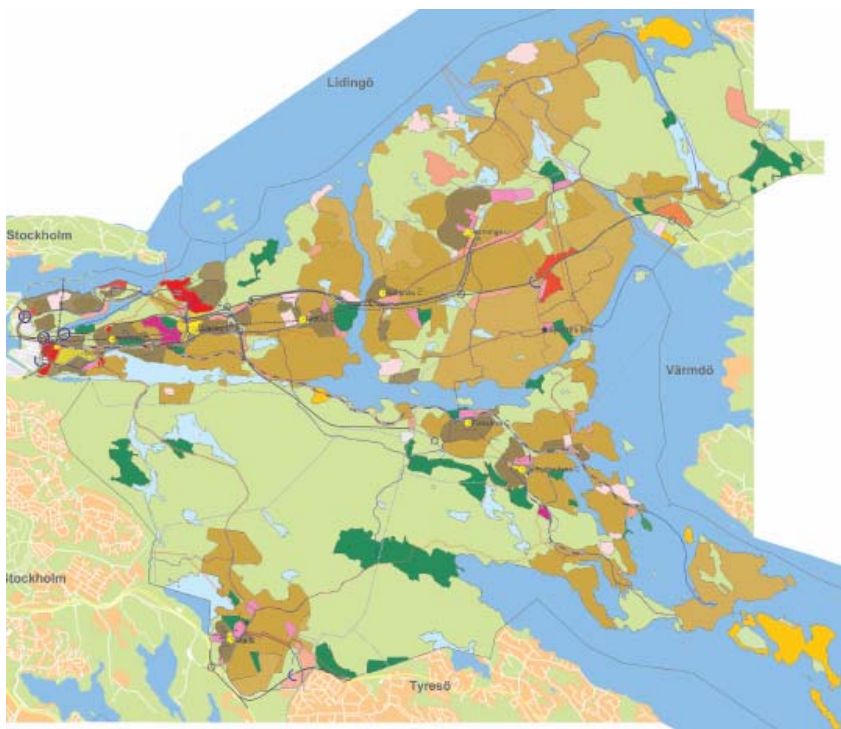




40 år

# NACKA MILJÖVÅRDSNYTT

NR 1, 2009



## NACKAS GRÖNA VÄRDEN – FRÅN INSEKTSLIV TILL FRILUFTSLIV

En grönplan redovisar ett sektorsintresse och utgör ett strategiskt underlag för fysisk planering, naturvårdsfrågor och folkhälsoarbetet i kommunen.

Projektledare Magnus Rothman på Nacka kommuns miljöenhet berättar om hur arbetet bedrivs idag.

## VÄLKOMMEN TILL ÅRSMÖTET!

Tisdag 31 mars 2009 kl. 19.00  
i Lambertrummet, Dieselverkstaden  
Läs mer inne i tidningen!

# NACKA MILJÖVÅRDSRÅD

## 1969 – 2009



### INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Kallelse till årsmöte .....	3
Grönstrukturplan.....	4
Henriksdalsverket och läkemedlen.....	5
Verksamhetsberättelse för år 2008 .....	6
Yttranden och skrivelser.....	8
Mobilmaster.....	8
Danvikslösen mm.....	9
Boo.....	13
Tollare .....	15
Saltsjöbaden – Fisksätra.....	21
Sicklaön.....	24
Älta .....	27
Adresser till styrelseledamöter m.fl. ....	28

**Nacka Miljövårdsråd** är ett samlande och stimulerande organ för miljövärderna 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 100 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](http://www.nackamiljo.se).

# KALLELSE TILL ÅRSMÖTE

Styrelsen för Nacka Miljövårdsråd inbjuder till årsmöte

**tisdagen 31 mars 19.00** i Dieselverkstaden, Lambertummet, Marcusplatsen 17 i Sickla. Det är ca 150 m promenad från hållplatserna Sickla station och Sickla bro. Se [www.dieselverkstaden.se](http://www.dieselverkstaden.se).

## NACKAS GRÖNA VÄRDEN – FRÅN INSEKTSLIV TILL FRILUFTSLIV

Inom Nacka finns några av Storstockholms största grönområden. Nackas grönplan ska innefatta inventering och analyser av kommunens gröna områden utifrån rekreativa, kulturhistoriska och ekologiska värden. Planen omfattar alla grönytor i kommunen, privata som kommunägda. Den ska även ta upp en del strategiska utvecklingsfrågor.

Projektledare **Magnus Rothman**, miljöbevakare på Nacka kommuns miljöenhet, inleder årsmötet.

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.



40 år

*Styrelsen*

## MOTIONER

Rätt att inlämna motion inför årsmötet tillkommer varje medlem.  
Motioner inkomna senast den 17 mars kan behandlas av styrelsen för beslut på årsmötet.  
Skicka helst som e-post till [ordf@nackamiljo.se](mailto:ordf@nackamiljo.se).  
Motioner och styrelsens förslag läggs ut på [www.nackamiljo.se/motioner2009.html](http://www.nackamiljo.se/motioner2009.html).

# GRÖNSTRUKTURPLAN

## Det gröna Nacka i ett sammanhang

Inom Nacka finns några av Storstockholms största grönområden. Flera av områdena har höga kvalitéer, både ekologiskt och ur rekreationssynpunkt. De ligger också jämförelsevis centralt i förhållande till befolkningscentra, både inom och utanför Nacka kommun.

Stockholmsregionens gröna kilar ger en ram  
Stockholmsregionen har en struktur av grönska som sträcker sig från landsbygd in mot centrum, vilket ger goda möjligheter till daglig vistelse i natur. Regionalt kan gröstrukturen delas in i tio gröna kilar, naturområden mellan bebyggda områden som tillsammans bildar en stjärnformad struktur längs spår- och vägsystemen. Områdena har stora natur-, kultur och friluftsvärden och är till vissa delar skyddade. Två av dessa kilar, den så kallade Nacka-Värmdökilen och Tyrestakilen passerar igenom Nacka kommun. Ett tiotal naturreservat finns i Nacka inom grönkilstrukturen.

Stockholmsregionen växer dock snabbt - befolkningen ökar med ca 20 000 invånare/år och kan på 30 års sikt komma att växa med upp till 600 000 nya invånare, med ett exploateringsstryck därefter. För att kunna behålla och utveckla de höga levnads-kvaliteter, biologiska mångfald och ekosystemtjänster som tätortsnära natur kan ge, krävs bättre kunskapsunderlag som beskriver grönområdenas värde för invånarna.

En gröstrukturplan redovisar ett sektorsintresse och utgör ett strategiskt underlag för fysisk planering, naturvårdsfrågor och folkhälsoarbetet i kommunen.

Arbetet med en gröstrukturplan för Nacka inleddes under våren 2008 och fortsatte under sommaren och hösten med en naturvärdesinventering och inventering av rekreativvärdena. Nu fortsätter arbetet med att ta fram ett program som planeras gå ut på remiss under våren 2009.



### Grönstrukturplanens syften

Nackas gröstrukturplan ska innefatta inventeringar, rekommendationer och analyser av kommunens gröna områden utifrån rekreativa, kulturhistoriska och ekologiska värden. Planen omfattar alla grönytor i kommunen, privata som kommunägda. Den ska även ta upp en del strategiska utvecklingsfrågor.

Några av planens viktigaste syften är:

- Genom en lägesanalys av gröstrukturen i kommunen ska planen understödja strategiska framtidsbeslut om fysisk planering, hållbart samhällsbyggande, naturskydd och folkhälsa. Detta medför en minskad risk för misshushållning av kommunens gröna resurser.
- Den ska ge riktlinjer i konkreta planärenden och vägledning för beslut i skötsel- och naturvårdsfrågor.
- Planen ska underlätta för medborgare och näringsliv att hitta information om kommunens gröna och rekreativsytor, som kan tänkas stimulera till ökat rörligt friluftsliv, förbättrad hälsa och djupare kunskap om park- och naturmarkernas värde.

### Inventeringar

Ekologigruppen AB svarar för naturinventeringen av grönområdena, som startade i juni 2008 och fortgår under hösten fram till januari 2009. I uppdraget ingår både att kartlägga de olika naturtyperna som finns i Nacka men också att klassificera dessa i enlighet med Naturvårdsverkets rekommendationer (där värdena delas in i värdeklasser 1, 2 eller 3, motsvarande nationellt, regionalt eller kommunalt intresse). Genom denna klassning ges en av de viktigaste förutsättningarna för att kunna prioritera åtgärder för bevarande och utveckling av värden.

Inventering av den rekreativa gröstrukturen, som genomförs genom ett uppdrag till WSP, startade under hösten 2008 och fortgår fram till januari 2009.

Uppdraget innefattar att:

- identifiera och beskriva upplevelsevärden och andra rekreativa värden,
- ange samband, brister, konfliktpunkter och behov av åtgärder,
- lyfta fram möjligheter och förutsättningar för utveckling av gröstrukturens rekreativa värden och ge förslag till åtgärder.

### Programarbete

Under hösten 2008 och vintern 2009 pågår arbetet med att ta fram ett program för gröstrukturplan som sedan ska ut på remiss. Programmet kommer bl.a. att innehålla förutsättningar och mål.

[www.nacka.se](http://www.nacka.se) 2009-01-31

# HENRIKSDALSVERKET OCH LÄKEMEDLEN

**Innehållet i p-piller, östrogenplåster, antidepressiva och lugnande medel, blodtrycksmedel, antibiotika med mera som kissas eller spolats ner i avloppsvattnet går tämligen oskadat igenom reningsverken. Stockholm Vatten har analyserat 70 läkemedel och funnit att 50 finns i avloppsvattnet före rening och att 40 är kvar direkt efter rening i Henriksdals reningsverk.**

Läkemedelsförbrukningen ökar stadigt och via urinen hamnar läkemedelsrester i avloppet. Men avloppsreningsverken är inte konstruerade för att bryta ned resterna eller andra farliga ämnen. Stockholm Vatten och Henriksdals reningsverk deltar i forskningen kring läkemedel i miljön.

Vatten - världens viktigaste livsmedel - är en livsnödvändig resurs. I Sverige har vi turen att ha gott om vatten och ett vatten av relativt bra kvalitet. Detta är dock ingen självklarhet. Kemiska restprodukter av vår livsstil återfinns även i vårt dricksvatten. Det gäller bekämpningsmedel, flamskyddsmedel och andra kemikalier från kläder eller varor men även läkemedelsrester. I Sverige används 1 200 läkemedelssubstanser. I världen används cirka 3 000 substanser.

Läkemedel spolats direkt ner i toaletten. Merparten tar vägen via våra kroppar, utsöndras via urin och avföring, kommer ut i avloppsvattnet och så småningom eventuellt i vattendrag. Läkemedel som slängs i soporna riskerar att hamna i yt- eller grundvatten.

Läkemedel i miljön är ovanligt besvärliga substanser. De är biologiskt aktiva – annars skulle de inte vara läkemedel. De är svärnedbrytbara – de ska klara passagen genom magsäcken med dess magsyra. De är långlivade – vi vill inte stoppa i oss piller var och varannan timme – helst bara en gång om dagen.

Kunskapen om läkemedels effekter i miljön ökar men har fortfarande brister. Vi vet att östrogen i p-piller, vissa psykofarmaka och vissa medel mot hudsvamp kan ha effekter på fiskar, groddjur och musslor.

I Stockholm utvecklas analysmetoder för 80 av våra 1 200 läkemedelssubstanser. Man studerar effekterna av olika reningsmetoder på utvalda fiskarter, kräftdjur, alger och bakterier.

Vårt kranvatten kommer från Mälaren. Dit kommer det från ett mycket stort område, via åar och sjöar. Det renas tre gånger: Först i reningsverket innan avloppsvattnet släpps ut i åarna, sjöarna och Mälaren. Därefter renas det i

vattenverket där vårt kranvatten framställs. Slutligen renas vårt avloppsvatten i Henriksdals reningsverk innan det släpps ut i Saltsjön.

I vatten som passerat vattenverken i Stockholm 2007, dvs. det vatten vi fick i våra kranar, fann man rester av bland annat de smärtstillande substanserna ibuprofen, naproxen och propoxyfen, det antidepressiva medlet citalopram samt blodtrycksmedlet metoprolol. I abborrlever fanns citalopram och propoxyfen anrikat i koncentrationer 100 och 500 gånger högre än i vattnet.

Koncentrationerna av läkemedelsrester i dricksvattnet är extremt låga, och vi ska fortsätta dricka vårt utmärkta kranvatten. Men läkemedelsförbrukningen ökar, och vi får inte mer vatten på jorden. Riskerna är att halterna i framtiden blir högre. Vi får i oss en blandning av olika läkemedel, blandade med andra kemikalier, från det vi blir till i moderlivet tills vi dör. Det kan finnas samverkande effekter mellan de olika substanserna som förstärker deras bieffekter. Anrikning, det vill säga successivt ökande koncentrationer av läkemedel, sker i växter och djur. Detta kan påverka människa, djur och natur. Särskilt känsliga för sådan kemisk påverkan är små barn.

Riskerna för människan är till exempel antibiotikaresistens, hormonella effekter (t.ex. försämrad spermiekvalitet) och allergiska reaktioner. Överanvändning av antibiotika och antibiotikaresistens är i detta sammanhang ett särskilt allvarligt och ökande problem.

De svenska reningsverken är inte gjorda för att ta bort rester från läkemedel. Och läkemedlen är inte designade för att kunna brytas ned av reningsverken. Bättre rening måste till, anser de flesta av miljöforskarna. Det finns metoder som tar bort läkemedel och andra icke önskvärda substanser. Men de är energikrävande, och kostnaden blir cirka 1 300 kr per invånare.

*Ingrid Eckerman  
Läkare för Miljön  
[www.dnsy.se/lfm](http://www.dnsy.se/lfm)*





40 år

## VERKSAMHETSBERÄTTELSE FÖR ÅR 2008

Denna verksamhetsberättelse läses bäst som [www.nackamiljo.se/nmr2008.html](http://www.nackamiljo.se/nmr2008.html) på Internet. Där går det att klicka på texterna för att få mer information och läsa de fullständiga remissvaren etc.

### Styrelsemöten

Under 2008 har styrelsen haft 9 protokollförda sammanträden (8/1, 13/2, 11/3, 7/4, 5/5, 3/6, 21/8, 1/10, och 18/11).

