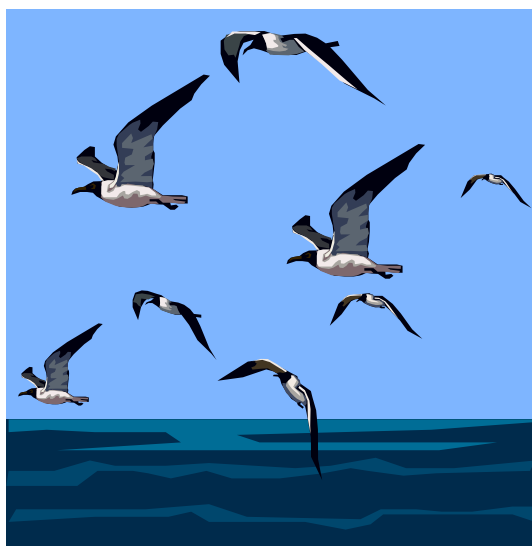




NACKA MILJÖVÅRDSNYTT

NR 1, 2010



FÅGELDÖDEN I SKÄRGÅRDEN – FÖRKLARAD OCH OFÖRKLARAD

Vilda fåglar av många arter dör i stora antal i en förlamningssjukdom som beror på brist på tiamin (vitamin B1).
Men varför har de vitaminbrist?

Biokemist Lennart Balk från Institutionen för tillämpad miljövetenskap (ITM) vid Stockholms universitet är en av de forskare som löst första delen av problemet.

VÄLKOMMEN TILL ÅRSMÖTET!

Tisdag 30 mars 2010 kl. 19.00
i Lambertrummet, Diesilverkstaden
Läs mer inne i tidningen!

NACKA MILJÖVÅRDSRÅD

1969 – 2010



INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Kallelse till årsmöte	3
Verksamhetsberättelse för år 2009	4
Yttranden och skrivelser	6
Mobilmaster	6
Danvikslösen mm	7
Kollektivtrafiken	10
Kommundelarna	11
Boo	11
Tollare	16
Saltsjöbaden – Fisksätra	17
Sicklaön	19
Älta	24
Adresser till styrelseledamöter m.fl.	27
Östersjön – ett hotat hav	28
Östersjön och avrinningsområdet	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.

KALLELSE TILL ÅRSMÖTE

Styrelsen för Nacka Miljövädråd inbjuder till årsmöte **tisdagen 30 mars 19.00** i Diesilverkstaden, Lambertummet, Marcusplatsen 17 i Sickla. Det är ca 150 m promenad från hållplatserna Sickla station och Sickla bro. Se www.diesilverkstaden.se.

FÅGELDÖDEN I SKÄRGÅRDEN – FÖRKLARAD OCH OFÖRKLARAD

Vilda fåglar av många arter dör i stora antal i en förlamningssjukdom. Forskare har visat på starka samband mellan denna sjukdom, misslyckad häckning och brist på tiamin (vitamin B1) i ägg, ungar och vuxna individer. Sedan tidigare vet man att lax och havsöring lider av tiaminbrist i Östersjöområdet. Forskarna tror nu att även andra djurarter kan vara drabbade. Vad som i sin tur orsakar tiaminbristen är fortfarande en gåta.

- Vi har kunnat utesluta klassiska miljögifter. Det är absolut högprioriterat att nu försöka förstå vad det är som ligger bakom för att kunna föreslå åtgärder för att få stopp på det, säger biokemist Lennart Balk, Institutionen för tillämpad miljövetenskap (ITM), Stockholms universitet. Ett möjligt scenario är att klimatförändringar och störningar i biogeokemiska cykler är orsaken.

FÖRSLAG TILL FÖREDRAGNINGSLISTA FÖR ÅRSMÖTET

1. Mötets öppnande.
2. Mötets behöriga utlysande.
3. Fastställande av föredragningslista för årsmötet.
4. Val av ordförande för mötet.
5. Val av sekreterare för mötet.
6. Val av två justeringsmän, tillika rösträknare.
7. Verksamhetsberättelse.
8. Revisionsberättelse.
9. Fråga om ansvarsfrihet för styrelsen.
10. Fastställande av årsavgift.
11. Behandling av inkomna motioner.
12. Val av styrelse och styrelsesuppleanter.
13. Val av revisorer och revisorssuppleanter.
14. Val av valberedning.
15. Övriga frågor.



Styrelsen

MOTIONER

Rätt att inlämna motion inför årsmötet tillkommer varje medlem.
Motioner inkomna senast den 15 mars kan behandlas av styrelsen för beslut på årsmötet.
Skicka helst som e-post till ordf@nackamiljo.se.
Motioner och styrelsens förslag läggs ut på www.nackamiljo.se/motioner2010.html.



VERKSAMHETSBERÄTTELSE FÖR ÅR 2009

Denna verksamhetsberättelse läses bäst som <http://www.nackamiljo.se/nmrv2009.html> på Internet. Där går det att klicka på texterna för att få mer information och läsa de fullständiga remissvaren etc.

Styrelsemöten

Under 2009 har styrelsen haft 9 protokollförda sammanträden (12/1, 10/2, 3/3, 16/4, 19/5, 16/6, 2/9, 8/10, och 25/11).

Styrelseledamöter etc

Ordförande	Jan Åman
Kassör	Thomas Åhlin
	Carina Andersson
	Kristian Abrahamson
	Björn Strehlenert
	Lars Erik Westergren
Styrelsesuppleanter	Vilhelm Herlin
	Gunilla Ingmar
	Maud Nilsson
	Olof Sandström
Revisorer	Sten Hjalmarsson
	Karl Siik
Revisorssuppleant	Folke Procopé
Valberedning	Bertil Sjöström
	Max Plunger

Årsmötet

Årsmötet hölls den 31 mars i Dieselverkstaden. Före årsmötetsförhandlingarna talade Magnus Rothman om Nackas gröna värden – ”Från insektsliv till friluftsliv”. Rothman är projektledare på Nacka kommuns miljöenhet. En grönplan redovisar ett sektorsintresse och utgör ett strategiskt underlag för fysisk planering, naturvårdsfrågor och folkhälsoarbetet i kommunen.

En motion från Sten Maartmann om att studera i vilken utsträckning föreningens yttranden har inverkat på det slutliga utförandet på planerna tillstyrktes under förutsättning att det kunde göras med rimlig arbetsinsats.

Miljövärdnsnytt

Under 2009 har ett nummer av Miljövärdnsnytt utkommit. Tidningen har sänts till medlemmar och till bibliotek.

