har det lagliga verktyget i sin hand att förverkliga detta, och vi anser att den här liksom alltid skall använda det.

ÄLTA

Remissvar angående program för Älta Centrum och dess närområde. 2005-02-25

En viss utbyggnad inom området bör kunna komma på fråga men detta förslag innebär en alltför kraftig utbyggnad som inskränker på traktens viktiga grönområden och barnens lekrområden. Vidare verkar inte frågan om parkering i området vara genomtänkt.

Utbyggnadsförslagen

Det är väsentligt att bevara området kring Älta torg som ett bilförbjudet område reserverat för gång- och cykeltrafik. Förslaget att söder om Älta torg spränga bort parkmark med gångvägar mot centrum för att använda detta område som bilparkering bör mycket bestämt avvisas. Detta förslag innebär ju rena motsatsen till programmets syfte att "Skapa 'nya' parkmiljöer och parkstråk, med tryggare gång- och cykelvägar". Bilburna besökare till centrum bör, som nu, hänvisas till att parkera på befintliga parkeringsdäck norr om och sydost om centrum.

Ingen ytterligare bebyggelse bör tillåtas mellan nuvarande bebyggelse vid Oxelvägens slut och Ältasjön. Att, som föreslås, bygga tre nya hus här strider mot programmets syfte att "Öka det rekreativa värdet genom ökad tillgänglighet till Ältasjön".

Byggnaderna som planeras där nuvarande panncentralen ligger kommer att sakna lekplatser i anslutning till byggnaderna, att tvinga småbarnen att korsa Oxelvägen för att komma till lekplatser. Detta verkar oöverlagt. Platsen är därför inte lämplig för bostäder.

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.

Det förefaller som att man genom att i ett flertal fall föreslå att bebygga nuvarande parkeringsplatser kan riskera att hamna i en situation där det uppstår en påtaglig brist på parkeringsplatser i området.

Förslaget att smalna av Oxelvägen och Almvägen genom att anlägga en gång- och cykelbana avskild från vägen med en trädrad är vällovligt men det kan med bakgrund av ovanstående finnas en påtaglig risk att detta leder till att felparkerade fordon allvarligt hindrar busstrafiken.

Centrumanläggningen

Man verkar inte tillräckligt tagit till sig den utredning av Elisabeth Lilja, Stockholms universitet, "Idéutveckling om Älta och dess centrum" som

presenterades vid det av Områdesnämnden Älta initierade offentliga mötet 3 december 2003.

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.

Kollektivtrafiken

Ältas kollektivtrafik skulle förbättras betydligt om man inrättade en busshållplats för passerande motorvägsbussar på Tyresöleden vid Ekstubben, 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 Ekstubben äntligen komma till användning.

Remissvar angående program för Södra Hedvigslund 2005-02-25

Endast delar av det föreslagna området i Södra Hedvigslund bör komma i fråga för bebyggelse.

Området utgör en nödvändig spridningskorridor för flora och fauna mellan Erstaviksområdet och Flatens naturreservat. Att korridoren används visas ju av att vilda djur ofta korsar motorvägen här. Givetvis råder viltvarning på vägen.

Området är idag naturmark och används flitigt som strövområde och bör i allt väsentligt bevaras som sådant.

I området hålls idag hästar i området, vilket tyvärr inte torde gå att kombinera med att bygga bostäder (närmare än 200 m från platsen). Älta har numer en ishall vilken torde attrahera fler pojkar än flickor, en utbyggnad i Södra Hedvigslund skulle allvarligt försvåra möjligheten att kunna få rida, något som i större utsträckning torde attrahera flickor.

Närheten till motorvägen kan uppenbarligen ge upphov till betydande bullerstörningar och luftföroreningar vilket gör området mindre lämpligt för bostadsbebyggelse.

Området är delvis vattensjukt. Vidtas förändringar kan detta komma att ge betydande påverkan av vattenföringen även utanför planområdet.

Det verkar högst osäkert om den busshållplats som markerats på Lovisedalsvägen nära Maggies farm kan komma till stånd. Det går ingen busstrafik på platsen idag och det finns inget förslag till förändrade linjestreckningar.

ADRESSER TILL STYRELSELEDAMÖTER M.FL. sedan årsmötet 2005-03-17

Ledamöter:	Adress	Telefon
Jan Åman (Ordförande)	Plommongatan 9, 138 31 Älta E-mail: Jan@aman.se	Hem 7733283 Arb 55378743
Olof Sandström (Kassör)	Pålnäsvägen 11A, 133 33 Saltsjöbaden E-mail: osa@globalnet.net	7174080
Carin Brand	Hälsingehöjden 11 nb, 113 31 Stockholm Älgö: Estvägen 4, 133 37 Saltsjöbaden	302176 (även fax) Älgö: 7489796 (även fax)
Egon Lundqvist	Nimrodsvägen 2, 132 35 Saltsjö-Boo	7152668
Lennart Balk	Grönfinksvägen 3, 132 45 Saltsjö-Boo	7153640
Björn Strehlenert	Sleipnervägen 15, 133 38 Saltsjöbaden E-mail: bjst@telia.com	7170422
Birgit Sundin	Gruvbacken 4, 116 34 Stockholm	7478223
Suppleanter:		
Mikael Borgh	Skansstigen 6, 132 37 Saltsjö-Boo E-mail: Kretsloppsenergi@hotmail.com	7156628
Vilhelm Herlin	Smedjevägen 4, 131 33 Nacka	7184140
Gunilla Ingmar	Fasanvägen 29, 131 44 Nacka	7169875
Maud Nilsson	Gamla Allén 17, 131 50 Saltsjö-Duvnäs	7161660
Valberedning:		
Carl-Cedric Coulianos	Lövbergavägen 90, 132 37 Saltsjö-Boo E-mail: CC.Coulianos@zeta.telenordia.se	7478426
Gun Mattsson	Ugglevägen 23 B, 131 44 Nacka	
Thomas Åhlin	Tranvägen 11, 131 44 Nacka	7184956
Nacka Miljövädråds adresser:		
c/o Åman	Plommongatan 9, 138 31 Älta E-mail: ordf@nackamiljo.se	

Du hittar Nacka Miljövädråds hemsidor på internet under adress <http://www.nackamiljo.se>.