### Styrelseledamöter etc.

Ordförande	Jan Åman
Kassör	Olof Sandström Björn Strehlenert
Styrelsesuppleanter	Carina Andersson Vilhelm Herlin Gunilla Ingmar Maud Nilsson
Revisorer	Sten Hjalmarsson Karl Siik
Revisorssuppleant	Folke Procopé
Valberedning	Thomas Åhlin Christer Olburs

### Årsmötet

Årsmötet hölls den 17 april 2008 i Dieselverkstaden. Före årsmötessförhandlingarna, talade Kerstin Westerlund Bjurström om Stockholms och Nackas stränder - bärare av värdefull identitet och strategisk resurs för framtiden. Arkitekt Kerstin Westerlund Bjurström är ordförande för Samfundet S:t Erik.

### Miljövårdsnytt

Under 2008 har ett nummer av Miljövårdsnytt utkommit. Tidningen har sänts till medlemmar och till bibliotek.

### Hemsida

Nacka Miljövårdsråd har en hemsida med adress [www.nackamiljo.se](http://www.nackamiljo.se). Där finns Miljövårdsrådets remissvar, yttranden, skrivelser m.m. Även de nummer av Miljövårdsnytt som utkommit sedan 2000 finns i huvudsak att tillgå där.

Under 2008 har två 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.

### Remissvar/yttranden

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

Nacka Miljövårdsråd har under 2008 avgivit remissvar i följande frågor:

- Detaljplan för del av Tollare, fastigheten Tollare 1:17 m fl, Mellanbergsvägen – delplan 1b, 2008-02-04.
- Detaljplan för del av Kvarnholmen, etapp 1 – Norra Kajområdet, 2008-03-14.
- Detaljplan för del av Älta 10:1 m.fl., Ältadalens verksamhetsområde, 2008-04-25.
- Detaljplan för Sicklaön 76:1 m.fl., Saltsjöbanan från Sickla station till och med Nacka station, 2008-04-30.
- Detaljplan för Skarpnäs 2:3 m fl, Telegrafberget i Boo, 2008-05-26.
- Bildande av naturreservat Tollare, 2008-07-02.
- Detaljplan för Erstavik 26:21 (Båthöjdens äldreboende), 2008-09-12.
- Program för detaljplan för ny förbindelse mellan Kvarnholmen och Nacka Centrum, 2008-09-26.
- Regional utvecklingsplan 2010 för Stockholmsregionen (RUF 2010), 2008-11-28.
- Nacka Miljövårdsråd har under 2008 avgivit yttranden/skrivelser i följande frågor:
  - Synpunkter kring en planerad ridanläggning vid Källtorp, 2008-02-04.
  - Yttrande över utställd detaljplan för Skogsö 12:1 m fl, Sune Carlssons Båtvarv, 2008-03-07.



- Yttrande angående utbyggnad av master och torn för mobiltelefoni - mars 2008, 2008-04-07.
- Yttrande över utställd detaljplan för del av Tollare, fastigheten Tollare 1:160 m fl, delplan 1a, Tollare träskväg, 2008-06-13.
- Yttrande över utställt förslag till detaljplan för del av Tollare, fastigheten Tollare 1:17 m fl, Mellanbergsvägen – delplan 1b, 2008-06-13.
- Yttrande över utställt förslag till detaljplan för Kummelnäs 11:103, Hedevägen 6, 2008-06-28.
- Yttrande över utställd detaljplan för Långvägen och Skymningvägen, Eknäs 1:232 m.fl., 2008-09-23.
- Nacka Miljövädråds brev till Miljö- och stadsbyggnadsnämnden angående ändring av detaljplan för del av Tollare, fastigheten Tollare 1:160 m fl, delplan 1a, Tollare träskväg, 2008-09-23.
- Yttrande över förändrad tidigare utställd detaljplan för del av Tollare, fastigheten Tollare 1:160 m fl, delplan 1a, Tollare träskväg, 2008-10-10.
- Nacka Miljövädråds brev till Miljö- och stadsbyggnadsnämnden angående naturreservat Tollare och detaljplaner för Tollare träskväg och Mellanbergsvägen, 2008-10-14.
- Yttrande över utställt förslag till detaljplan för del av Kvarnholmen, etapp 1 - Norra Kajområdet, 2008-10-17.
- Hemställan om förlängd samrådstid för förslag till detaljplan för del av Igelboda 2:19 m fl, Igelboda depå, 2008-12-30.

## Aktiviteter

Representant för Miljövädrådet har deltagit i:

- I TV4s stockholmsnyheter 2008-01-08 sändes ett inslag där representanter för Nacka Miljövädråd och Saltsjöbadens Villaägareförening samt kommunalrådet Erik Langby framförde synpunkter kring projekt Danvikslösen.
- Samrådsmöte om bebyggelse vid Mellanbergsvägen, Nacka stadshus, 9/1.
- Möte om volontärverksamhet i Nacka, Älta, februari.
- Boo Miljö- och Naturvänners möte ”Tyst hav - jakten på den sista matfisker” med Isabella Lövin i Kyrkans hus, Orminge, 4/3.
- Samrådsmöte om Kvarnholmen – Norra kajområdet, Tre Kronors väg 36B, 5/3.
- Klimatcafé 3/4, Christer Sanne talade om ”Keynes barnbarn”.
- Samrådsmöte om Saltsjöbanan från Sickla station till Nacka station, Nacka stadshus, 8/4.
- Samrådsmöte om Ältadalens verksamhetsområde, Nacka stadshus, 22/4.
- Samrådsmöte om Telegrafberget, på platsen, 28/4.

- Klimatdebatt med politiker, Tekniska nämndhuset, Stockholm, 29/4.
- Moderata samlingspartiets möte om Saltsjöbanan och Igelbodadepån, Igelboda skola, 8/5.
- Möte om spårbilar i Gustavsbergsteatern, 13/5.
- Möte om Danvikslösen på Henriksdalsberget, 14/5.
- Klimatcafé 15/5, Johan Tell pratade om 100 sätt att rädda världen.
- Möte om sjörestaurering, bl a Ältasjön med Stellan Hamrin, Bagarmossens folkets hus, 19/5.
- Nacka Naturskyddsförenings ”Naturnatten”, Nyckelviken, 5/6.
- Samrådsmöte om Tollare naturreservat, Nacka stadshus, 11/6.
- Samrådsmöte om bro Kvarnholmen – Ryssbergen, Nacka stadshus, 26/8.
- Informationsmöte om Långvägen och Skymningvägen, Nacka stadshus, 9/9.
- Samrådsmöte om Norra Skuru, Skuru skola, 10/11.
- Samrådsmöte om Igelboda depå, Igelboda skola, 11/12.

Nacka Miljövädråd har tillsammans med naturskyddsföreningar, fiskevädrådsföreningar m.fl. varit representerat vid samtliga fyra sammankomster (5/2, 12/5, 16/9, 4/11) i kommunens Naturvädråd som leds av ett par kommunalråd. Har bl.a. behandlat Tollare, Ryssbergen, Skuruparken, Grönplan, Kustplan samt ett halvdagsseminarium om upplevelsevärden i naturen (4/11).

Nacka Miljövädråd har under 2008 följt processen för bildande av naturreservatet Skuruparken. Naturreservatet har försenats.

Nacka Miljövädråd har tillsammans med nio andra organisationer bildat Nätverket För ett Bättre Danvikslösen. Ett antal möten har hållits under året (16/1, 12/3, 6/5, 26/5). Nätverket För ett Bättre Danvikslösen ställde frågor till politiker i Nacka kommunfullmäktige 2008-05-13 och till Stockholms stadsfullmäktige 2008-05-21.

Naturskyddsföreningen i Stockholms län samlar emellanåt ett antal miljöföreningar i Stockholmsområdet till trafikmöten för att diskutera och försöka påverka utvecklingen. Bl a har trängselskatter och ”Förbifart Stockholm” behandlats. Representant från Miljövädrådet har deltagit i flera av dessa möten.

Arbetsgruppen Värna Nackareservatet har arbetat för reservatsbildning av hela Nackareservatet och har haft synpunkter på områdets skötsel och användning men har inte varit lika aktiv nu när reservatet är ett faktum.



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

### MOBILMASTER

#### Yttrande över förslag till bygglov för mobiltorn och teknikbodur – mars 2008 2008-04-07

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

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

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

Inga tillstånd bör ges att uppföra sändare i eller nära bostäder, skolor och barndaghem. Inga tillstånd får ges att uppföra master eller torn på oexploaterad naturmark. Nya master och torn bör placeras på redan exploaterad mark, exempelvis vägområden, transformatoranläggningar, och industriområden (långt bort från fasta arbetsplatser).

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

Mobilmasten och teknikbodarna på bergknallen norr Ältavägen mellan Hästhagen och Hellasgården är redan idag en mycket ful störning i Nackareservatet. Det är skamligt att man inte sett till att hålla klotter borta från teknikbodarna (se bild) på en central plats i

Nackareservatet, väl synligt från Ältavägen. Ansvariga borde snarast uppmanas att klottersanera denna. Denna mast är belägen inom ett naturreservat inom vilket det rådet förbud mot att uppföra master. Vidare ligger masten inom strandskyddszone från Dammtorpssjön som är Natura 2000-klassad. En höjning av masten bör därför inte komma på fråga.

Masten inom Bergs oljehamn (Sicklaön 12:32) ligger i omedelbar anslutning till Nyckelvikens naturreservat och skulle upplevas som störande i detta reservat såväl från andra platser såsom Stockholms inlopp, förslaget bör därför avvisas.

Masten vid Linneavägen 7 i Velamsund skulle upplevas som störande från Stockholms inlopp, förslaget bör därför avvisas.

Masten på berget vid Dalaröbryggan vid Saltsjöbadens station skulle upplevas som mycket störande både för närboende och från Baggensfjärden. Platsen ligger inom strandskyddsområde och är av riksintresse. Förslaget synes oss synnerligen omdömeslöst och bör definitivt avvisas.

Nacka Miljövädråd hade uppskattat att få sig ett ärende av denna typ tillsänt som remiss, vi brukar ju vara remissinstans för alla kommunens planärenden. Vi önskar att i framtiden få oss tillsända förslag av denna art.



Fult och motbjudande klotter på teknikbod på bergknallen norr Ältavägen mellan Hästhagen och Hellasgården.



# DANVIKSLÖSEN MM

## Vad tycker politikerna om Danvikslösen?

*Till samtliga ledamöter i Nacka och Stockholms kommunfullmäktige 12.5.2008*

### **En mycket angelägen fråga till Dig som ledamot i kommunfullmäktige!**

Nätverket för ett bättre Danvikslösen vill ha en miljö- och klimatvänlig, bekväm, snabb och jämfört med bil konkurrenskraftig kollektivtrafik för Nacka- och Värmdöbor. Vi anser inte att liggande förslag tillgodoser våra önskemål. Vi anser att kommunen skall stanna upp i planeringen, begära in och analysera alternativ förslag. Man måste finna lösningar som långsiktigt klarar trafikflödet från den kraftigt växande östsektorn.

Vår uppfattning är att Danvikslösenprojektet under byggnadstiden, minst fem år, innebär köer och kaos både för kollektiv- och biltrafikanter. Idag trafikerar ca 1 500 bussar från vårt område Slussen per dygn. Under minst tre år av byggnadstiden beräknas ytterligare ca 800 busar per dygn krävas. Trafiken skall på provisoriska vägar med lägre kapacitet än idag ta sig förbi byggnadsområdet. Värmdövägens avstängning medför att dess trafik leds ner mot Järlaleden när Lugnets rondell rivs. Allt detta sker samtidigt som slussen är planerad att byggas om och förvandlas till byggarbetsplats.

Vägen dragen genom berget blir obotligt och för all framtid alltför smal. Trafikanterna i vägtunneln utsätts för alltför stora olycksrisker. Att lägga ner den nyligen upprustade järnvägen för att ersätta den med spårvagn är en klar nedgradering. Vid spårvagnsdrift slår man tidigt i kapacitetstaket. Allt detta till en kostnad på minst 5 miljarder! Med järnväg däremot går det lätt att öka transportkapaciteten efter behov.

Är det föreslagna Danvikslösen klokt med hänsyn tagen till trafik- och samhällsnyttan?

Är du som politiker beredd att medverka till denna försämring och gigantiska kostnad?

### **Nätverket För ett Bättre Danvikslösen**

Boo Miljö- och Naturvänner  
Kommittén för bevarande av Storstockholms Sydöstra Friluftsområden  
Lokala Hyresgästföreningen Henriksdalsringen  
Nacka Hembygdsförening  
Nacka Miljövarðsråd  
Naturskyddsföreningen i Nacka  
Saltsjöbadens Hembygdsförening  
Saltsjöbadens Naturskyddsförening  
Saltsjöbadens Villaägareförening  
Trollebo Villaägareförening

## Remissvar beträffande förslag till regional utvecklingsplan 2010 för Stockholmsregionen (RUF 2010) Nacka 2008-11-28

*Till Stockholms läns landsting, Regionplane- och trafikkontoret*

RUF 2010 har inte tagit tillräcklig hänsyn till att man för att klara klimatet måste upphöra med att använda fossila drivmedel. Vidare måste även direkt giftiga utsläpp av kolväten, kväveoxider och partiklar begränsas. Detta samt jordens begränsade oljefyndigheter kan förväntas leda till att betydligt ökade kostnader för biltrafik, något som givetvis måste slå igenom på regionplaneringen med kraftigt ökad satsning på kollektivtrafik och begränsning av biltrafiken. Vi uppfattar inte att RUF 2010 tagit tillräcklig hänsyn till detta.

En mer rimlig regionplanering för framtiden ges exempelvis i SIK A Rapport 2008:6 "Infrastrukturplanering för ökad transportpolitisk måluppfyllelse i storstäder. En fallstudie i Stockholmsregionen". Här föreslår man nya pendeltågslinjer och ett nät för spårbilar.

Trängselproblemen på vägarna går inte att åtgärda genom att bygga ytterligare vägar. Sättet att förbättra framkomligheten på vägarna är i stället att satsa på förbättrad kollektivtrafik samt att reglera trängselavgifterna så att allvarlig trängsel inte lägre uppstår.

Trängselavgifter bör övervägas på fler vägavsnitt efter konsekvensanalys. Trängselavgifter för Saltsjö – Mälarsnittet bör övervägas. Märkligt nog verkar trängselavgifter över huvud tagit inte nämnas i RUF 2010.

Alternativet "fördelad" i RUF 2010 bör inte komma på fråga men även alternativet "tät" anger alltför mycket utbyggnad av motorvägar. Motorvägar som Förfart Stockholm och Österleden (Östlig förbindelse) leder till ökad biltrafik och bör helt utgå ur planeringen.

Vi anser inte heller att en ytterligare Skurubro behövs givet att biltrafiken kan begränsas med bibehållna goda kommunikationer. Framförallt måste de trafikfarliga på- och avfarterna på Björknässidan byggas om.