Hemsida

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

Under 2009 har ett nyhetsbrev om pågående remisser och kommande möten sänts till de medlemmar som uppgett sin e-postadress för föreningen. Brevet hänvisade till mer detaljerad information på hemsidan.

Remissvar/yttranden

Alltsedan Nacka Miljövärdnsråd 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 Miljövärdnsråd har under 2009 avgivit remissvar i följande frågor:

- Detaljplan för Norra Skuru, 2009-01-07.
- Stockholms stads översiktsplan, 2009-01-12.
- Vägverkets samråd beträffande trafikplats Skrubba-Lindalen, 2009-01-14.
- Detaljplan för del av Igelboda 2:19, Igelboda depå, 2009-01-27.
- Detaljplanprogram för Orminge centrum, 2009-03-20.
- Detaljplan för Ektorps centrum, 2009-05-08.
- Vattenverksamhet under byggskede och drift av tunnel genom Ryssbergen, 2009-05-08.
- Detaljplan för del av Kvarnholmen, etapp 2 - Centrala Kvarnområdet, 2009-05-25.

- Detaljplan för del av Riset och Sångfågelvägen (Område B), 2009-05-29.
- Detaljplan för trafikplats Skrubba-Lindalen, väg 229 och Ältabergsvägen, del av fastigheten Erstavik 6:1 m fl och Vägverkets remiss om arbetsplan med miljökonsekvensbeskrivning för ny trafikplats Skrubba-Lindalen, 2009-06-17.
- Detaljplan för ny förbindelse mellan Kvarnholmen och Nacka Centrum, 2009-06-25.
- Detaljplan för Enbacken/Gösta Ekmans väg (Område I), 2009-09-15.
- Förslag till bildande av naturreservat Gärdesudden, 2009-09-30.

Nacka Miljöårsråd har under 2009 avgivit yttranden/skrivelser i följande frågor:

- Skrivelse till Energimarknadsinspektionen med krav på att den nedgrävda huvudkraftledningen genom Skogsö läggs utefter Skogsövägen och Moranvägen mot Sune Carlssons båtvarv för att undvika att förstöra naturreservat Skogsös med centrala delar, tillsammans med tre andra föreningar, 2009-02-06.
- Öppet brev till Nackas politiker med anledning av att Skuruparken åter hotas av exploatering, tillsammans med 16 andra organisationer. Brevet publicerades bl a i Svenska Dagbladet och Nacka Värmdö Posten, 2009-02-09. ABC-nytt sände ett inslag om frågan 2009-02-12.
- Yttrande över utställd detaljplan för Erstavik 26:21, Båthöjdens äldreboende, 2009-02-12.
- Yttrande över utställd detaljplan för Sågsjöbadet, del av Solviksområdet (område F) i Kummelnäs, 2009-02-27.
- Yttrande angående utbyggnad av master och torn för mobiltelefoni - mars 2009, 2009-04-15.
- Skrivelse som efterlyser en sammanställning av remissvaren från 2007 angående bildande av naturreservat Skuruparken, tillsammans med 9 andra föreningar, 2009-04-16.
- Vädjan till kommunstyrelsen om att sända förslaget om naturreservat Tollare på förnyat samråd, tillsammans med två andra föreningar. 2009-04-27.
- Yttrande över utställd detaljplan för del av Bo och Backeböl, Blåbärsstigen (Område J), 2009-05-15.
- Yttrande inför antagande av naturreservat Tollare och av detaljplan för Tollare Träskväg, 2009-05-24.
- Yttrande över utställd detaljplan för del av Älta 10:1 m.fl., Ältadalens verksamhetsområde, 2009-06-12.
- Yttrande över utställd detaljplan för Norra Skuru, 2009-08-28.
- Yttrande över utställt förslag till Stockholms stads översiktsplan, 2009-09-21.

- Yttrande över för andra gången utställt förslag till detaljplan för del av Backeböl, Munkkärrsvägen (Område H), 2009-10-08.
- Yttrande över utställd detaljplan för Skarpnäs 2:3 m fl, Telegrafberget i Boo, 2009-10-14.
- Yttrande över utställd detaljplan för del av del av Riset och Sångfågelvägen (Område B), 2009-10-30.
- Yttrande över utställd regional utvecklingsplan 2010 för Stockholmsregionen (RUF 2010), 2009-10-30.
- Synpunkter till miljödomstolen inför dom angående bortledning av grundvatten från tunnel genom Ryssbergen, 2009-11-12.
- Yttrande över utställd detaljplan för ny trafikplats Skrubba-Lindalen, 2009-12-16.
- Yttrande över utställt förslag till detaljplan för del av Kvarnholmen, etapp 2 - Centrala kvarnområdet, 2009-12-22.
- Yttrande över utställd detaljplan för ny förbindelse mellan Kvarnholmen och Nacka Centrum, 2009-12-22.
- Hemställan om förlängd samrådstid för förslag till detaljplan för del av Tollare 1:16 m fl, Tollare Strand - delplan 2, 2009-12-14.

Aktiviteter

Representant för Miljöårsrådet har deltagit i:

- Energimarknadsinspektionens (EI) syn inför beslut om planerad nedgrävd huvudkraftledning genom Skogsö, möte Bataljv. 13 och rundvandring utefter både den sträckning Svenska Kraftnät föreslagit och alternativ sträckning mot Sune Carlssons båtvarv, 29/1.
- Riksdagsman Per Bolund talade om Klimatsmart boende, Järla Skolv. 15, 5/2.
- Möte om volontärverksamhet i Nacka, Allianskyrkan, Älta, 16/2.
- Samrådsmöte om detaljplaneprogram för Orminge C, Orminge skola, Sandöv. 4, 19/2.
- Vad finns under ytan? Marinbiolog Hans Kautsky berättade och visade bilder i samband med kommunens Kustinventering i samband med BOOMs årsmöte, Björknäskyrkan, 24/3.
- Vandring i hotade Ryssbergen - Stockholms närmaste urskog, 18/4.
- Samrådsmöte om detaljplan för Ektorps C, Nacka Stadshus, 20/4.
- Samrådsmöte om detaljplan för Kvarnholmen, centrala kvarnområdet, Tre kronors väg 36B, 11/5.
- Hearing om förbifart Stockholm utifrån ett vetenskapligt perspektiv, forskare utfrågades av politiker, Skandiasalen, Sveriges Riksdag, Mynttorget 1, 13/5.

- Samrådsmöte angående detaljplan för ny förbindelse mellan Kvarnholmen och Nacka Centrum, Nacka stadshus, 2/6.
- Samrådsmöte om detaljplan för Trafikplats Skrubba-Lindalen, Allianskyrkan, Älta, 3/6.
- Valdebatt mellan politiker om trängselavgifter, Norra Latin, 16/6.
- Informationsmöte angående den planerade Igelbodadepån, Igelboda skolas matsal, 24/8.
- Björn Sylvén presenterade sitt förslag till bättre kollektivtrafik i Nacka-Värmdö, Kollektivtrafikant Sthlms möte, Norrtullsg. 2, 27/8.
- Samrådsmöte angående Statoils ansökan om att hantera större volym bränsle vid Bergs oljehamn, Bergs oljehamn, 13/9.
- Debatt med politiker angående Stockholms stads översiktsplan, Clarion Hotel Sign, 17/9.
- EU-parlamentarikern Isabella Lövin talade om sina erfarenheter, speciellt om EUs fiskepolitik, Järla skolväg 15, 5/11.
- Öppet hus om detaljplaneprogram för Ältadalen, Sigfridsborsskolan, 3/12.
- Samrådsmöte om detaljplan för Tollare strand, Nacka Stadshus, 14/12.

Nacka Miljöårsråd har tillsammans med naturskyddsföreningar, fiskevårdsföreningar m fl varit representerat vid samtliga fyra sammankomster (27/1, 21/4, 1/9, 26/11) i kommunens Naturvårdsråd som leds av ett par kommunalråd. Har bl a behandlat Tollare, Ryssbergen, Skuruparken, Skogsö, Saltstigen/Trollsjön samt en presentation av naturreservat Velamsund.

Nacka Miljöårsråd har tillsammans med nio andra organisationer bildat Nätverket För ett Bättre Danvikslösen. Ett möte hölls 25 mars.

Arbetsgruppen Värna Nackareservatet där Nacka Miljöårsråd ingår har arbetat för reservatsbildningen och har haft synpunkter på områdets skötsel och användning. Arbetsgruppen författade en broshyr om reservatets tillblivelse som trycktes upp och delades ut i samband med den officiella invigningen av reservatet 16 maj.



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.

MOBILMASTER

Yttrande över förslag till bygglov för mobiltorn och teknikbodas - mars 2009
2009-04-15

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

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

De är viktigt att tvinga de olika operatörerna att samordna sina byggen av master och torn, 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.

Det 18 m höga mobiltornet på Sicklaberget i omedelbar anslutning till Nyckelvikens naturreservat (Sicklaön 1:41) är tänkt att placeras i högt i ett naturområde i anslutning till Nyckelvikens naturreservat och skulle upplevas som störande i detta reservat såväl från andra platser såsom Stockholms inlopp. Förslaget bör därför avvisas.

Den 30 m höga mobilmasten vid Fasanvägen 27 i Saltängen (Sicklaön 243:1) ska vad vi förstår ersätta en sändare som sitter på en hög skorsten som skall rivas. Placeringen är rätt nära bostäder vilket bör undvikas.

Det 36 m höga mobiltornet vid f.d. Porsmosseverket (Kummelnäs 11:118) skulle upplevas som störande från Stockholms inlopp. Förslaget bör därför avvisas.

Det 36 m höga mobiltornet vid Semestervägen nära Värmdöleden (Lännersta 10:1) har en relativt rimlig placering men ett lägre torn borde nog vara tillräckligt.

Det 18 m höga mobiltornet kombinerat med lyktstolpe vid busshållplats Bastuvägen på Erstaviksvägen i Älta (Älta 10:1) sitter nära bostäder på ett sätt som bör undvikas.

Det 12 m höga mobiltornet på Boo Energis byggnad, Värmdövägen 657 (Björknäs 1:860) ska tydligen ersätta en befintlig mast. Förslaget verkar rimligt.

Nacka Miljöårsråd 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.

DANVIKSLÖSEN MM

Yttrande över utställt förslag till Stockholms översiktsplan 2009-09-21

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. 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 Miljöårsråd 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 ca 125000 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 Henrikdalsberget 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 Henrikdalsberget 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 tvärbanetåg var femte minut. Under en tiominutersperiod blir det alltså sammanlagt sex ingående och utgående tåg. Denna typ av förseningar blir därför oundvikliga. Stockholmsregionens pendeltåg undviker detta problem genom att låta tågen passera rakt igenom centrala Stockholm och vända på olika stationer som var och en har lägre belastning.

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

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 Henrikdalsberget och med provisorisk korsning för trafiken mot Kvarnholmen och Danviksklippan.

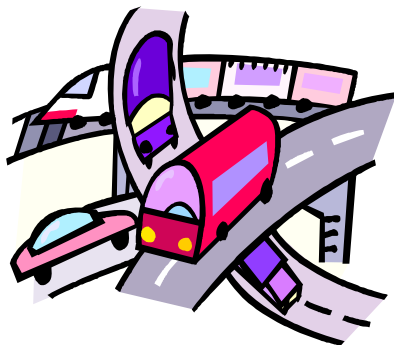
Den nuvarande Lugnetrondellen kommer i ett tidigt skede att rivas och ersättas med en provisorisk bro för trafiken från Sicklavägen (f.d. Hammarby Industriväg) mot Danvikstull.

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 Heriksdalsberget och behåll nuvarande trafikplats Lugnet. Korsningen mellan Värmdövägen och Kvarnholmsvägen byggs om till planskild i ungefär nuvarande läge med Kvarnholmsvägen under en Värmdöväg 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 Danvikcenter och fortsätta in i nuvarande järnvägstunnel genom Heriksdalsberget.

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 högrafiktid.

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 ca 125000 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 befolkningsökning 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 Miljöårsråd 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 tillsammans med 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 SIKA 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 allvarlig trängsel inte lägre uppstår.

Trängselavgifter bör övervägas på fler vägavsnitt 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.

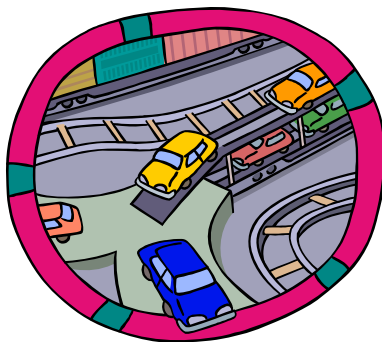
KOLLEKTIVTRAFIKEN

Yttrande över utställt förslag till regional utvecklingsplan 2010 för Stockholmsregionen (RUFSS 2010) 2009-10-30

Till Stockholms läns landsting, Regionplane- och trafikkontoret

RUFSS 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 RUFSS 2010 tagit tillräcklig hänsyn till detta.

En mer rimlig regionplanering för framtiden ges exempelvis i SIKA 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 RUFSS 2010.