Vi anser att det är synnerligen angeläget att bevara Stockholmstraktens gröna kilar och speciellt hela det



Danvikslösen

stora skogsområdet i centrala Nacka med Erstaviksområdet. Vi avvisar helt att som anges på plan-kartorna bebygga en del av detta område kring Sågtorp och Gungviken, detsamma gäller bebyggelse på Ryssbergen. I båda dessa fall anger Nackas gällande översiktsplan att områdena ska fortsätta att vara grönområden medan kartorna i RUFSS 2010 utpekar dem som bebyggelseområden.

Vid planering av bebyggelse är det viktigt att respektera strandskyddet samt att bevara små grönområden nära bostäder.

Det föreslås i projekt Danvikslösen att låta Saltsjöbanan och Värmdövägen/leden byta plats mellan Danvikstull och Sickla. Den föreslagna omläggningen av Saltsjöbanan finner vi orimlig. Vi oroar oss för att det skulle bli en mycket långvarig avstängningsperiod (minst tre år) utan spårtrafik under den tid ombyggnaden genomföres samtidigt som det kan förväntas bli ett omfattande trafikchaos för all buss- och biltrafik.

Ännu mer orimligt finner vi förslaget från SL att man skulle kunna lägga ned Saltsjöbanan mellan Slussen och Sickla. Saltsjöbanan bör få behålla sin nuvarande sträckning men ytterligare sträckor bör byggas ut till dubbelspår för att kunna ge bättre kapacitet och mindre risk för förseningar.

Skulle projekt Danvikslösen ändå genomföras är det viktigt att busstrafiken mellan Värmdövägen (vid Sickla station) och Danvikstull inte får försämrade förhållanden.

Det är väsentligt att förbättra kollektivtrafiken så att en större andel av trafikanterna väljer att åka kollektivt, vilket minskar biltrafiken.

Under en avsevärd tid framöver kan man förvänta sig att det mesta av kollektivtrafiken för Nackas och Värmdös drygt 120 000 invånare kommer att ske med buss. Bussarna till och från Stockholm måste ges egna filer så långt rimligt möjligt. Att anlägga en tunnelbanelinje med slutstation vid Forum Nacka skulle troligen, trots de höga kostnaderna, leda till försämrade kollektivtrafik för flertalet Nacka- och Värmdöbor med ett extra byte med extra väntan. Ambitionen vid planeringen bör vara att ingen ska behöva byta mer än högst två gånger för en resa mellan bostad och arbete med kollektivtrafiken.

De flesta resenärer i området sätter stort värde på att kollektivtrafiken snabbt tar oss till Slussen, som är den plats i Stockholms som är näst bäst användbar



som bytestation. Dock är dagens gångvägar mellan olika plattformar och busshållplatser vid Slussen för trånga.

Den nya omstigningsplatsen efter en ombyggnad av

Slussen måste ges ordentlig kapacitet som även klarar den sannolikt kraftiga befolkningsökningen som är att vänta i Nacka och Värmdö. Kanske måste en del bussar fortsätta upp på stan eller till någon annan tunnelbane- eller pendeltågsstation.

För Nacka och Värmdö torde även finnas en stor potential för såväl varu- som persontransporter med båttrafik, undersök potential med ett modernt färjenät.

Motorvägsbyggen har i flera fall gjort det svårare att byta mellan olika busslinjer. En nyligen anlagd motorväghållplats på Värmdöleden mitt för Foun Nacka har underlättat byten. Vi föreslår att man för bättre omstigning inrättar hållplatser för motorvägsbussar på ytterligare två ställen:

- På Tyresövägen vid Ekstubben (Ältavägens anslutning, belägen i Stockholms stad).
- På Värmdöleden vid Björknäs (för Värmdötrafiken).

### Sammanfattning

Nacka Miljövarldsråd anser att det synnerligen viktigt att ta större klimathänsyn, att i sin helhet bevara Erstaviks skogar samt värdefulla mindre grönområden nära bostadsområden, att undvika stora vägbyggnadsprojekt samt att satsa på förbättrad och renare kollektivtrafik.

### Remissvar beträffande förslag till Stockholms översiktsplan 2009-01-12

Projekt Danvikslösen – väg 222, Henriksdals trafikplats och Danviksbron

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. Vi oroar oss för att det skulle bli en mycket långvarig avstängningsperiod (minst tre år) utan spårtrafik på Saltsjöbanan under den tid ombyggnaden genomföres samtidigt som det kan förväntas bli ett omfattande trafikchaos för all buss- och biltrafik under minst fem år.

Ännu mer orimligt finner vi förslaget från SL att man skulle kunna lägga ned Saltsjöbanan mellan Slussen och Sickla. Saltsjöbanan bör få behålla sin nuvarande sträckning men ytterligare sträckor bör byggas ut till dubbelspår.

Projekt Danvikslösen löser inte Nacka-Värmdösektorns översiktliga trafikbehov. Vi uppfattar inte det utställda förslaget som en trafiklösning utan som en exploateringslösning. I vårt svar skissar vi ett förslag till en bättre trafiklösning till en väsentligt lägre kostnad.

Nacka Miljövarldsråd 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 trånga rondeller för att komma till och från 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 men en förbättrad kollektivtrafik och ökad andel kollektivtrafikresenärer vore högst önskvärt. Under en avsevärd tid framöver kan man förvänta sig att det mesta av kollektivtrafiken för dessa nu mer än 120 000 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 Sicklavägen (f.d. Hammarby Fabriksväg) mot Danvikstull och omvänt.

Vägtunneln genom Henriksdalsberget har inte planerats för stillastående fordon trots att det givetvis kommer att uppstå köbildning där varje morgon och vid varje broöppning. Länsstyrelsen har skrivit att det bör övervägas att dimensionera tunneln för stillastående fordon, något vi tycker att är ett självklart krav.

#### Alltför långvarig avstängning av Saltsjöbanan

Enligt planeringen kommer Saltsjöbanan att vara helt avstängd under minst tre år. Vi finner att detta är en orimligt lång avstängningstid och att den innebär att man under ombyggnadstiden prioriterat biltrafiken på kollektivtrafikens bekostnad på ett orimligt sätt.

#### Försämringar av Saltsjöbanan

Förslaget innebär att alla Saltsjöbanans plattformar sänks med 70 cm och görs kortare 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 övergång till spårvägstrafik göra att dessa snabbtåg skulle dras in.

Istället för att underlätta för dem som bor på Henriksdalsberget att ta sig till spårtrafiken med någon form av hiss innebär förslaget att de får ännu längre och besvärligare väg till stationen.

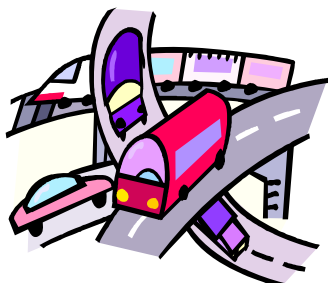
Att inte längre kunna köra sexvagnarståg innebär att SL behöver mer personal eftersom även ett trevagnarståg kräver en förare och en konduktör. På detta sätt kommer kostnaden för kollektivtrafiken att påtagligt fördyras. Det finns därför en påtaglig risk för att ekonomiskt ansvariga på SL kommer att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

#### Problem med ny ändstation 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 tvärbane-tåg 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.



Mycket allvarliga problem under byggtiden. Under flera år kommer all trafik från Nacka och Värmdö mot Stockholms innerstad att ledas i en provisorisk sträckning med smalare körfält runt Henriksdalsberget och med provisorisk korsning för trafiken från Södra Hammarby och Danviksklippan.

Den nuvarande Lugnetrondellen kommer i ett tidigt skede att rivas och ersättas med en provisorisk bro över trafiken från Sicklavägen (f.d. Hammarby industriväg) mot Danvikstull.

Värmdövägen kommer under byggtiden att stängas av mellan Sickla bro och Lugnetrondellen, dock med en förhoppning att kunna hålla en bussfil västerut öppen. Trafiken i övrigt från Sicklaön tvingas att åka ned Sickla industriväg till rondellen över Södra länken och sedan Sicklavägen norrut mot den provisoriska korsningen vid Lugnet, och motsvarande även för busstrafiken åt andra hållet.

Hästholmsviadukten över Värmdövägen vid Henriksdal kommer att rivas utan att ersättas. Detta medför problem för trafiken, buss 53 skulle inte längre kunna trafikera Danviksklippan. Affären på Danviksklippan skulle i stort sett förlora kunderna från Nackasidan eftersom de skulle få svårt att komma dit.

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.

#### Vårt alternativa förslag till trafiklösning

Låt Värmdövägen gå kvar runt Henriksdalsberget och behåll nuvarande trafikplats Lugnet. Korsningen mellan Värmdövägen och Kvarnholmsvägen byggs om till planskild i ungefär nuvarande läge med Kvarnholmsvägen under Värmdövägen som höjts ett par meter, en sådan planskild korsning har skissats på stadsplanekartor i decennier.

Bygg en ny dubbelspårig spårbro över Danvikskanalen i ungefär föreslaget läge norr om nuvarande men gör den inte så hög men istället öppningsbar. Bron skulle t ex kunna ha spåren på 20 meters höjd på krönet och segelfri höjd på ca 17 meter. Spåren skulle då kunna gå under Hästholmsviaduktens nivå

och ha station Henriksdal flyttad närmare Danvikscenter och fortsätta in i nuvarande järnvägstunnel genom Henriksdalsberget.

Vi skulle här få en situation som liknar den för pendeltågsbron över Södertälje kanal. Vid enstaka tillfällen när en särskilt hög båt passerar skulle något tåg hindras att passera och istället vända t ex vid Henriksdal utan att nå Slussen. Givetvis tillåts inga broöppningar i högttrafiktid.

Spårvägen från Hammarby Sjöstad skulle kunna anslutas till Saltsjöbanan antingen vid Sickla, som ursprungligen planerats, eller vid Henriksdal. Om tvärspårvägen skall fortsätta mot Slussen krävs ombyggnad till dubbelspår för den gemensamma sträckan.

Om banan leds om mot en station i Katarinaberget istället för den nuvarande slutstationen vid Slussen är det viktigt att kunna fortsätta spåren ut på Katarinavägen och över Slussen (efter ombyggnad) och Skeppsbron mot Norrmalmstorg.

Det är viktigt att avstängningen av Saltsjöbanan blir så kort som möjligt. Konvertering och upprustning av de yttre delarna bör kunna göras ganska snabbt, den nya spårbron över Danvikskanalen bör kunna byggas nästan färdig medan nuvarande bro trafikeras. Medan banan byggs om till dubbelspår i nuvarande sträckning kring Londonviadukten kan Saltsjöbanan trafikeras in till Sickla eller Henriksdal.

I enlighet med utställt förslag kan den äldsta bron över Danvikskanalen senare rivas och ersättas med en vägbro.

#### 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. Om inte heller vårt förslag ovan genomföres bör Tvärspårvägen ändå 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 i en tunnel till Djurgården med anslutning till där befintlig spårväg, ett sådant alternativ har utretts vid Stockholms universitet. 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. Om man t ex överdäckar Värmdövägen runt Henriksdalsberget skulle det gå att exploatera nästan lika hårt som enligt förslaget. För Nacka och Värmdö skulle Projekt Danvikslösen i stort sett bara medföra nackdelar.

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

#### Tunnelbana Kungsträdgården – Nacka

Under en avsevärd tid framöver kan man förvänta sig att det mesta av kollektivtrafiken för Nackas och Värmdös drygt 120 000 invånare kommer att ske med buss. Bussarna till och från Stockholm måste ges egna filer så långt rimligt möjligt. Att anlägga en tunnelbanelinje med slutstation vid Sickla eller Forum Nacka skulle troligen, trots de höga kostnaderna, leda till försämrade kollektivtrafik för flertalet Nacka- och Värmdöbor med ett extra byte med extra väntan. Nacka är inte planerad för tunnelbana, endast en liten del av befolkningen bor inom gångavstånd från tänkbara tunnelbanenedgångar.

De flesta resenärer i området sätter stort värde på att kollektivtrafiken snabbt tar oss till Slussen, som är den plats i Stockholms som är näst bäst användbar som bytesstation. Dock är dagens gångvägar mellan olika plattformar och busshållplatser vid Slussen för trånga.

Den nya omstigningsplatsen efter en ombyggnad av Slussen måste ges ordentlig kapacitet som även klarar den sannolikt kraftiga befolkningsökningen som är att vänta i Nacka och Värmdö. Kanske måste en del bussar fortsätta upp på stan eller till någon annan tunnelbane- eller pendeltågsstation.

För Nacka och Värmdö torde även finnas en stor potential för såväl varu- som persontransporter med båttrafik, undersök potential med ett modernt färjenät.

#### Hållplats för motorvägsbussar vid Ekstubben

Motorvägsbyggen har i flera fall gjort det svårare att byta mellan olika busslinjer. Vi föreslår att man för bättre omstigning inrättar hållplats för motorvägsbussar på Tyresövägen vid Ekstubben, vid Ältavägens och Flatenvägens anslutning, belägen i Stockholms stad.

#### Allmänt

Nacka Miljövädråd anser att det synnerligen viktigt att ta större klimathänsyn, att undvika stora vägbyggnadsprojekt samt att satsa på förbättrad och renare kollektivtrafik.

Översiktsplanen har inte tagit tillräcklig hänsyn till att man för att klara klimatet måste upphöra med att använda fossila drivmedel. Vidare måste även direkt giftiga utsläpp av kolväten, kväveoxider och partiklar begränsas. Detta samt Jordens begränsade oljefyndigheter kan förväntas leda till att betydligt ökade kostnader för biltrafik, något som givetvis måste slå igenom på regionplaneringen med kraftigt ökad satsning på kollektivtrafik och begränsning av biltrafiken. Vi uppfattar inte att översiktsplanen tagit tillräcklig hänsyn till detta.

En mer rimlig planering för framtiden ges exempelvis i SIKAs Rapport 2008:6 "Infrastrukturplanering för ökad transportpolitisk måluppfyllelse i storstäder. En fallstudie i Stockholmsregionen". Här föreslår man förutom nya pendeltågslinjer ett nät för spårbilar.

Trängselproblemen på vägarna går inte att åtgärda genom att bygga ytterligare vägar. Sättet att förbättra framkomligheten på vägarna är i stället att satsa på förbättrad kollektivtrafik samt att reglera trängselavgifterna så att allvarig trängsel inte längre uppstår.

Trängselavgifter bör övervägas på fler vägnavnitt efter konsekvensanalys. Trängselavgifter för Saltsjö – Mälarsnittet bör övervägas.

Motorvägar som Förbifart Stockholm och Österleden (Östlig förbindelse) leder till ökad biltrafik och bör helt utgå ur planeringen.