Även det i utställningsversionen av RUFSS 2010 gällande alternativet "tät" anger alltför mycket utbyggnad av motorvägar. Motorvägar som Förbifart 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 den trafikfarliga påfarten på Björknässidan byggas om.

Vi anser att det är synnerligen angeläget att bevara Stockholmstraktens gröna kilar och speciellt hela det stora skogsområdet i centrala Nacka med Erstaviksområdet. Vi avvisar helt att som anges på plankartorna 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.

Under en avsevärd tid framöver kan man förvänta sig att det mesta av kollektivtrafiken för Nackas och Värmdös ca 125 000 invånare kommer att ske med buss. Bussarna till och från Stockholm måste ges egna filer så långt rimligt möjligt.

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

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 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.

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

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

Sammanfattning: Nacka Miljöårsråd 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.

KOMMUNDELARNA

BOO



Yttrande över utställd detaljplan för Sågsjöbadet, del av Solviksområdet (område F) i Kummelnäs
2009-02-27

Vi vill ändå föra fram, att man vid iordningställandet tar stor hänsyn till naturen inom hela området. Särskilt i området väster om gång- och cykelvägen finns många träd med stora naturvärden och vegetationen ner mot sjön och vassen är hemvist och livsmiljö för många fåglar. Denna natur bör därför till största delen bevaras i sin nuvarande form.

Nacka Miljöårsråd ser positivt på att området iordningställs och får kommunalt huvudmannaskap för allmän platsmark.

Remissvar angående detaljplaneprogram för Orminge Centrum 2009-03-20

Som en generell synpunkt vill Miljövårdsrådet trycka på att vi välkomnar bebyggelse på redan exploaterad mark. Detta bör vara utgångspunkt i allt planarbete i kommunen. Därmed kommer mer värdefulla naturområden att kunna värnas. Vi tycker förslaget är positivt från den utgångspunkten.

Naturligtvis bör grönområden i och i anslutning till området utformas eller planeras för en hälsosam livsmiljö. Här bör man vara lyhörd för Ormingeborna.

Förslaget innebär att dra in biltrafik i det planerade bostadsområdet bakom Orminge centrum på ett sätt som innebär att man inte längre alltid kan gå till skolor och centrum på bilfria gångvägar. Därmed förstörs en del av den ursprungliga tanken med stadsplanen från sextiotalet. Detta har Ormingeborna protesterat mot, och det gör även vi. En helt annan trafiklösning måste till om föreslagen nybebyggelse ska genomföras.

Säkra gång- och cykelvägar för framförallt skolbarn och äldre bör planeras. Detta medför bland annat att föräldrar inte behöver skjutsa barn i bil i onödan till skolor och fritidsaktiviteter.

Att, som föreslås framför kyrkan hus, ersätta ramper med trappor är ett stort steg tillbaka i fråga om tillgänglighet för alla och bör därför inte genomföras.

De sjöar som nämns i den preliminära miljöredovisningen, Kocktorpssjön och även Sarvträsk, med avseende på översvämningar, föroreningar. Vi stöder en noggrann utredning av dagvattenhanterings påverkan på grundvatten, ytvatten eller annan miljö.

Vidare anser Nacka Miljövårdsråd att terminaler och lösningar för kollektivtrafik ska underlätta att åka kollektivt och göra omstigning till kollektivtrafik attraktivt och bekvämt.

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

Varje ny bebyggelseåtgärd bör användas, som möjlighet att skapa förbättringar i det som redan finns/i alla avseenden. Planen bör sålunda utvecklas så att den nya bebyggelsen och dess anläggningar inte bara är bra i sig själva utan att man väljer lösningar som samtidigt tillför positiva kvalitéer till det som redan finns, m.a.p. växtlighet/grönfaktor, bullerskydd, energi, utsläpp, logistik, säkerhet/trygghet, trivsel, samvaro etc.

Yttrande över utställd detaljplan för del av Backeböl, Blåbärsstigen (område J) 2009-05-15

Syftet med detaljplaneförslaget sägs vara att möjliggöra en omvandling från fritidshus till friliggande villor. Planläggningen ska vidare förbättra de sanitära förhållandena genom att samtliga fastigheter kommer att anslutas till kommunalt vatten och avlopp. I planbeskrivningen sägs också att följderna blir att vägnätet behöver rustas upp och att södra delen av planområdet är utsatt för trafikbuller. Vidare vill man bevara de kulturintressanta torpen "Norrkärret".

I miljöredovisningen sägs att möjligheten att styra utvecklingen i riktning mot en långsiktig hållbar utveckling är begränsad. I texten framförs vidare att fastighetsägarnas möjlighet och vilja till miljöanpassning blir avgörande för slutresultatet i bygg- och brukarskedet. Slutsatsen som dras blir inte överraskande "att detaljplaneförslaget inte innebär en betydande miljöpåverkan".

Den kritik som kan riktas mot sättet att gå på gång släppa igenom begränsade områden är att helheten går förlorad. Hur omgivande områden påverkas beaktas inte. Denna passivitet kan på sikt bli förödande. Nu släpps delområde efter område igenom. När de olika områdena är bebyggda är det för sent att göra något eftersom hus och vägar finns på plats.

När det gäller de fastigheter, som idag är bullerstörda vore det bästa att inte tillåta någon permanent bebyggelse på dessa tomter. Trots bullerplank kommer ändå trafiken att vara störande pga. trafikintensiteten på Värmdöleden.

Den föreslagna delningen av fastigheter bör undvikas. Detta för att bibehålla de relativt stora tomterna och därmed områdets karaktär. Vidare innebär detta att behovet av färskvatten och avloppsreceptier inte ökar lika mycket som vid en eventuell förtätning av området.

Vatten och avlopp skall ordnas med lågtrycksledning står det. Det är ett steg i rätt riktning enligt vårt sätt att se det. Vi anser emellertid därutöver att den fastighetsägare som kan ordna vatten och avlopp på ett hygieniskt godtagbart sätt inom den egna fastigheten skall få göra det, åtminstone i de fall fastigheten huvudsakligen används som sommarbostad.

En brist i planen är att inga allmänna lek- eller sportytor ingår i planförslaget, vilket blir till nackdel för de permanent boende. Enligt vår bedömning är det bra om samma huvudmannaskap kan vara för både VA och vägar.

Det som däremot kan diskuteras är vilken vägstandard som ska vara i området. Det är en relativt liten bebyggelse, varför inte samma standard ska behövas som i mer tätbebyggda områden.

Förslag till detaljplan för Enbacken/Gösta Ekmans väg, område I 2009-09-15

Nacka Miljöårsråd vill uppmärksamma följande, som i tillämpliga delar även kan gälla generellt i planärenden:

I miljöredovisningen uppges att ”bullernivåerna beräknas inte överstiga gällande riktvärden”. Varför inte redovisa hur beräkningen gått till?

I planbeskrivningen uppges att för tillkommande byggnader gäller: ”Huvudbyggnad får uppföras i högst två våningar. Endast friliggande hus tillåts. Högsta tillåtna byggnadsarea för huvudbyggnad är beroende av tomtstorlek. Byggnadsarean för en envåningsbyggnad får uppta 11 % av fastighetsarean, dock högst 160 m². Byggnadsarean för en tvåvåningsbyggnad får uppta 8 % av fastighetsarean, dock högst 140 m². Största sammanlagda byggnadsarea för uthus och garage är 60 m², varav den största byggnaden högst får vara 40 m². Garage som placeras närmare än 6 m från gata ska placeras med långsidan parallell med gatan. Ett antal större fastigheter ges möjlighet till avstyckning. Ytterligare 10 bostadsfastigheter kan tillkomma inom planområdet, dvs. totalt 46 fastigheter.”

Med detta underlag kan det i miljöredovisningen tydligare visas i kvantifierad form hur den tillkommande bebyggelsen ökar exploateringen av området.

Nacka Miljöårsråd har tidigare i samband med remissvar då fritidshusområden omvandlas till områden för permanentboende och nybyggnation uttryckt farhågor för små tomtstorlekar i förhållande till byggnadsarea, speciellt då avstyckning skett. Enligt planbeskrivningen för det aktuella området uppges dock att byggnadsarean får uppta högst 11% av fastighetsarean, dock högst 140 kvm. För tvåvåningsbyggnader gäller max 8 % av fastighetsarean, dock högst 140 kvm.

Med dessa begränsningar synes en acceptabel avvägning mellan tomtstorlek och byggnadsarea kunna uppnås. Emellertid framgår inte tydligt om byggnadsarea för uthus och garage ingår i begränsningen om 11 % resp. 8 %. Tralldäck bör uppmärksammas i detta sammanhang. Alltför stora tralldäck riskerar att förfula området.

Arkitekturen för tillkommande byggnader bör noggrant granskas av sakkunniga planarkitekter för att smälta in väl i området med hänsyn till natur och den fritidshusbebyggelse som eventuellt bevaras.

Remissvar angående förslag till bildande av naturreservat Gärdesudden 2009-09-30

Nacka Miljöårsråd tillstyrker bildandet av naturreservat Gärdesudden. Det föreslagna området har en natur som det är väsentligt att bevara.

Områdets avgränsning

I väster utgör Annelundsvägen en naturlig gräns för reservatet. Friområdet väster om Annelundsvägen borde dock ingå i reservatet. Detta område är visserligen litet men har stora rekreativvärden med fin utsikt över vattnet. De större tallarna hyser också en värdefull insektsfauna bl.a. reliktbody (rödlistad som missgynnad) och signalarterna åttafläckig praktbagge, svart praktbagge och talticka.

Skogområdet mellan Annelundsvägen och Professorsstigen har mycket stora natur- och rekreativvärden. Tallskogen med dess stora och gamla träd (medelålder 250-300 år) är tveklöst av nyckelbiotopklass. Så är den också beskriven av de biologer som bedömt naturvärdena (vilket dock ej angetts i remisshandlingarna). Inventeringar som sommaren 2009 påbörjats av Boo Miljö- och naturvänner har påvisat förekomst av rödlistade arter t.ex. gammelekklokrypare (rödlistad som missgynnad) och signalarter som skalbaggen granbarknagare och vågig sidenmossa.

Området har också höga kvaliteter för friluftsliv genom sin strövvänliga karaktär. Från Annelundsvägen leder flera stigar in i området.

Kommunstyrelsen har 2009-09-21 på förslag av Exploateringsenheten beslutat utreda om justering av den föreslagna reservatsgränsen så att fem stycken villatomter utmed Annelundsvägen säkerställs om detta kan ske utan att naturvärden påverkas negativt.

Till detta vill vi anföra följande:

- beträffande villatomt väster om Annelundsvägen se ovan.
- föreslagna fyra tomter längs Annelundsvägens östra sida skulle allvarligt skada områdets natur- och rekreativvärden.
- villabebyggelse skulle förstöra ett område av nyckelbiotopklass.
- fällning av träd i områdets västra del skulle göra den östra delen mindre skuggig vilket skulle vara starkt negativt för den värdefulla skuggkrävande faunan och floran där.
- stigarna in i området skulle försvinna och göra reservatet otillgängligt från Annelundsvägen.
- rekreativvärdet i områdets östra del skulle starkt försämrats med fyra villor ovanför det smala område som blir kvar östra om tomterna. Vi anser

följaktligen att de föreslagna villatomterna måste utgå.

Föreskrifter

A2. "Använda kemiska bekämpningsmedel eller konstgödsel, med undantag av bekämpning av jättebjörnlöka." Den understrukna delen bör utgå. Jättebjörnlöka förekommer inte i området. Skulle den dyka upp kan den tas bort manuellt. Kemiska bekämpningsmedel bör ej förekomma i ett naturreservat.

C3. "Medföra okopplad hund annat än i eventuell inhägnad hundrastgård." Den understrukna delen bör utgå. Reservatsområdet är för litet för att kunna rymma en meningsfull hundrastgård.

C6. Bör istället lyda: "cykla annat än på anlagd stig eller väg". Med den i förslaget givna lydelsen "cykla annat än på stig eller anlagd väg" skulle det kunna tolkas som att det skulle bli tillåtet att cykla i terräng om det redan uppstått en stig genom att många brutit mot förbudet.

Yttrande över utställd detaljplan för Skarpnäs 2:3 m.fl, Telegrafberget i Boo Nacka 2009-10-14

Nacka Miljövrårdsråd har granskat förslaget främst ur miljösynpunkt inklusive dess inverkan på blivande naturreservatet Skarpnäs samt ur riksintresse i kulturellt hänseende.

Transportproblem, olämpligt kollektivtrafikläge

Telegrafberget har ett ur kollektivtrafiksynpunkt synnerligen olämpligt läge ur flera synvinklar. Dels är det mycket brant, dels ligger området "avlägst". SL säger att med ca 300 bostäder kan de tänka sig 30-minuterstrafik i rusningstid. Detta kommer att leda till en intensiv biltrafik till och från området eftersom en så gles turtäthet inte är tillfyllest för ett modernt hushåll. Bussen kommer att vända ovanför området, 55 m över havet – bostäderna ligger till stor del nere på kajen, 2 meter över havet. Hur skall äldre och personer med barnvagnar klara detta vintertid? Färdtjänst kommer att bli en nödvändighet för många, tror Nacka Miljövrårdsråd. Detta skall betalas av skattemedel.