Vid planering av bebyggelse är det viktigt att respektera strandskyddet samt att bevara små grönområden nära bostäder.

Det är väsentligt att förbättra kollektivtrafiken så att en större andel av trafikanterna väljer att åka kollektivt, vilket minskar biltrafiken.



## BOO

### Remissvar angående detaljplan för Skarpnäs 2:3 m fl, Telegrafberget i Boo 2008-05-26

Vi har granskat förslaget främst ur miljövädrådssynpunkt inklusive dess inverkan på blivande naturreservat Skarpnäs.

Den tänkta exploateringen innebär 29 villor, 17 radhus och 139 lägenheter, summa 185 bostäder samt lokaler för kommersiell verksamhet. Vidare föreslås 138 båtplatser, huvudsakligen vid nytillkommande pontoner.

Transportproblem, olämpligt kollektivtrafikläge Telegrafberget har ett ur kollektivtrafiksynpunkt mycket olämpligt läge vilket gör området olämpligt för exploatering med bostäder. Som vi förutsåg i vårt svar på programmet visade det sig inte möjligt att låta SLs bussar gå ner till då föreslagen vändplats på ca 38 m.ö.h. utan nu föreslås bussen vända vid



”utlastningen” på en höjd av ca 55 m.ö.h. medan närmare hälften bostäderna har sin entré på kajen ca 2 m.ö.h. Som jämförelse ligger platsen högst upp på berget där den optiska telegrafan låg på ca 62 m.ö.h.

Området motiverar inte busstrafik med rimlig turtäthet och enligt uppgift i lokaltidning är SL därför inte intresserat av att upprätta bussförbindelse till området. Eventuell båttrafik kommer i praktiken bara att bli ett mindre viktigt komplement.

Eftersom området inte kan förväntas ha skola eller livsmedelsaffär kommer transportproblemen för de boende att bli mycket stora, i synnerhet för dem som inte kör bil.

### Strandskydd och riksintressen

För området gäller strandskydd och tre riksintressen: kulturmiljö, kust och skärgård samt farled. Vi finner inte att det föreligger skäl för att exploatera området då detta står i strid med dessa skydd och intressen.

### Intrång i Skarpnäs blivande naturreservat

Bostäder i Telegrafberget tvingar fram en breddning av Skarpövägen som skär genom det sedan 1999 föreslagna naturreservatet, med gång- och cykelbana samt belysning. Detta skulle medföra betydande ingrepp i det föreslagna naturreservatet. Stora delar av reservatet skulle bli bullerstört och stort natttid av vägens belysning. Denna planerade bebyggelse och väg skulle effektivt dela av det tänkta naturreservatet i två halvor.

Vi anser det synnerligen viktigt att naturreservatet blir inrättat och fastställt före en eventuell detaljplan för Telegrafberget.

### Bevara hamnresursen

Telegrafberget utgör en djuphamn för fartyg av betydande storlek. Med stigande oro för av bl.a. koldioxidutsläpp orsakad global uppvärmning samt stigande bränslepriser kan en sådan plats åter förväntas bli efterfrågad som hamn för varu-transporter. Sjötrafik utgör ju det bränslesnålaste transportalternativet. Platsen bör därför bevaras på ett sätt som tillåter att den åter kan användas som hamn i framtiden. För detta krävs även utrymmen på kajen och för närbelägna lagerlokaler.

### Medför stora framtida kostnader för kommunen

Områdets synnerligen branta terräng samt långa avstånd till livsmedelsaffär, skola och annan service kan förväntas medföra betydande extra kostnader för kommun och landsting i framtiden i form av bl.a. färdtjänst och skolskjuts. Den synnerligen branta backen ned mot stranden utgör ett allvarligt hinder även för den som är lätt rörelsehindrad och troligen i praktiken omöjlig att forcera med rullator eller rullstol. Om en allmän hiss eller bergbana med samma låga funktionssäkerhet som den i Nacka

Strand skulle anläggas här ändrar det inte situationen nämnvärt.

### Sammanfattning

Nacka Miljövädråd vill härmed framföra sina skarpaste protester mot planerna på exploatering av Telegrafberget i Boo för bostadsändamål. Strandskyddet och riksintressena för området avseende kulturmiljö, kust och skärgård samt farled måste respekteras.

Nya bostäder bör överhuvudtaget inte byggas på platser långt från service och skolor eller på platser som inte kan få god kollektivtrafikförsörjning, därför bör inte Telegrafberget bebyggas med bostäder. Beslut om naturreservat Skarpnäs måste fattas innan en eventuell detaljplan tas.

### Yttrande över utställd detaljplan för Kummelnäs 11:103 (Hedev. 6) 2008-06-28

Nacka Miljövädråd har inget att erinra mot föreslagen byggnation, men är negativ till ”mindre befintlig brygga”.

I tidigare framförda synpunkter sade Nacka Miljövädråd ”Nacka Miljövädråd har inget att erinra mot den planerade byggnaden men är negativ till byggrätt för befintlig brygga”. Kommunens kommenterar detta med att säga att ”övriga kringliggande fastigheter längs med kusten har givits denna byggrätt för brygga”.

Det tycker vår förening är ett dåligt argument, problemet är ju just att bryggor har tillåtits byggas såväl på ”privata” stränder som på allmänna. Stränder är en känslig biotop och Nacka Miljövädråd skulle vilja se att båtverksamhet samlas på särskilda marinor.

Nu finns tydligen en ”mindre” brygga där redan och den bör i konsekvensens namn avlägsnas enligt föreningens uppfattning.

### Yttrande över utställd detaljplan för Eknäs 1:232 m fl, Långvägen och Skymningsvägen 2008-09-23

Nacka Miljövädråd har inga större invändningar mot föreslagen detaljplan.

Gatukostnadsutredningen har vi inte studerat, men fick intrycket på samrådsmötet att rimlig fördelning av kostnader gjorts mellan de olika intressenterna.

Vi förutsätter att de restriktioner som i planhandlingarna anges för ny- och ombyggnad, trädfällning och övrig användning av naturmark kontrolleras och efterlevs.

# TOLLARE

Yttrande över utställd detaljplan för del av Tollare, fastigheten Tollare 1:17 m.fl, Mellanbergsvägen – delplan 1b 2008-06-13



Nacka Miljövårdsråd avstyrker helt förslaget till vidare exploatering av planområdet och anser att området skall ingå i det planerade naturreservatet Tollare av följande skäl:

- 1.1 Naturreservat som planeras måste utredas och fastställas först
- 1.2 Alla planområden bör visas samtidigt
- 1.3 Dålig boendemiljö
- 1.4 Återvinningsstation inom planerat naturreservat
- 1.5 Marken är värdefull naturmark för friluftsliv och rekreation
- 1.6 Sällsynta arter finns - naturinventering för hela året saknas

Dessutom:

- 2.1 Planprocessen
  - 2.2 Bristfälliga planhandlingar
- Se nedan för utförligare beskrivning under resp. punkt.

## 1.1 Naturreservat

Nacka kommunfullmäktige har 1985 fattat ett principbeslut om att avsätta naturområden kring Tollare Träsk till naturreservat och detta planeras fortfarande. Nacka Miljövårdsråd är naturligtvis positiv till detta.

På samrådsmöten för detaljplaner samt möten i Nacka naturvårdsråd har kommunen flera gånger framhållit att planeringen av delområdena för Tollare sker samtidigt och med ”parallella processer”. Invändningar om att naturreservatet borde fastställas först har bemötts med argumentet att planerna för exploatering kan helt avbrytas, om man kommer fram till ett sådan lösning. Om detta är sant ser vi inte att det finns några formella eller kontraktsmässiga hinder att göra detta.

I gällande översiktsplan är området klassat som naturmark och i naturreservatsutredningen ”Tollare - Naturvärden” tillhör området som föreslås bebyggas den värdefullaste naturvärdesklassen (naturvärdesklass 1). Planområdena vid Tollare träskväg och Mellanbergsvägen gör ett olyckligt intrång mitt i det planerade naturreservatet. Det splittrar upp reservatet och skär av naturområden till förfång för såväl rekreation som djur- och växtliv.

Nacka Miljövårdsråd anser därför, att de delar av detaljplaneområdet Mellanbergsvägen som inte är

bebyggda skall fortsätta att vara naturmark och införlivas i naturreservatet Tollare.

Detta kommer ju då även bättre att överensstämma med kommunens uttalade intentioner, att nybebyggelse till största delen skall ske på gammal industrimark och att nybebyggelse skall koncentreras till västra Sickla för att minska transportbehovet.

## 1.2 Alla ingående detaljplaner måste visas samtidigt

Tollareområdet har i pågående planprocess delats upp i ett antal detaljplaner som visas vid olika tidpunkter. Detta förfarande gör det mycket svårt att bedöma hur detaljplanerna påverkar varandra och ökar naturligtvis risken för suboptimeringar i planarbetet.

Nacka Miljövårdsråd anser att alla i Tollareprojektet ingående detaljplaner skall presenteras samtidigt i planprocessen och befarar att nuvarande förfarande är en medveten strategi för att minska möjligheterna till insyn i exploateringsplanerna. Hur det än är med den saken så blir det ändå den naturliga konsekvensen.

## 1.3 Dålig boendemiljö

Förutom att naturmark förstörs, så kommer de planerade bostäderna att resultera i en dålig boendemiljö. Bostäderna i södra delen av området är placerade norr om ett högt relativt brant berg och får därför ett mörkt och skuggigt läge med lite solljus.

Bostäderna i norra delen, längs Sockenvägen, blir bullerstörda från trafiken. Miljöredovisningen anger också att ”föreslagen bebyggelse inte kommer att klara översiktsplanens riktvärden”.

Man kan konstatera att redan idag har minst 20 fastigheter längs Sockenvägen byggt bullerplank mot vägen, trots att många av dessa hus ligger betydligt längre från vägen. Kommunen framhöll på samrådsmötet att lösningen av bullerproblemet är att placera bostadshusen nära vägen. Därigenom skulle trafik-hastigheterna automatiskt sänkas och bullernivåerna minska. Dessutom skulle husen längs Sockenvägen fungera som bullerskydd för övriga hus i planområdet.

Ytterligare exploatering i områdena öster om Tollare kommer säkert att ske. Den planerade tunneln kommer naturligtvis också att generera ökad trafik förbi området. Sockenvägen kommer med nödvändighet även i framtiden att utgöra den enda genomfartsleden inom området, och trafikförsörjer även östligare områden som leder till Skurubron för vidare färd mot Stockholm.

Vi tycker därför att det är mycket cyniskt mot människor att använda deras bostäder som bullerskydd och hastighetsreglering, och vittnar om en låg planeringsambition, både från arkitekter, NCC och kommunen, när det gäller boendekvalitet, trivsel och hälsa.

#### 1.4 Återvinningsstation

Efter samrådet har en återvinningsstation lagts in i planen med lokalisering norr om Sockenvägen vid Apollostigen.

Nacka Miljövärdsråd tycker att detta läge är mycket olämpligt, då det ligger inom det planerade naturreservatet och dessutom på mark som enligt naturvärdesutredningen tillhör den värdefullaste naturvärdesklassen. Stationen bör placeras nära de större befolkningstäta områdena, t.ex. ”nya” Tollare eller Björknäs för att minimera transporter och ge bekvämare service för de boende. Då vi avvisar bebyggelse vid Mellanbergsvägen (och Tollare träskväg) blir sopstationens planerade läge än mer olämpligt.

#### 1.5 Marken är värdefull naturmark för friluftsliv och rekreation

Planområdet är till stora delar ett viktigt, naturskönt och uppskattat rekreativt område för ett stort antal boende i närområdet, och nyttjas nu delvis som betesmark för hästar. När den pågående exploateringen av Tollare är klar kommer det inte att finnas något större rekreativt område i södra Boo kvar. Nacka Miljövärdsråd tycker därför att detta område skall behållas som naturområde och ingå i det planerade naturreservatet.

#### 1.6 Sällsynta arter finns – naturinventering för hela året saknas

Inom området finns en rik fauna av värdefull växtlighet varav en del sällsynta arter. T.ex. finns en rik fauna av blommor, som blåsippor, vitsippor, liljekonvalj etc. i den dunge mellan husen, där man tänker anlägga lekplats.

Vi anser att en seriös inventering av naturmark bör omfatta alla årstider, vilket enligt uppgift inte gjorts i detta område.

#### 2.1 Planprocessen

På samrådsmötet ställdes några frågor som besvarades med att detta var en politisk fråga som inte kunde besvaras eftersom inga politiker var närvarande på mötet, trots att de kallats.

Vi tycker att politiska frågor skall kunna besvaras om mötet skall kunna kallas samrådsmöte, särskilt som dessa ofta är av övergripande och principiell natur.

#### 2.2 Bristande planhandlingar

Som vanligt, nödgas vi säga, är planhandlingarna inte av den kvalitet, som man önskar och borde kunna förvänta sig. T.ex. beskrivs området i kvalitets- och gestaltungsprogrammet på ett missvisande sätt. Vi tycker inte att kommunen skall samarbeta i ett dokument som till övervägande delar är av marknadsföringskaraktär från arkitekter och

exploatörer. Man skulle önska att mindre utrymme ägnas åt byggnader från ett otal övriga orter och i stället på ett rättvisande sätt beskriva och illustrera det man verkligen tänker bygga.

Den enda illustration på radhusen består av 4 st hus i en länga plus en gavel på en annan länga, allt omgivet av frodig grönska och i ett perspektiv, som inte finns i verkligheten eftersom bergssidan i söder omöjliggör en sådan utblick. Vad man i stället skulle vilja kräva att se illustrerat är den kompakta radhuslängan på 13 hus med bakomvarande berg, eller längan längs Sockenvägen på 17 hus med väg och parkeringsplatser. I de sektioner som visas har man noggrant undvikit att visa bergets höjd och branthet. Det är sådan dokumentation som krävs för att kommuninvånare utan större vana att läsa byggritningar och topografiska kartor, skall kunna få en riktig uppfattning. Dessutom skriver man att byggnadernas placering gjorts så att alla värdefulla ekar kunnat sparas. Detta har visat sig inte stämma.

I kommunens samrådsyttrande hänvisas Nacka Miljövärdsråd till kommunens kommentarer av Boo Natur- och Miljövänners yttrande. Vi önskar dock svar på de synpunkter som vi men inte BOOM framfört.

Vi efterlyser, att en kontinuerlig kvalitetsförbättringsprocess införs i stadsplaneprocessen. Även stadsplaneprocessens resultat d.v.s. samhällsutformningen bör vara föremål för ett sådant kvalitetsarbete och kommuninvånarnas värderingar inhämtas för återmatning till kommande projekt.

Nacka Miljövärdsråd anser, att en stor förbättringspotential på detta område finns och att en kraftfull förbättring är nödvändig för att en god samhällsbyggnad skall erhållas, förstöring av värdefulla miljöer upphöra samt att miljö- och stadsbyggnad skall kunna återfå en trovärdighet hos oss och sannolikt även hos allmänheten.

Yttrande över utställd detaljplan för del av Tollare, fastigheten Tollare 1:160 m fl, delplan 1a, Tollare träskväg 2008-06-13

**Nacka Miljövärdsråd avstyrker helt förslaget till vidare exploatering av planområdet och anser att hela området skall ingå i det planerade naturreservatet Tollare av följande skäl:**

- 1.1. Marken är värdefull naturmark för friluftsliv och rekreation
- 1.2. Tollare Träsk är en viktig fågelsjö med många sällsynta fåglar
- 1.3. Sällsynta arter finns - naturinventering saknas
- 1.4. Naturreservat som planeras måste utredas och fastställas först

1.5.70 år gammal detaljplan som kraftigt ändrats bör ej kunna återopas

**Dessutom:**

2.1 70 år gammal detaljplan som kraftigt ändrats bör ej kunna återopas

2.2 Tveksamheter i planhandlingar

2.3 Kvaliteten för planprocessen måste förbättras

Se nedan för utförligare beskrivning under resp. punkt.

### 1.1 Naturområde värdefullt för rekreation och friluftsliv

Planområdet är ett viktigt, naturskönt och uppskattat rekreativområde för ett stort antal boende i närområdet med ett rikt fågel-, djur- och växtliv. Länsstyrelsen har i sin bedömning av området beskrivit det som "ett av de mest intressanta områdena ur naturvärdesynpunkt".

I gällande översiktsplan är området klassat som naturmark och i naturreservatsutredningen "Tollare – Naturvärden" tillhör området som föreslås bebyggas den näst värdefullaste naturvärdesklassen (naturvärdesklass 2).

När den pågående exploateringen av Tollare är klar kommer detta område vid Tollare Träsk att vara det enda större närrekreativområdet för ca 10 000 invånare. I tidigare planhandlingar för Tollare bruk hänvisas också till detta område för rekreation. Vi tycker därför, att en ärlig ambition att bibehålla det lilla rekreativområde som finns kvar, borde visas i stället för att exploatera även denna mark med bostäder.

Nacka kommun har nyligen anställt en miljöexpert, som på senaste mötet med kommunen i Nacka Naturvarðsråd på ett utmärkt sätt presenterade vetenskapliga fakta av hur naturupplevelser positivt påverkar människor. En lång lista på dessa visades. Detta tycker vi är en utmaning för kommunala beslutsfattare att inte, som så ofta tidigare, ignorera detta utan nu ta hänsyn till sina specialister och därmed kommuninvånarens välfärd och hälsa. Vi har sett alltför mycket av att detta åsidosätts framför byggherrars prioritering för hård exploatering av stränder och natur. Förutom uppenbara fördelar ser vi detta även ur ett samhällsligt ekonomiskt perspektiv som lönsamma investeringar.

Att anlägga promenadvägar ett fåtal meter från bostadsbebyggelse skapar ofelbart konflikter och även smygprivatiseringar av allmän mark. Detta har ju inträffat för andra områden, vilket vi påpekat tidigare, och tycker därför att det är mycket olämpligt att bädda för att liknande problem uppstår även här. Planområdena vid Tollare träskväg och Mellanbergsvägen gör ett olyckligt intrång mitt i det planerade naturreservatet. Det splittrar upp reservatet och skär av naturområden till förfång för såväl rekreation som djur- och växtliv.

Nacka Miljövarðsråd anser, att hela planområdet skall fortsätta att vara naturmark och införlivas i det planerade naturreservatet Tollare.

Detta kommer ju då även bättre att överensstämma med kommunens uttalade intentioner, att nybebyggelse till största delen skall ske på gammal industri- mark och att nybebyggelse skall koncentreras till västra Sickla för att minska transportbehovet, och därmed negativ klimatpåverkan.

### 1.2 Tollare träsk - viktig fågelsjö

Naturen kring Tollare träsk är klassad som regionalt intressant fågelokal. Många sällsynta fågelarter som finns här, är upptagna på EUs fågeldirektiv och ingår i det åtagande som Sverige gjort för nätverket Natura 2000. Många fågelvänner söker sig till Tollare Träsk för att studera fåglar, som bor kring och häckar vid stränderna vår och höst.

Den planerade täta bebyggelsen och dess konsekvenser i form av biltrafik m.m. kommer naturligtvis att allvarligt störa detta fågelliv.

### 1.3 Sällsynta arter

Området söder om Tollare Träsk är ett område med höga naturvärden. Tall- och granskog samt gamla ekar finns. Ovanliga insekter har påträffats, varav vissa rödlistade.

### 1.4 Naturreservat

Nacka kommunfullmäktige har 1985 fattat ett principbeslut om att avsätta naturområden kring Tollare Träsk till naturreservat och detta planeras fortfarande. Länsstyrelsen har (som sagt) klassat området som mycket värdefullt ur natursynpunkt och Nacka kommun har bedömt Tollare Träsk som en ekologiskt känslig sjö.

Nacka Miljövarðsråd är naturligtvis positiv till detta, men vi tycker att området måste utökas betydligt för att med någon större kvalitet kunna fungera som naturreservat. Det föreslagna planområdet bör ingå i naturreservatet. Vi anser därför, att naturreservatets gränser och övriga förhållanden fastställs innan någon detaljplan om exploatering påbörjas.

### 1.5 70 år gammal detaljplan återopas

Den föreslagna detaljplanen sägs bygga på en detaljplan från 1938. Efter denna tid har emellertid mycket hänt inom området och i dess närhet. Bl. a. har en 70 kV kraftledning byggts, så att flera "gamla tomter" ligger i en kraftledningsgata, varför ursprungligt planområde minskat i östra delen. Tomtstorlekar i den nya planen har ändrats och även antalet bostäder på kvarvarande mark m.m.

Vi anser att den nya detaljplanen i det närmaste helt är förändrad i jämförelse med den ursprungliga, varför det inte finns något argument för att återopas

denna för en exploatering. Normalt strandskydd enl. dagens regler bör då också tillämpas. 70 år har ju generellt gjort att förutsättningarna för planering av området radikalt ändrats, och vi anser att kommunen måste ta hänsyn till detta.

Kommunen framhåller ofta att den har planmonopol, men vi ser sällan att detta används mot exploateringsönskemål. Vi anser därför att kommunen i detta projekt skall utnyttja sitt planmonopol, för att spara den lilla naturmark som finns kvar och inlemma den i kommande naturreservat.

Detta bör särskilt ses mot bakgrund av att området i gällande översiktsplan är reserverat för naturmark samt att det är klassat som den näst högsta naturvärdesklassen i dokumentet "Tollare – naturvärden".

## 2.1 Planhandlingar - vilseledande

Nacka Miljövädråd har ju genom åren studerat planhandlingar för åtskilliga stadsplaneärenden. Några gånger har vi i remissvar påpekat, att vi är mycket besvikna på, att vi i dessa så många gånger upptäckt felaktigheter, missledande, förskönande och manipulerande beskrivningar, otydliga kartor samt förskönande och missvisande perspektiv och bildmaterial. Tyvärr ser vi detta i viss mån upprepas även i detta ärende.

I många tidigare projekt ges ingen information om planerade eller ens pågående projekt som gränsar till planområdet, och bildbeskrivningar har gjorts utan att närliggande byggnation i t.o.m. samma projekt visas, varför en läsare av planhandlingen lätt får fel uppfattning. I detta projekt får man ingen information om pågående och planerade exploateringar i närområdet. En detaljplan för hela området hade naturligtvis varit det bästa för en övergripande bedömning och även gett bättre möjligheter till en optimerad planering. Ändringar sedan ursprunglig detaljplan och dess konsekvenser undanhålls.

Nacka Miljövädråd anser, att om en samrådsprocess skall vara meningsfull, måste den baseras på korrekta och kompletta underlag, som har förmågan att rätt beskriva en framtida verklighet utan försök till vilseledande information.

## 2.2 Kvalitetsprogram för planprocessen

Nacka kommun genomför enligt vår erfarenhet många enkäter bland allmänhet och direkt berörda över olika verksamheter, såsom barn- och äldreomsorg, skola m.m. Detta tycker vi är mycket lovvärt och utgår från att enkätresultaten utgör underlag i en kontinuerlig kvalitetsförbättringsprocess.

Vi efterlyser, att en kontinuerlig kvalitetsförbättringsprocess också införs i stadsplaneprocessen. Även stadsplaneprocessens resultat d.v.s.

samhällsutformningen bör vara föremål för kvalitetsarbetet och kommuninvånarnas värderingar inhämtas för återmatning till kommande projekt.

Nacka Miljövädråd anser, att en stor förbättringspotential på detta område finns och att en kraftfull förbättring är nödvändig, för att en god samhällsbyggnad skall erhållas, förstöring av värdefulla miljöer upphöra samt att miljö- och stadsbyggnad skall kunna återfå en trovärdighet hos oss och sannolikt även hos allmänheten.

## Remissvar avs. samråd för förslag till bildande av naturreservat Tollare 2008-06-30

Nacka Miljövädråd tillstyrker bildandet av naturreservat vid Tollare, men anser att detaljplaneområdena Tollare träskväg och Mellanbergsvägen också skall ingå i naturreservatet samt att planerad miljöstation förläggs utanför reservatet.

Nacka kommunfullmäktige har 1985 fattat ett principbeslut om att avsätta naturområden kring Tollare träsk till naturreservat och detta planeras fortfarande.

Vi är naturligtvis positiva till det pågående arbetet med att avsätta mark till naturreservat kring Tollare träsk. Men vi ställer oss frågande inför den så ofta tillämpade metoden i Nacka, att vid bildande av naturreservat passa på att exploatera områden närmast reservatet och därigenom reducera värdet av reservatsbildningen. Exempel är det nya växthuset vid Långsjön, exploateringar vid Abborrträsk, Skogsöreservatet och (planerade) Telegrafberget.

Vi hänvisar till naturreservatsutredningens och andra utredningars beskrivningar av betydelsen av sammanhängande naturområden och buffertzoner.

På samrådsmöten för deldetaljplaner samt möten i Nacka Naturvädråd har kommunen flera gånger framhållit att planeringen av delområdena för Tollare inkl. naturreservatet sker samtidigt och med "parallella processer". Invändningar om att naturreservatet borde fastställas först har bemötts med argumentet att planerna för exploatering kan helt avbrytas, om man kommer fram till en sådan lösning. Om detta är sant finns det alltså inga formella eller kontraktsmässiga hinder att göra detta.

I Nacka kommuns gällande översiktsplan är marken för delområde Tollare träskväg och Mellanbergsvägen klassad som naturmark.

Den totala sammanfattningen av naturreservatsutredningen säger: "Sammanfattningsvis kan det konstateras att betydande delar av värdekärnorna, även de som berör båda värdena (naturvärden och rekreationsvärden) kommer i konflikt med förslag till bebyggelse. Detta bör fortsättningsvis beaktas i bl. a. prövningen av upphävande av strandskydd."



Av ovanstående skäl anser Nacka Miljövädråd att detaljplaneområdena Mellanbergsvägen och Tollare träskväg skall fortsätta att vara naturmark och sammanhängande ingå i naturreservatet Tollare. Planområdet är ett viktigt, naturskönt och uppskattat rekreativområde för ca 8 000 boende i närområdet. När den pågående exploateringen av Tollare är klar kommer detta att vara det enda större rekreativområde i södra Boo. Dessutom kommer det att vara ett viktigt och nära liggande rekreativområde för de befintliga och de många nya bostäderna väster om Skurusundet.

I den naturreservatsutredning som gjorts 2007-2008 säger man inledningsvis: "Just denna typ av områden är också vad Stockholmsregionen har störst brist på. Tillika är skyddsbehovet också stort för detta värde. Det högsta värdet ur rekreativsynpunkt är alltså vad vi kan beskriva som sammanhängande ostörd naturupplevelse"

Tollare träsk är en mycket viktig och populär fågelsjö med värdefull natur och sällsynta arter av såväl fåglar som växter och dess omgivning är flitigt utnyttjad som rekreativområde för närboende.

I naturreservatsutredningen har det område vid Mellanbergsvägen som planeras för exploatering "naturvärdesklass 1" (högsta naturvärdesklass av 4 klasser). Området vid Tollare träskväg har naturvärdesklass 2. Hela området Tollare träskväg och delar av Mellanbergsvägen har dessutom beteckningen "värdekärnor för rekreation".

Nacka Miljövädråd anser därför att det är helt fel att exploatera området SO om Tollare träsk och därigenom förstöra naturupplevelsen från stora delar av sjön. Planerad exploatering vid Mellanbergsvägen avstyrker vi även. Motiveringarna till detta finns närmare beskrivna i våra remissyttranden för Tollare träskväg och Mellanbergsvägen.

Detta kommer ju då även bättre att överensstämma med kommunens uttalade intentioner att nybebyggelse till största delen skall ske på gammal industri- och mark och att nybebyggelse skall koncentreras till västra Sickla för att minska transportbehovet inom kommunen och mellan Nacka och Stockholm.

Man kan konstatera, att även många andra remissinstanser inkl. Länsstyrelsen är mycket kritiska till planerad exploatering.

#### Återvinningsanläggning

Den återvinningsanläggning som planeras mitt i naturreservatet anser vi vara mycket felplacerad. Främst för att den skär av spridningskorridoren norr och söder om Sockenvägen, att den ligger i område som naturreservatsutredningen angett med högsta naturvärdes- och rekreativvärdesklass, att den ligger mycket nära det "gröna övergångsställe" som planeras för att underlätta för djur att ta sig fram samt

att den ligger långt från den huvudsakliga bebyggelsekoncentrationen.

En återvinningsanläggning bör förläggas nära den huvudsakliga bebyggelsen i Tollare för att minska transporter, öka bekvämligheten och undvika att i onödan införa trafik- och andra störningar i naturreservatet.

#### Planprocessen

Nacka Miljövädråd har ofta funnit anledning att vara missbelåtna till kvalitén i Nacka kommuns planarbete. I detta fall måste vi även påpeka, att vi inte finner det tillfredställande att naturreservatsutredningen (som är så kritisk mot planerad exploatering inom området) inte utan påpekanden offentliggjorts och att återvinningsstationen mycket diskret "smugits in" i dokumentationen för delplan Mellanbergsvägen efter att samråd för denna delplan hållits.