Strandskydd och riksintressen

För området gäller strandskydd och tre riksintressen: kulturmiljö, kust och skärgård samt farled. Bygget kommer att kraftigt förändra karaktären på området vilket framhålls i flera yttranden. Vi tvekar om huruvida Nacka kommun har det "moraliska mandatet" att tillåta detta bygge som innebär

oåterkalleliga skador på berget som vetter mot Stockholms norr infart.

Intrång i Skarpnäs blivande naturreservat

Exploateringen av Telegrafberget tvingar fram en breddning av Skarpövägen som skär genom det sedan 1999 föreslagna naturreservatet. Därtill kommer gång- och cykelbana samt belysning. Detta medför betydande ingrepp i det föreslagna reservatet. Området blir bullerstört och "ljusstört" och förlorar mycket av sitt tänkta värde som naturrekreationsområde.

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



Bevara hamnresurser

Nedanför Telegrafberget finns en djuphamn för fartyg av betydande djupgående. Med stigande oro för av bl.a. av koldioxidutsläpp orsakad global uppvärmning samt stigande bränslepriser kan sådana hamnplatser åter förväntas bli efterfrågade för varutransporter. Sjötransport utgör det bränslesnålaste transportalternativet. Platsen bör enligt vår mening, bevaras på ett sätt som tillåter att den åter kan användas som hamn i framtiden.

Medför stora kostnader i framtiden för kommunens skattebetalare

Områdets osedvanligt branta terräng samt långa avstånd till affärer, skola och annan service kan komma att medföra extra kostnader för kommun och landsting i form av färdtjänst och skolskjuts.

Den synnerligen branta backen ned mot stranden utgör ett allvarligt hinder även för den som är lätt rörelsehindrad och är troligen omöjlig att forcera med rollator eller rullstol. Om en allmän hiss eller bergbana med samma låga funktionssäkerhet som den i Nacka Strand anläggs här så ändras situationen inte nämnvärt.

Sammanfattning

Nacka Miljövrårdsråd vill framföra sina skarpaste protester mot denna osedvanligt olämpliga exploatering. Riksintresset för kulturmiljön är det tyngsta argumentet. Det ur kommunikationssynpunkt olämpliga läget är också att viktigt skäl att inte förverkliga planen.



Remissvar för utställning angående förslag för detaljplan (reviderad aug. 2009) för del av Backeböl, Munkkärrsvägen (Område H), Boo, Nacka kommun 2009-10-08

Nacka Miljövårdsråd avstyrker förslaget till detaljplan för del av Backeböl, Munkkärrsvägen (Område H), Boo av följande skäl i sammandrag:

1. Enigt politiskt beslut om naturreservat
 2. Kommunalekonomisk kalkyl visar förlust
 3. Nacka EKO-kommun – ekologiska lösningar bör användas
 4. Hög boendekvalité – ett nödvändighet för nyinflyttning
- Se nedan för utförligare beskrivning under resp. punkt.

1. Naturreservat

I politisk enighet har beslutats att avsätta området runt Aborrträsk för naturreservat. Vi anser det därför mycket förvånande och olämpligt att förstöra denna intention med exploatering. Detta särskilt med tanke på att ytterligare exploatering planeras på västra sidan av Aborrträsk. Området är ju redan från början ganska litet till ytan, varför minskning av naturmarken upplevs som ett stort ingrepp. Den sydöstra stranden av Aborrträsk är mycket brant. För att gå runt sjön här måste man gå öster om berget, vilket innebär att man måste passera de planerade nya tomterna på c:a 50 meters avstånd. Söder om Aborrträsk finns ett alkärr, en värdefull naturmiljö. Risk finns att detta måste dräneras för att klara den planerade exploateringen.

2. Kommunalekonomisk kalkyl visar förlust

En utförd kommunalekonomisk kalkyl visar att den planerade exploateringen ger en total förlust för kommunen. Vi anser att planerad exploatering i ett långsiktigt perspektiv medför en totalekonomisk förlust för kommunen. Att även en kortsiktig kalkyl ger en förlust förstärker ju då argumenten för att avstyrka planen.

3. Nacka – EKO-kommun

Nacka har utropat sig till ”EKO-kommun”. På många genomförda och planerade projekt inom Nacka kommun ser dock Nacka Miljövårdsråd, att miljöaspekterna kraftigt åsidosätts. Så uppenbarligen även i detta projekt.

Miljövänliga moderna välfungerande alternativ till kommunalt VA finns ju idag. Vi anser att dessa bör prövas, särskilt i de områden där de boende motsätter sig kommunalt VA. Stadsbyggnad anser att ”ingen av fastigheterna inom planområdet har bedömts lämplig för kretsloppslösningar”. Vi ifrågasätter detta,

eftersom det sedan länge finns anpassningsbara lösningar för alla typer av tomtförhållanden.

De föreslagna nya tomterna får ju också en dålig boendemiljö med ett skuggigt läge nordost om en bergssluttning. Kommunens MKB säger: ”Längs Munkkärrsvägens västra sida har det valda läget bedömts ha den minst dåliga boendemiljön ...” och ”Lokalklimatet väster om Munkkärrsvägen är ogynnsamt för permanentboende pga. dess uttalade skuggläge.”

Att försöka förstöra och förminska ett naturreservat redan innan det börjat nyttjas rimmar ju väldigt illa med Nackas officiella ”miljöpropaganda” som EKO-kommun. Slutsatsen i kommunens egen MKB fastslår även: ”Upplevelsen av ett örört naturområde kommer att minska då bebyggelse föreslås i naturmarken väster om Munkkärrsvägen.”

Efter att detta projekt startats (2004) har Nacka kommun anställt två duktiga miljöspecialister. Av dessa och andra inbjudna har vi och kommunen vid flera av kommunen arrangerade möten upplysts om det stora värdet för folkhälsan av goda naturupplevelsen och tillräckliga buffertzoner vid skapandet av naturreservat. Detta underbyggt av vetenskapliga undersökningar.

Vi är därför besvikna på att dessa fakta till så stor del ignoreras av kommunen vid planarbeten för naturområden. Andra liknande nedslående exempel är Skogsö, Tollare, Långsjön, Telegrafberget, Gärdesudden.

Enl. vår information är Nacka kommuns policy att varje planområde skall bära sina egna kostnader. Detta anser vi vara fel, och i allmänhet leda till suboptimeringar, i synnerhet när människor och verksamheter långt utanför planområdet är intressenter eller berörs på annat sätt.