Om det lagstadgade remissförfarandet skall ha något värde, anser vi att ett ärligt uppsåt måste finnas hos alla parter i processen, kommun, exploatör och svaranden, och att ingående dokumentation skall vara korrekt och komplett och ha en ambition att rättvisande beskriva en plan samt visa både för och nackdelar i ett förslag.

#### Angående ändring av detaljplan för del av Tollare, fastigheten Tollare 1:160 m fl, delplan 1a, Tollare träskväg 2008-09-23

Enligt Miljö- och Stadsbyggnadsnämndens handlingar – utlagda på nätet – inför sammanträdet 24/9 framläggs en reviderad detaljplan för Tollare träskväg.

Tollare var en fråga som togs upp på Naturvädrådet 16/9. Då sades inte ett ord om denna ändring.

Till saken hör att Boo Miljö- och Naturvänner kritiskt påtalade en mycket allvarlig konsekvens – som följd av detaljplanen – nämligen exploateringskontorets planer att förändra utloppet från Tollare Träsk genom att förlägga en ledning väster om planområdet – i mark där strandskydd råder. I den nu framlagda revideringen finns intet nämnt om detta faktum.

Enligt tjänsteskrivelsen skulle ärendet hanteras genom enkelt planförfarande, vilket ur demokratisk synvinkel är helt förkastligt och leder tankarna till att man har något att dölja.

Nacka Miljövädråd som paraplyorganisation för Nackas samtliga naturorganisationer kräver att nämnda ärende utgår från dagordningen eller återremitteras för omarbetning.

## Angående naturreservat Tollare och detaljplaner för Tollare träskväg och Mellanbergsvägen 2008-10-14

Inför Miljö- och stadsbyggnadsnämndens sammanträde 2008-10-15 har handlingar lagts ut på Nacka kommuns hemsida. Tre ärenden kring Tollare väcker vår uppmärksamhet.

Det nya förslaget till naturreservat Tollare avviker väsentligt från det förslag som sänts på remiss, det har blivit betydligt mindre. Det förefaller som att byggherren NCC varit ensamma om att under remisstiden föreslå en minskning av reservatet.

Det nu utsända förslaget till naturreservat innehåller dessutom vilseledande och felaktig information. Bl.a. finns där beskrivet det unika ekområdet med ett halvt dussintal rödlistade arter. Men den ekhage som beskrivs finns inte med i nu föreslaget naturreservat – den ligger söder om Sockenvägen.

Av materialet med bilagda samrådsyttranden får man intrycket av att det är just det framlagda förslaget som så många remissinstanser är positiva till - när det i stället är till det ursprungliga förslaget.

I och med den kraftiga förändringen av naturreservatsförslaget kräver vi att ärendet sänds ut på nytt samråd.

Vi har i en skrivelse 10 oktober inkommit med invändningar mot planförfarandet för Tollare träskväg. Inom detaljplanen för Mellanbergsvägen finns områden med högsta naturvärdesklass, särskilt stora ekhagen med sina 50-tal gammelekar och många rödlistade arter. Till allt detta har nu ingen hänsyn tagits, vilket framgår av den justerade miljöredovisningen.

Nacka Miljövårdsråd kräver att detaljplanerna läggs vilande i avvaktan på att Naturreservatsförslaget åter gått på samråd och detta ärende handlagts på nytt med beaktande av remissvar som står i relation till det omarbetade förslaget.

## Yttrande över förändrad tidigare utställd detaljplan för del av Tollare, fastigheten Tollare 1:160 m fl, delplan 1a, Tollare träskväg 2008-10-10

**Nacka Miljövårdsråd anser att de förändringar av planen som gjorts efter utställning är så omfattande att planen på nytt måste ställas ut offentligt.**

Visserligen har antalet byggrätter minskats men vägen planeras nu i helt ny sträckning som inte ställts ut, ett område mark som inte tidigare avsetts att bebyggas planeras nu för bebyggelse. Vidare är det ett allvarligt fel i planen och dess miljöbeskrivning att inget står om den nya utloppsledning från Tollare

träsk som planeras. En vattendom bör först fastställa sjöns tillåtna nivåer i framtiden.

Miljö- och stadsbyggnadsnämnden i Nacka har den 24 september 2008 beslutat att revidera detaljplanen för nämnda område. Samtidigt beslutades att ”underrättelse till berörda får hanteras som enkelt planförfarande”. Paragrafen förklarades omedelbart justerad.

Det enkla planförfarandet innebär att detaljplanen i sitt nuvarande skick inte kommer att ställas ut och göras tillgänglig för allmänheten, vilket strider mot demokratiska rättigheter.

Denna detaljplan är inte en enstaka plan utan sammanhang med andra planer och beslut. Detaljplanen är djupt förknippad med planerat Naturreservat Tollare. Kommunstyrelsens arbetsutskott beslutade den 26 augusti 2008 att återremittera förslaget till naturreservat för omarbetning. Av all information att döma kommer omarbetningen att innebära en mycket kraftig minskning av det tidigare föreslagna området för Naturreservat Tollare.

Inte heller i det första förslaget till naturreservat hade skälig hänsyn tagits till de mycket höga naturvärden som redovisats i av kommunen beställd naturreservatsutredning. Flera mycket värdefulla områden – av nyckelbiotopklass och nära nyckelbiotopklass – var hänvisade till bebyggelseområden. I stort bestod naturreservatet av den mark som NCC inte planerade bebygga.

Den minskning av antalet tomter (5 eller 7) som görs i det reviderade planförslaget omfattar ett mycket litet område ställt i relation till den kraftiga minskning som verkar blir resultatet av ett omarbetat naturreservatsförslag. Dessa fem tomter är visserligen strategiskt viktiga för att något öka avståndet mellan bebyggelsen och Tollare träsk – men utgör dock bara en förskjutning på 40 – 60 meter från sjön på en längdsträcka om 90 meter. Därutöver görs en hel del förändringar inom den mark i öster som planeras för bebyggelse. Den redan lilla remsan av natur längst mot öster har minskats. Enligt uppgift i tidigare handlingar finns stora och värdefulla träd inmätta. Dessa träd hamnar nu i helt andra positioner – ex. där en gata med vändplan nu planeras.

I en dalsänka ner mot sjön tas nu mer naturmark i anspråk än som var fallet i den tidigare utställda detaljplanen. Man förskjuter tomtmarken 20 meter ner mot sjön på en längdsträcka om 40 meter. Bebyggelsen är nu placerad bara några få meter från stigen, som på sin andra sida består av sankmark. En remsa om 12 – 15 meter grönt går upp mot bilvägen. Redan i tidigare plan gick exploateringen för långt ner mot sjön i denna sänka. Delar av sänkan är ett våtmarksområde, som kommer att påverkas av föroreningar som kommer att läcka direkt från bilvägen och ner i sjön.

I handlingarna finns en oklarhet hur många tomter som den reviderade planen ska minskas med. I handlingar utlagda på kommunens hemsida före Miljö- och Stadsbyggnadsnämndens sammanträde talades om en minskning med sju byggrätter. Detta antal finns också angivet i sammanträdesprotokollet (§ 289). I tillhörande handlingar som utsänts efter beslutet finns i bl.a. planbeskrivningen talat om att "Planförslaget medger efter revideringen 19 villatomter mot tidigare 24." Likaså finns på bilagd arkitekturritning 19 villor inritade.

Ovan nämnda felräkning tyder på att revideringen skett under brådska och ingen – varken tjänstemän eller politiker – har haft tid att tänka efter och räkna rätt. Att låta ett så slarvigt genomfört reviderat planförslag gå som enkelt planförfarande anser vi inte att lever upp till den kvalitet i planprocessen vi förväntat oss.

Nacka Miljövårdsråd liksom Boo Miljö- och Naturvänner och Naturskyddsföreningen i Nacka m.fl. har i sina remissyttranden och i sina synpunkter under utställningstiden helt avfärdat att den aktuella detaljplanen genomförs. Hela detta område ligger inom gränsen för det som skulle vara strandskyddat område för Tollare träsk.

Det som åberopas för obefintligt strandskydd är en 70 år gammal byggplan – som genomfördes endast till den del att fem villor byggdes. Att fortfarande år 2008 envist hålla fast vid ett obefintligt strandskydd är synnerligen otidsenligt – i all synnerhet som en förändrad syn finns idag – om än inte ännu i lag genomförd. Hela området bör ligga inom Naturreservat Tollare, som därmed skulle kunna vara ett sammanhållet naturreservat med ordentliga skyddszoner kring den ur biologisk synpunkt känsliga sjön Tollare träsk.

Vi finner det också mycket egendomligt att det inte heller i denna reviderade detaljplan finns ett ord nämnt om det faktum att Tollare träsk har sitt utlopp (i form av ett dike) beläget på tomt (Tollarö 1:150) inom detaljplaneområdet. Vi hade väntat oss att den i naturreservatsförslaget omnämnda inventeringen av Tollare träsks stränder skulle varit genomförd under sommaren 2008. Därmed skulle det biologiska värdet i just denna våtmark bli än mer tydligt. Synpunkter kring sjöns utlopp och dess geografiska belägenhet inom detaljplanen togs bl.a. upp på Naturvårdsrådet 16 september 2008.

Vi anser att om Tollare träsks nuvarande utlopp skall ersättas med en ny utloppsledning bör först en vattendom fastställas mellan vilka nivåer sjöns yta får variera.

Den miljöredovisning som nu kallas reviderad september 2008 är helt identisk med den gamla miljöredovisning där inte heller något sagts angående sjöns utlopp. Att besluta om en detaljplan, som inbegriper utloppet till Tollare träsk som tomtmark

strider helt mot planen att samtidigt förklara sjön som naturreservat. Tomt Tollare 1:150 (med två byggrätter) är till stora delar ett mycket värdefullt våtmarksområde. Denna tomt ska självklart bort från detaljplanen. Att inte så skett i denna revidering är märkligt.

En miljökonsekvensutredning borde ha gjorts med tanke på sjöns utlopp och våtmarken däromkring. Inte ens någon ny miljöredovisning har tillkommit. Visserligen står det på handlingarna ang. miljöredovisning "reviderad september 2008". Men inte ett ord är ändrat eller "reviderat" i jämförelse med miljöredovisningen från april 2008. Att lägga tomtmark inom sjöns utlopp med dess våtmark kommer att kraftigt påverka sjöns förutsättningar och dess biologiska värde. Utfyllnader i våtmarken blir nödvändiga om hus ska kunna byggas och trädgård anläggas. Vi bedömer detta som en betydande miljöpåverkan.

Om man dessutom lägger till att redan miljöredovisningen konstaterar att kommunen kommer att bryta mot FN:s konvention om biologisk mångfald genom att tillåta exploatering av mark med hotklassade insekter så borde en miljökonsekvensutredning vara självklar.

De synpunkter som efter utställningstiden inkommit till kommunen har inte heller sammanställts och presenterats för politikerna, som därmed inte haft tillräckligt underlag för sitt beslut. Samtliga naturorganisationer och flera andra remissinstanser är kritiska till det utställda förslaget.

Ett enkelt planförfarande i ett ärende som innehåller så många komplikationer och därtill felaktigheter stämmer inte överens med den demokratiska process som vi ska ha i Sverige.

I övrigt gäller våra tidigare synpunkter på utställningsförslaget av 2008-06-13, se [www.nackamiljo.se/ytrrtollaretraskv.html](http://www.nackamiljo.se/ytrrtollaretraskv.html).

## SALTSJÖBADEN – FISKSÄTRA



Remissvar angående utställt förslag till detaljplan för Skogsö 12:1 m.fl. (Sune Carlssons Båtvarv), Saltsjöbaden 2008-03-07

Nacka Miljövårdsråd tillstyrker i princip utbyggnad av varvsverksamheten på land men har invändningar mot utbyggnad av bryggor och anser att stor hänsyn måste tas till närboende.

### Byggnader

Trots att planområdet omfattas av strandskydd och riksintresse för kust och skärgård samt att grönområde omvandlas till industrimark anser vi att i detta fall föreslagen expansion av varvsverksamheten måste accepteras, med hänsyn till byggnadernas relativt hänsynsfulla utformning och placering samt den relativt ringa negativa miljöpåverkan som uppkommer av exploateringen och den utökade verksamheten. Vi ser det som naturligt att varvs- och båtverksamhet lokaliseras vid vattnet.

Vi betraktar detta som en viktig del av samhällets historia och karaktär, och vi önskar inte att denna förstörs än mer än vad som redan gjorts.

### Bryggor

Att öka antalet bryggplatser är naturligtvis negativt för miljön och särskilt i detta område med så mycket närliggande bostäder. Stor hänsyn måste tas till alla boende både på båda sidor om varvet samt på andra sidan viken. Utformning av bryggor och dess placering görs i samråd med berörda närboende.

Nacka Miljövädråd anser att utökning av bryggor i befintliga bostadsområden ej får göras. Det är inte rimligt att boende måste acceptera ständig försämring av sin vattenmiljö i form av förstörd utsikt och naturupplevelse, föroreningar av ökad båtverksamhet, ökad trafik etc. Nya båtplatser får i stället iordningställas på annan plats i kommunen. Vi ser inte att det är nödvändigt för varvsverksamheten att tillhandahålla sommarplatser för båt i direkt anslutning till varvet, och ser därför inte att något skäl för strandskyddets upphävande finns.

### Strandpromenad

Nacka Miljövädråd vill helst att strandpromenaden får behålla sin nuvarande karaktär av naturstig. Om hänsyn skall tas till rullstolar, barnvagnar etc. bör största varsamhet iakttas. Minimal breddning bör göras och ingen asfaltering utföras.

### Omgivning – närboende – samhällsplanering

Nacka Miljövädråd är positiv till att verksamheter och bostäder blandas i samhällsuppbyggnaden. Detta för att åstadkomma/behålla en varierad och levande miljö, minska transporter och förhindra en sovstadslignande samhälle.

Detta kräver dock att stor hänsyn tas till de skilda kategorier som berörs, såsom verksamheter, bostäder, natur- och rekreationsområden, skolor och daghem, sportanläggningar, hästanläggningar med ridvägar, sommar- och vinteruppläggning av båtar m.m. Förutsebara konflikter måste undvikas redan på planeringsstadiet. Väl tilltagna buffertzoner måste från början reserveras, som dimensioneras för att tillåta framtida expansion, tillväxt och nya funktioner.

Vi har tyvärr sett alltför många exempel på dessa problem i Nacka. Det har gällt bostäder nära allmänning, ”störande” restaurangverksamhet vid ny bostadsbebyggelse, kraftledning, skolor och dagis som man vill bygga på små kvarvarande grönområden m.m.