4. Hög boendekvalité – en nödvändighet för nyinflyttning

En kraftig inflyttning och nybyggnad av bostäder planeras ju i Nacka. Om dessa bostadsområden skall bli hållbart attraktiva i ett långsiktigt perspektiv anser vi att tillräckliga ytor för naturupplevelser och rekreation måste finnas i närområdet. Naturreservatet kring Aborrträsk är ett sådant värdefullt område.

Att av kortsiktiga ekonomiska skäl sälja ut mark och förstöra värdefulla natur- och rekreationsområden för all framtid anser vi vara helt felaktigt. Man bör betänka, att många som arbetar i Stockholmsområdet idag föredrar att bo i områden långt från Stockholm (t.ex. Gnesta, Strängnäs, Trosa, Nyköping ...) för att få uppleva en god boendemiljö.

Yttrande över utställd detaljplan för del av Velamsund, Sångfågelvägen m.fl. vägar inom Riset (område B) i Boo 2009-10-30

Nacka Miljöårsråd har inget att erinra mot planerad utbyggnad av vatten och avlopp, men vill att mer omsorg tillämpas från kommunens sida vid medgivande till såväl tillbyggnad som nybyggnation.

Nacka Miljöårsråd har inget att erinra mot att vatten och avloppsproblemet löses i aktuellt område enär en permanentning av boendet redan är på gång. Vägarna i området skall tydligen skötas av vägförening i området även fortsättningsvis. Det tycker vår förening är bra i detta läge eftersom kostnaderna för de boende ofta tenderar att bli orimligt stor när kommunen tar över ansvaret. Samtidigt tror vi ett kommunalt huvudmannaskap för såväl vägar som vatten och avlopp förr eller senare blir nödvändigt.

Oavsett vem som ansvarar för vägarna så anser vi att dessa bör kantas av öppna diken. Öppna diken har kommit att bli en viktig biotop för många utrotningshotade växter och smådjur.

Uppenbarligen är tomterna i området stora. Vår förening tycker att de gärna kan få förbli det.

Rent generellt anser Nacka Miljöårsråd att områden för friliggande villor bör planeras med större omsorg än vad som nu sker i Nackas förtättningsområden, för att därigenom erhålla trivsammare och mer vårdade boendemiljöer med bestående värde.

Att få stil på nerslitna fritidshusområden är synbarligen svårt. Metoden att tillåta styckning av fritidstomterna för att finansiera vatten, avlopp och vägförbättringar och därefter tillåta i stort sätt fri byggnation på respektive tomt såsom har skett i vår kommun är inte lyckat. Gamla små enkla sommarstugor tillåts byggas ut på alla tänkbara ledder så att VillaVillegulla ser ut som stram "funkis" i jämförelse och på de avstyckade tomterna tillåts hus som oftast är alldeles för stora för att harmoniera med tomtens storlek. Disharmonin i dessa områden förstärks här till av den "brokiga" arkitekturen och de närmast obligatoriska dubbelgaragen.

På tomter under 1100 kvadratmeter bör fristående dubbelgarage inte tillåtas enligt Nacka Miljöårsråd!



TOLLARE

Vi tre remissinstanser vill vädja till Kommunstyrelsen att sända ärendet Tollare Naturresevat på nytt samråd 2009-04-27

Till Kommunstyrelsen

Efter det att förslaget sändes ut för samråd våren 2008 har flera ändringar gjorts såväl vad gäller områdesgränserna som innehållet i föreskrifterna. En stor brist i naturresevatförslaget är att det saknas en konsekvensanalys av hur natur- och rekreationsvärdena påverkas av det tidigare antagna programmet – med exploatering för 800 bostäder – i Tollare och med en befolkning om 8 000 invånare redan idag.

Flertalet remissinstanser, såsom villa- och fastighetsägarföreningar, andra boendeföreningar och inte heller Länsstyrelsen m.fl. har genom Nacka kommun getts möjlighet att ge sina synpunkter på det nya innehållet och gränsdragningarna.

Inte heller gavs till remissinstanserna informationen att naturvärdes- och rekreationsvärdesutredningarna fanns tillgängliga på kommunens hemsida. Dessa utredningar har heller aldrig funnits tillgängliga i pappersform på något bibliotek – för allmänheten att ta del av.

Som deltagare i Naturvårdsrådet har våra föreningar fått tillgång till viss ytterligare information och själva tagit oss friheten att komma med en del synpunkter. Men givetvis önskar vi avge formella samrådsyttranden utifrån det nu aktuella förslaget till Naturresevat.

*Boo Miljö- och Naturvänner
Naturskyddsföreningen i Nacka
Nacka Miljöårsråd*

Yttrande inför antagande av naturresevat Tollare och av detaljplan för del av Tollare, fastigheten Tollare 1:160 m fl, delpplan 1a, Tollare Träskväg 2009-05-24

Till Kommunfullmäktiges ledamöter

Nacka Miljöårsråd anser att de förändringar av planen för Tollare Träskväg som gjorts efter utställningen 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 man inte ordentligt behandlar den nya utloppsledning från Tollare träsk som planeras. En vattendom bör först fastställa sjöns tillåtna nivåer i framtiden. Eftersom sjöns nuvarande utlopp går rakt genom två av de föreslagna tomterna kan inte frågan om sjöns utlopp behandlas oberoende av detaljplanen.

Nacka Miljövärdsråd anser att detaljplaneområdena Tollare träskväg och Mellanbergsvägen skall fortsätta att vara naturmark och sammanhängande ingå i naturreservat Tollare.

Nacka Miljövärdsråd 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 för Tollare Träskväg 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 2009 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 skydds zoner kring den ur biologisk synpunkt känsliga sjön Tollare träsk.

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 utredningen av rekreationsvärden framgår väldigt klart att området mellan Tollare träsk och Sockenvägen behöver skyddas för att ett tillgängligt område för ostörd naturupplevelse ska finnas.

Av miljöredovisningen framgår att det troligen krävs utfyllnad av de två tomter genom vilka sjöns utloppsdike rinner samt att detta kan påverka utloppsbäcken. Vidare föreslås en långhålsborrning för en ny utloppsledning, troligen inom naturreservatet där ju strandskydd råder. Vi uppfattar att detta innebär en vattenverksamhet som har betydande miljöpåverkan och att därför en fullständig miljökonsekvensbeskrivning krävs istället för den befintliga miljöbeskrivningen.

Vi anser att om Tollare träsk nuvarande utlopp skall ersättas med en ny utloppsledning måste först en vattendom fastställa mellan vilka nivåer sjöns yta får variera.