I detta projekt ser man ju vådan av att bostäder tillåtits byggas för nära varvet så att intressekonflikter uppstår vid expansion och även av dagens verksamhet. Vi anser, att om kommunen en gång godkänt uppförandet av befintliga närliggande bostäder, så måste man i sin planering ta ansvar för detta och inte hänvisa till att varvet funnits långt före bostäderna (som man gör i kommentar till remissvar).

Vi tycker att man nu måste ta ansvar för konsekvenserna av sin planering och minimera de påtalade störningarna från närboende. Detta inbegriper även utökning av bryggområdet, som vi vänder oss mot. Beträffande expansion av varvsverksamheten, vill vi erinra om att två områden vid Moranviken i närtid har detaljplaneändrats från (varvs)verksamhet till bostäder och ett från parkering till bostäder. Enligt vår mening en kortsynt planering om man önskar en utveckling som kommunen anger i samrådsredogörelsen, nämligen: ”Båtliv är och har varit i hög grad förknippat med Saltsjöbaden. Det är även viktigt att dessa verksamheter får finnas kvar och ges förutsättningar att fortsätta.”

Nacka Miljövädråd instämmer i denna beskrivning, men ser inte att kommunen i verkligheten ger dessa förutsättningar.

### Remissvar angående detaljplan för Erstavik 26:21 (Båthöjdens äldreboende) 2008-09-12

Nacka Miljövädråd har tagit del av förslaget och tillstyrker bygget av ett äldreboende på denna redan ianspråktaga plats.

Vi anser dock att det stora område med prickmark (mark som ej får bebyggas) i planområdets norra del istället skall klassas som naturområde, detta för att ge detta område ett starkare skydd.

### Hemställan om förlängd samråd tid för förslag till detaljplan för del av Igelboda 2:19 m fl, Igelboda depå 2008-12-30

Fredagen den 5 december erhöll vi förslag till denna detaljplan. Den föreslagna inhägnade depån innebär ett mycket stort ingrepp i området som idag utgör en grön kil mellan Erstaviks och Skogsös naturområden. Motivet till förslaget byggande är som vi ser det ytterst otydligt. Till grund för utarbetande av ny detaljplan anges SL:s behov av ny depå inför en

eventuell konvertering av Saltsjöbanan till snabbspårväg. SL:s styrelse tvekar emellertid om de vill fullfölja planerna på att dra in tvärspårvägen till Slussen. Skulle så inte ske bortfaller enligt vår mening motiveringen till att konvertera Saltsjöbanan till spårväg och därmed behovet av denna depå för spårvagnar. Från SL:s sida har man konstaterat att bron vid Danvikstull och Saltsjöbanans skick i övrigt inte är så dåligt som hävdats tidigare.

Vi finner det vidare synnerligen anmärkningsvärt att Nacka Miljövarðsråd och rimligen många andra remissinstanser inte kallades till samrådsmötet den 11 december. Inte heller alla sakägare fick kallelse till mötet i rimlig tid.

Samrådstiden som utsatts att pågå till den 16 januari 2009 anser vi är alldeles för kort med tanke på att detta är ett viktigt ärende med stor miljöpåverkan. Annars brukar remisstiden får samrådsförslag ofta vara kring två månader men i detta fall blir det i praktiken ca 3 veckor med hänsyn tagen till jul- o nyårshelgerna. Detta gör det svårt för remissinstanserna att komma med välmotiverade synpunkter.

Mot bakgrund av detta hemställer vi att kommunen förlänger samrådstiden med minst en månad.

## Remissvar beträffande förslag till detaljplan för del av Igelboda 2:19 m fl, Igelboda depå 2009-01-27

Nacka Miljövarðsråd ställer sig kategoriskt avvisande till föreslagen depå. Motivet till vårt ställningstagande är att depån fullständigt stänger av spridningskorridoren för djur mellan skogen norr om järnvägen (Skogsö m.m.) från resten av den "gröna kilen" Erstavik. Detta kan Miljövarðsrådet aldrig acceptera.

Motivet till föreslaget byggande är som vi ser det ytterst otydligt. Till grund för utarbetande av ny detaljplan anges SL:s behov av ny depå inför en eventuell konvertering av Saltsjöbanan till snabbspårväg. SL:s styrelse tvekar emellertid om de vill fullfölja planerna på att dra in tvärspårvägen till Slussen. Skulle så inte ske bortfaller enligt vår mening motiveringen till att konvertera Saltsjöbanan till spårväg och därmed behovet av denna depå för spårvagnar. Från SL:s sida har man konstaterat att bron vid Danvikstull och Saltsjöbanans skick i övrigt inte är så dåligt som hävdats tidigare.

Man bör först bestämma övergripande över Saltsjöbanans och tvärbansans framtida sträckning. Det är synnerligen anmärkningsvärt om kommunen tar beslut om markförsäljning före sådant beslut.

Det framgår inte vad det är för problem man vill lösa med denna depå. Eftersom det idag finns en i allt väsentligt väl fungerande järnväg kan vi inte se att föreslagna åtgärder skulle vara en bättre lösning än ett

nollalternativ med bibebållen järnväg med bibehållen eller upprustad depå i Neglinge. En jämförelse av detta slag måste snarast göras och borde ha ingått i detaljplaneförslaget.

Den naturmark som skall tas i anspråk har dessutom i sig ett inte ringa naturvärde som framgår av remissunderlaget.

Planområdet i sin helhet utgör grönområde enligt gällande översiktsplan.

Den föreslagna inhägnade depån innebär ett mycket stort ingrepp i området som idag utgör en grön kil mellan Erstaviks och Skogsös naturområden.

En depå enligt detta förslag skulle innebära mycket omfattande sprängningar, det rör sig om enorma mängder berg (170 000 m<sup>3</sup>) som ska sprängas loss och transporteras bort vilket resulterar i bergskärningar upp till ca 15 meter höga. Detta medför oreparabla skador på naturen.

Enligt förslaget skulle depån utgöra en kilometerlång avspärning med staket utan möjlighet att passera. Ett minimikrav borde vara en ordentligt tilltagen ekodukt över depåområdet som förbinder Skogsöområdet med Fisksätra och Erstavik så att djur och människor fortfarande kan passera. Passage över planområdet är enda rimliga vägen mellan Fisksätra och Skogsö naturreservat, möjligheten till passage här får under inga förhållanden skäras av.

Enligt detaljplanekartan skulle man i området kunna få tillstånd att bygga upp till till 95 m.ö.h. trots att depåområdet ligger 15 m.ö.h. Att tillåta 80 meter höga hus här är orimligt! Är det ett rent slarvfel? Vi anser att byggnadshöjden bör begränsas till ca 25 m.ö.h.

Handlingarna ger intryck av att ha jäktats fram under stark tidspress utan att ha genomgått tillräcklig granskning innan de sänts på remiss. Ytterligare exempel: På s. 13 och 14 i MKB repeteras samma stycke om tre meningar om anslutningsvägen. Är detta ett resultat av att detaljplaner numer sänds på remiss utan föregående granskning och beslut i politisk nämnd?

Fredagen den 5 december erhöll vi förslag till denna detaljplan. Samrådstiden som utsatts att pågå till den 16 januari 2009 anser vi är alldeles för kort med tanke på att detta är ett viktigt ärende med stor miljöpåverkan. Annars brukar remisstiden får samrådsförslag ofta vara kring två månader men i detta fall blir det i praktiken ca 3 veckor med hänsyn tagen till jul- och nyårshelgerna. Detta gör det svårt för remissinstanserna att komma med välmotiverade synpunkter, dock medgavs till sist en viss tids respit med remissvar.

Vi finner det vidare synnerligen anmärkningsvärt att Nacka Miljövarðsråd och rimligen många andra remissinstanser inte kallades till samrådsmötet den 11 december. Inte heller alla sakägare fick kallelse till mötet i rimlig tid.



## SICKLAÖN

### Remissvar angående detaljplan för Sicklaön 76:1 m.fl., Saltsjöbanan från Sickla station till och med Nacka station 2008-04-25



Nacka Miljövarðsråd tycker det är mycket bra att Planiavägen ånyo ansluter till Värmdövägen. En sådan anslutning kommer att underlätta trafikrörelserna i området och kanske minska trycket vid Gillerondellen så att vägbreddningen där blir onödig.

Vår förening är dock kritisk till den presenterade lösningen, den är ett dåligt provisorium. Planiavägen bör ledas rakt upp på Värmdöleden och med full "busshöjd" under järnvägen. Den nu föreslagna lösningen innebär att fotgängare och en förmodligen intensiv biltrafik kommer att trängas utmed parkeringsgaraget, och var det kommer att sluta en vacker dag kan man lätt räkna ut.

Att inte göra full underfartshöjd är också kortsiktigt – hur många halvhöga bilar kommer inte att smälla i där?

Oavsett underfartslösning måste tågspåret upp på en bank eller ramp och det är då viktigt att upp- och nedfartslutningen inte blir så brant att tågagnar inte klarar den. Spåragnar kan klara brantare lutningar än tåg och det har ju ibland föreslagits just spåragnar som ersättning för "Saltståget". Prislappen för denna konvertering verkar bli enorm, så troligen kommer tåget att rulla på som förut, möjligen med utbyttaagnar.

Förslaget är uppenbarligen en beställning från ägaren till köpcentrumet som naturligtvis vill komma så billigt undan som möjligt och samtidigt få in kunder i sitt paradiset.

Köpladorna kommer dock inte att bestå i evighet – det är marken för värdefull för – området kan komma att bebyggas med bostäder eller kontor och då kan kostnaderna för att bygga om den provisoriska underfarten bli hög för kommunens skattebetalare.

Nacka Miljövarðsråd menar därför att det skall byggas en ordentlig underfart med bäring mot en framtid efter köpladorna.

### Yttrande över utställt förslag till detaljplan för Kvarnholmen, etapp 1 - Norra kajområdet 2008-10-17

Nacka Miljövarðsråd är i princip positivt till upprustningen av de gamla industribyggnaderna, men har invändningar mot den kraftiga exploateringen av Nackas norra kust inklusive Kvarnholmen.

#### Allmänt

Kvarnholmen ingår som en del i ett större område som är av riksintresse för kulturminnesvärden enligt Riksantikvarieämbetets beslut 1989. Dessutom omfattas Kvarnholmen av riksintresse för kust- och skärgård samt riksintresse för farled. Området gränsar även till Nationalstadsparken som omfattas av riksintresse enligt miljöbalken. Inom Nationalstadsparken får inte tillkommande anläggningar eller åtgärder skada det historiska landskapets natur- och kulturvärden, vilket vi anser kräver särskild hänsyn även på Kvarnholmens norra kust. Strandskydd gäller i vattnet och 100 m från strandkanten på land inom hela programområdet. Området omfattas också av Nacka kommuns "Kvalitetsprogram för Nackas norra kust".

Nacka Miljövarðsråd anser därför att planering och exploatering inom planområdet måste utföras med stöd av kvalificerad kompetens inom många områden som berör ovanstående intressen och stor hänsyn även tas till dessa från kommunens sida, som ju har det slutliga planmonopolet och därför befogenhet och ansvar att säkerställa detta.

#### Industribyggnader

Den planerade restaurering och ombyggnad av de gamla industribyggnaderna som presenterats i gestaltungsprogram och på samrådsmöte har vi fått intryck av att ambitionen från arkitekt och kommun och byggherre är att genomföra den på presenterat sätt med höga krav på funktionell och estetisk gestaltning och varsam påverkan på den historiska miljön.

Den optimala användningen för dessa byggnader är naturligtvis inte bostäder, vilket arkitekten bekräftade på samrådsmötet genom att peka på svårigheter att på ett bra sätt inreda de djupa huskropparna med bostäder vid den branta norrlutningen av berget. Nacka Miljövarðsråd anser dock att detta kan accepteras på grund av de många övriga positiva kvaliteter som dessa bostäder ändå får med sin lokalisering på stranden, nära stadskärnan och i en historisk och värdefull miljö.

Inom detaljplaneområdet finns naturligtvis inte tillräcklig plats för nödvändiga och önskvärda servicefunktioner som daghem, skola, vårdcentral, närbutiker, rekreation m.m., utan dessa får till viss eller stor del anläggas på närliggande planområden.

Nacka Miljövarðsråd räknar därför med att tillräcklig markreservation för sådana funktioner görs i övriga detaljplane-etapper för Kvarnholmen. Vi har inte fått inblick i dessa men kan t.ex. konstatera att i programmet anges att (endast) en fotbollsplan skall anläggas. Om detta fortfarande gäller är det naturligtvis för lite för den stora befolkningsökning som man planerar för.

### Tillkommande byggnation

Nacka Miljövårdsråd anser att de planerade tre nya husen inte bör uppföras. Störningen på den historiska miljön undviks då och önskvärda rekreationsytor kan skapas, där mindre byggnader för rekreation och service kan byggas.

I planhandlingarna anges att dessa hus skall uppföras på "ianspråktagen mark" varför dispens från strandskydd ej behöver göras. Vi anser att den mindre byggnad som står på en del av detta område samt asfaltering av resterande yta inte är tillräckligt skäl för att upphäva gällande strandskydd. Dessutom ingår ju i planen en förlängning av kajen österut för att skapa rimlig yta mellan husen och vattnet. Kommunen svarar i samrådsredogörelsen att "planenheten anser att området tål ett tillägg av ny bebyggelse enligt planprogrammet".

Vi tycker att målet i stadsplanering inte skall vara att försöka pressa in så mycket byggnader som ett "område tål", särskilt om man samtidigt påstår att den omgivande miljön är mycket värdefull ur historiska och andra aspekter. Alla de i kapitel 1 angivna "intressena" tycker vi är tillkommande tunga skäl att inte bygga dessa hus.

Om husen ändå uppförs, anser vi att boendekvaliteten förbättras om husen görs smalare för att bli lite ljusare och komma längre från det branta berget med höga spannmålssilos ovanför. Avståndet mellan husen bör också ökas betydligt. Man kan nöja sig med två hus. Fasadutformningen är ju mycket viktig för att inte störa befintliga byggnader, vilket även förtjänstfullt framhölls av arkitekten på samrådsmötet, men beslut är tydligen inte fattat i frågan, och vi hoppas att arkitekt och kommun tillser att detta inte av eventuella ekonomiska krav från byggherren eller andra skäl förfuskas.

### Service, rekreation och fritidsaktiviteter

Den planerade parken ser vi som en stor tillgång för boende inom detta område och hela Kvarnholmen eftersom mycket små ytor kommer att finnas kvar som strövområden om exploateringen skall göras på övriga Kvarnholmen enl. programplanen, vilket vi vänder oss mot.

Viktigt är dock att parken kan få ett skydd som parkmark tillgänglig för allmänheten, så att inte nybyggnation eller annat nyttjande tillkommer senare som "glömts" att planeras nu. Sådant har ju tidigare hänt flera gånger.

Båtgäare, som nyttjar delar av kommande park till vinteruppställning av båtar är naturligtvis upprörda över att dessa båtplatser försvinner utan att ersättas i närområdet.

Nacka Miljövårdsråd instämmer i argumentationen att om man vill ta hänsyn till den historiska miljön så är också båtlivet en viktig del av denna. Båtklubb för boende har funnits i 90 år.

På samrådsmötet klargjorde kommunen sin policy att mark för fritidsbåtar inte planeras i "centrala lägen i kommunen", vilket för Kvarnholmens del bekräftas i samrådsredogörelsen. Nacka Miljövårdsråd anser att blandade aktiviteter skall finnas i ett område för att skapa en levande miljö, undvika en sovstadsliknande karaktär, minska transportbehov etc. Man skall inte behöva resa flera mil för att kunna idka en fritidsaktivitet, utan rimligt antal av sådana skall redan från början planeras in i ett bostadsområde. Vi tycker inte att båtuppläggningsplatsen skall vara kvar i den planerade parken, men på sydsidan av Kvarnholmen och närliggande områden finns goda möjligheter att reservera mark för båtuppläggning som ju utgör ett levande och naturligt inslag i denna marina miljö och säkert kommer att efterfrågas från även de många nya bostäderna. Ett sådant område kan ju sommartid användas till andra aktiviteter. T.ex fotbollsplan, parkering för "sommarbåtplatser", hundrastgård, allmän ströv- och lekyta ...

Antalet bostäder måste då förstas minska, men vi anser att målet i stadsplanering inte är att maximera antalet bostäder i attraktiva lägen, utan att även där låta orörda stränder, natur och fria ytor för rekreation och aktiviteter utgöra ett positivt inslag i människornas miljö.

Detta gäller också servicefunktioner som daghem, skolor, fritidshem, vårdcentral, närbutik, sportanläggningar m.m. och vi utgår från att plats frigörs för detta i Kvarnholmens övriga detaljplaneetapper.

### Infrastruktur

Då planområdet ligger under det höga berget, ganska avskilt från bra landtransporter, och många nödvändiga servicefunktioner planeras att läggas utanför området, är det viktigt att goda möjligheter att nå områdena ovanför berget skapas. Det är även viktigt att dessa utformas med hänsyn till topografin så att de blir säkra för både vuxna, barn och djur.

Längst ut på Kvarnholmen planeras en bro. Ursprungligen var denna planerad, eller i varje fall presenterad, som en bro enbart för gång- cykel- och busstrafik, men sägs nu även vara avsedd för bilar.

En sådan bro kommer med nödvändighet att alstra en betydande genomfartstrafik, vilket kommer att skapa skarp konflikt med miljöstörningar (buller, avgaser, partiklar) för den planerade täta bostadsbebyggelsen och befintliga bostäder. Om en sådan bro planeras anser Nacka Miljövårdsråd att bostads-exploateringen på Kvarnholmen måste reduceras betydligt för att på ett bra sätt kunna leva upp till ett attraktivt bostadsområde och gällande miljönormer.

Nacka Miljövårdsråd vänder sig också mot att en bro kommer att medföra betydande negativa ingrepp i det mycket värdefulla naturområdet vid Ryssbergen.

## Remissvar avs. program för detaljplan för ny förbindelse mellan Kvarnholmen och "Nacka Centrum" 2008-09-26

Nacka miljövärdsråd är starkt negativ till planerna på en bro från Kvarnholmen till "Nacka Centrum". Huvudargumentet mot iden är att vi vill värna om Ryssberget, ett nästan orört naturområde endast någon kilometer från Stockholms centrum och utmed farleden in mot staden. Ryssberget är unikt med bland annat månghundraåriga träd. Hur de presenterade vägarna än dras – eller rättare sprängs – fram, förstörs väsentliga naturvärden i området.

Vår förening tror inte att bron behövs. Bron med tillhörande väg skall leda till "Nacka Centrum" – men Nacka har inget centrum i vedertagen mening. Det som kallas centrum är kommunalhuset och en köplada av en typ som det går tretton på dussinet, allt kringgärdat av ett oöverskådligt vägsystem. Av vilket skäl skall Kvarnholmsborna lockas dit och, framför allt, varför skall skattebetalarna svara för kostnaderna på flera hundra miljoner kronor? Vår förening har sina gissningar men ger inte offentlighet åt dessa.

Vad gäller skolbarnen så kommer barnen boende på Kvarnholmen inte att ha längre till skolor kring Järla än andra Nackabarn även om de åker den nuvarande vägen eller cyklar på den nybyggda cykelvägen nedanför Henriksdalsberget.

Vi uppfattar prognosen att trafikmängden från nordvästra Sicklaön efter utbyggnad skulle uppgå till 30 000 fordon/dygn som kraftigt överdriven. Om de skulle använda bil i samma utsträckning som nuvarande invånare i området skulle antalet bilar i trafiken bli avsevärt lägre, snarare omkring 15 000 fordon/dygn. Givetvis är det viktigt att se till att området får god kollektivtrafik, helst spår, annars tät busstrafik.

Att basera investeringar på den tänkta trafikökningen i området på det sedvanliga sättet med framskrivning av rådande trender är vanskligt. Även om årets kraftiga höjning av oljepriset är av spekulationskaraktär så är det dock ett tecken i skyn att nya tider stundar.

Nacka Miljövärdsråd tror att framtidens urbana befolkning varken kan eller vill åka bil i samma utsträckning som i dag. Bosätter man sig på Kvarnholmen prioriterar man sannolikt i betydande utsträckning bort bilen och "vänder ansiktet" mot Stockholm och inte mot "Nacka centrum". Det vägsystem som finns i dag mellan Kvarnholmen och "Nacka Centrum", en motorväg, Värmdövägen och Järlaleden kommer därför att räcka till.

Av sagda framgår att föreningen inte ser sig ha någon anledning att kommentera de olika tunnel- och vägsprängningarna över Ryssberget som föreslagits.

## Remissvar beträffande förslag till detaljplan för Norra Skuru 2009-01-07

Det aktuella området är i dag ett "sommarstugeområde" som förr eller senare måste förnyas och anpassas till tidens krav vad gäller vatten, avlopp och vägar. Detta har Nacka Miljövärdsråd förstäelse för. Samtidigt är läget ur kulturhistorisk synpunkt mycket känsligt. I handlingarna ges intrycket att kommunen har insett detta, vilket vår förening med både överraskning och glädje noterar. Den planerade nybebyggelsen skall hållas nere i skala och omfattning gör man gällande. Nacka Miljövärdsråd ställer sig dock frågan hur kommunen skall klara av detta när kapitalstarka markägare (dessa tomter kommer att bli eftertraktade) börjar "trycka på". Vår erfarenhet är att kommunen som representant för allmänheten inte är särskilt framgångsrik i sådana sammanhang.

De sedan programförslaget tillkommande nybebyggelseområdena norr och söder om Skurusundsvägen, betecknade område A och område B, skulle anläggas på områden som enligt Skogsstyrelsen betecknas som nyckelbiotoper 10I 6h 23, 10I 6h 24 och 10I 6h 26 (den sistnämnda ej uppmärksammas i miljöredovisningen) samt utradera naturvärdesobjekt 10I 6h 25. I programförslaget var dessa områden märka med "Naturmark bevaras". Vi finner bebyggelseförslagen olämpliga och anser att denna nybebyggelse måste kraftigt begränsas.

Vår förening ser det dock som av yttersta vikt att de tillkommande husen hålls just i måttlig skala samt att avstyckningar utöver nu planerade inte i framtiden tillåts.

Härutöver har vi följande synpunkter: Husgrupp A ligger delvis under en kraftledning. Strömstyrkan i denna ledning planeras ökas två och en halv gång, är kommunen medveten om detta?

Det ligger elledningar i plaströr på marken i området. Detta kan inte accepteras i ett permanent-bebyggt område.

Den lokalgata som föreslås för att fastigheterna Sicklaön 12:7 och 12:8 skulle innebära totalt söndersprängt berg men ändå inte ge fastigheterna bilväg in på tomten utan till en bilparkering ovanför en lång trappa till en plats högt över husens tak. Området för vägförslaget ingår i nyckelbiotopen 10I 6h 23. Det föreslagna vägbygget verkar helt orimligt. Denna skada på naturen i ett så känsligt läge kan inte försvaras. Över huvud taget vill Nacka Miljövärdsråd att så lite dynamit som möjlig kommer till användning. Sprängningar ställer, som ju var och en inser, till skador som aldrig går att reparera.

Den föreslagna gångbryggan utmed vattnet är vår förening positiv till, dock får bryggan inte börja användas för båtängöring.

## ÄLTA

### Remissvar angående detaljplan för del av Älta 10:1 m.fl., Ältadalens verksamhetsområde 2008-04-25



Nacka Miljövårdsråd tillstyrker i princip utbyggnad av småindustri och kontor i det av tidigare grustäkt påverkade området, däremot inte i de orörda naturområden som ingår i förslaget.

Vi motsätter oss bestämt att områden väster om Grustagsvägens nuvarande sträckning tas i anspråk. Dessa områden utgör orörd natur, en del av Nackas högsta berg, Ältaberget (82 m), och skall enligt gällande översiktsplan utgöra grönområde. Om föreslagen uträtning av Grustagsvägen genomförs kan däremot det frigjorda området fram till redan utförd sprängning användas för verksamheter.

#### Sprängning

Vi instämmer i att det är viktigt att som föreslagits bevara ett område med bl.a. vackra rundslipade berghällar centralt i området. Det förefaller dock enligt detaljplanen som att det finns risk att man spränger bort en del av de finaste hållarna när man anlägger en ny lokalgata genom området. Vi anser att denna lokalgata bör justeras i sidled och eventuellt i höjddled så att man inte behöver spränga de vackra rundslipade hållarna.

#### Busstrafik

För att området ska fungera väl krävs allmänna kommunikationer. En brist i förslaget är att detta inte alls behandlas. Den bussvändslinga som föreslås utanför Storkällans kapell är troligen inte aktuell för reguljär busstrafik. För att kollektivtrafikförsörja området bör man snarare ha busstrafik på Grustagsvägen. SL har för något decennium sedan undersökt möjligheten till en sådan busslinje till Skrubba industriområde via Älta industriområde. Linjen öppnades till Skrubba under beteckning 801X (linjenumret ändrades senare) men utan trafik till Älta industriområde. Problemet var att ledbussar inte klarade den tvära svängen från Grustagsvägen (i Nacka kommun) till Töresjövägen (i Stockholms stad) för fortsatt färd mot Tyresö.

Det är därför väsentligt att snarast planera för vilken busstrafik som det bör vara i området, var buss-hållplatser bör placeras och vilka åtgärder, även utanför planområdet, som krävs, såsom att förändra Grustagsvägens anslutning till Töresjövägen.

### Remissvar beträffande förslag till trafikplats Skrubba-Lindalen, väg 229 2009-01-14

*Till Vägverket, Region Stockholm, med kopia till Nacka kommun.*

Det material om förslaget vi kunnat komma över är synnerligen ofullständigt och räcker inte för att komma med ett fullständigt remissvar. Trots att man på vägverkets webbsidor lovat att man bl.a. i biblioteket i Älta skulle ställa ut förslaget till arbetsplan finns denna inte där, ej heller tillhörande miljökonsekvensbeskrivning.

Man avser att ”gräva ut” vägporten så att fri höjd ökar från nuvarande 3,5 m till 4,7 m. Detta är en fördel för trafik med höga bilar men kommer rimligen att leda till att rondellen söder om Tyresövägen med intilliggande delar av på- och avfart, Töresjövägen och Skrubba malmväg kommer att skäras ned mycket kraftigt i omgivningen. En något måttligare sänkning av vägarna skulle vara en klar fördel för naturvärden och gåendes tillgänglighet till naturen.

Det är för bedrövligt att det i materialet saknas höjduppgifter på planerade vägar. Förekommande höjduppgifter gäller bara existerande vägar. Det verkar vara en stor risk att Skrubba malmväg kan komma att ligga i ett nedsänkt dike som kan komma att utgöra ny barriär för friluftslivet i likhet med Tyresövägen.

Det är således inte alls sant att som det står i den broschyr som beskriver förslaget ”Kultur och naturvärden berörs dock inte”.

Avfarten från Tyresö mot trafikplatsen kommer att förstöra stigen (markerad i planritningen) som leder upp i riktning mot Ältaberget, Nackas högsta berg (82 m). Givetvis kommer efter en planerad utbyggnad av Södra Hedvigslund ännu fler att söka sig i denna huvudsträckning upp mot berget. Om det efter vägbygget inte lämnas lämplig plats för en stig bredvid avfarten kan man anta att det istället kommer att bli livlig gångtrafik på själva avfartens körbana.

Påståendet i broschyren att dessa stigar inte skulle påverkas är uppenbarligen inte sant.

Det är väsentligt att den gång- och cykelväg som planeras vid själva trafikplatsen inte slutar i anslutning till trafikplatsen utan att det regionala cykelstråket ”Tyresöstråket” binds samman med separat bana från nuvarande slut vid Flatenbadet utefter Flatenvägen och Ältabergrsvägen till denna trafikplats. Detta är en fråga för Vägverket samt Stockholms och Nacka kommuner.



40 år

## ADRESSER TILL STYRELSELEDAMÖTER M.FL. sedan årsmötet 2008-04-17

<b>Ledamöter</b>	<b>Adress</b>	<b>Telefon</b>
Jan Åman (ordförande)	Plommongatan 9, 138 31 Älta jan@aman.se	7733283 Arb. 55378743
Olof Sandström (kassör)	Pålnäsvägen 11A, 133 33 Saltsjöbaden osa@glocalnet.net	7174080
Björn Strehlenert	Sleipnervägen 15, 133 38 Saltsjöbaden bjst@telia.com	7170422
<b>Suppleanter</b>		
Carina Andersson	Tranvägen 11, 131 44 Nacka	7184956
Vilhelm Herlin	Smedjevägen 4, 131 33 Nacka	7184141
Gunilla Ingmar	Fasanvägen 29, 131 44 Nacka	7169875
Maud Nilsson	Gamla Allén 17, 131 50 Saltsjö-Duvnäs	7161660
<b>Valberedning</b>		
Thomas Åhlin (sammankallande)	Tranvägen 11, 131 44 Nacka thomas.ahlin@fmv.se	7184956
Christer Olburs	Stationsbacken 5, 131 50 Saltsjö-Duvnäs olburs@hotmail.com	57165346, 7163726
<b>Nacka Miljövårdsråds adresser</b>		
c/o Åman	Plommongatan 9, 138 31 Älta ordf@nackamiljo.se	

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