I och med de kraftiga förändringarna både av detaljplaneförslaget och av naturreservatsförslaget kräver vi att båda dessa ärenden sänds ut på nytt samråd.

Angående samrådstid Detaljplan för del av Tollare 1:16 m.fl. fastigheter delplan 2 – Tollare Strand – i Boo, Nacka 14 2009-12-14

Vi tre nedanstående naturorganisationer, Boo Miljö- och Naturvänner, Naturskyddsföreningen i Nacka och Nacka Miljövärdsråd anholder om förlängd samrådstid fram t.o.m. 15 februari 2010.

Under stundande jul- och nyårshelg hålls inga föreningsammansamlingar. Detaljplanen är dessutom mycket omfattande med inlagd miljökonsekvensbeskrivning och därtill hörande referensmaterial, vilket allt kräver ett stort arbete från föreningarnas sida.

*Boo Miljö- och Naturvänner
Naturskyddsföreningen i Nacka
Nacka Miljövärdsråd*

SALTSJÖBADEN – FISKSÄTRA



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

Nacka Miljövärdsråd 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 Miljövärdsrådet 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 i så dåligt som hävdats tidigare.

Man bör först bestämma övergripande över Saltsjöbanans och tvärbanans 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 bibehållen 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 m³) 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 avspärming 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 Miljövårdsråd och rimligen många andra remissinstanser inte kallades till samrådsmötet den 11 december. Inte heller alla sakägare fick kallelse till mötet i rimlig tid.

Yttrande över utställd detaljplan för Erstavik 26:21 (Båthöjdens äldreboende) 2009-02-12

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

Vi är tillfredställda med att det stora område i planområdets norra del som i samrådsförslaget betecknats med prickmark (mark som ej får bebyggas) enligt förslag från oss och andra remissinstanser nu istället klassas som naturområde, vilket ger detta område ett starkare skydd.

Angående förläggning av huvudkraftledning genom Skogsö Naturreservat Februari 2009

Till Energimarknadsinspektionen, cc Svenska Kraftnät, Nacka Kommun

Undertecknade föreningar anser att det är oacceptabelt att ledningen läggs på det sätt som Svenska Kraftnät har begärt i sin koncessionsansökan. Vi kan acceptera att den läggs genom reservatet, men då skall den helt följa befintligt vägnät och utföras så att störningarna på närliggande natur blir så ringa som möjligt. Den lösning som vi förordar är i princip den som Nacka Miljövårdsråd har föreslagit i sitt remissyttrande 2007-06-18, se <http://www.nackamiljo.se/mkbkraftberg2.html>.

Vi vädjar till Energimyndigheten att ej godkänna Svenska Kraftnäts ansökan, utan i stället begära att man återkommer med ett alternativ enligt Nacka Miljövårdsråds principförslag.

Samtidigt vädjar vi till Nacka Kommun att seriöst pröva denna möjlighet för att undvika ingrepp i strid med reservatsförordnandet. Sådana ingrepp har varit alldeles för många redan.

Nackdelarna med föreliggande förslag är

- En längre tids störande verksamhet i hjärtat av Skogsö naturreservat
 - Bestående skador* på kärnområdet i reservatet.
- Området kring Häroldsvägens förlängning är av naturskogskaraktär och lämpligt att lämna till fri utveckling för att nå ett urskogslignande tillstånd. Sådana områden är sällsynta i Stockholmstrakten och detta är det enda i Saltsjöbaden som har någon form av skydd. Exempelvis saknas sådana i Erstavik och motsvarande i Tattby naturreservat är inte alls av samma dignitet. Behovet av denna biototyp gäller inte bara hundägare, fågelskådare och svampplockare etc. Det är viktigt att skolorna i sin undervisning kan gå ut och se skillnaden mellan naturskog och produktionsskog.

När det gäller alternativet vid Moranvägen inser vi att det anläggningmässigt är mer komplicerat och därmed dyrare. Men samtidigt innebär det en kortare dragning och mycket små ingrepp i naturreservatet. För att underlätta/förbilliga kan vi mycket väl acceptera att kabeln delvis dras i mark som nu är väg och att vägen flyttas några meter in i slutningen ovanför.

*Naturskyddsföreningen i Nacka
Saltsjöbadens Naturskyddsförening
Nacka Miljövårdsråd
Gamla Skogsö Villaägareförening*

* Det är i princip omöjligt att undvika att man för in för området främmande arter vid arbeten av denna typ. (Det illustreras väl av det som hänt vid gångvägen genom Tattby naturreservat bort mot bron.) "Naturskogskaraktären" skulle därmed gå förlorad.

SICKLAÖN

Skuruparken hotas återigen av exploatering!

*Öppet brev till politikerna i Nacka
Svenska Dagbladet 9.2.2009*



Sju kilometer från Stockholms innerstad ligger Skuruparken med unika natur- och kulturvärden. Parken ligger vid Skurusundet och är en viktig länk i Nacka – Värmdökilen. Det innebär att den också är en länk till Nationalstadsparkens ekomiljöer. Den är ett omistligt närnaturområde för de 11000 människor som bor runt i kring parken. Den kan även bli ett attraktivt utflyktsmål för hela Stockholmsregionen.

Vistelse i naturen minskar stress och psykisk ohälsa visar forskningen. Naturen är ovanligt vacker och parken har mycket höga naturvärden, något som bekräftats av Skogsstyrelsen. Skuruparken är från början en engelsk landskapspark, som tyvärr fått förfalla under årens lopp. Den har ritats av Fredrik Magnus Piper, samme man som anlade Hagaparken. En klenod av riksintresse.

Nu är vi allvarligt oroade över att Skuruparken återigen hotas av exploatering. Nackas ledande politiker lovade inför valet 2006 och så sent som i november 2008 att Skuruparken inte skulle bebyggas. En enhällig kommunstyrelse uppdrog 2005 åt naturenheten i Nacka kommun att undersöka möjligheten att bilda ett naturreservat av parken. I juni 2007 var samtliga partier i Miljö- och stadsbyggnadsnämnden överens om att föreslå att hela Skuruparken skulle bli naturreservat. Förslaget till naturreservat fick ett massivt stöd av remissinstanserna, dock ej av markägaren JM. Sedan dess, i ett och ett halvt år, har förslaget legat i malpåse.

En helomvändning sker i november 2008! Stadsbyggnadsdirektören i Nacka kommun får i uppdrag att ta fram alternativa förslag, som bland annat innebär att Skuruparken ska detaljplaneläggas och bebyggas. Vi är bestörta över denna kränkning både av den demokratiska processen och den starka lokala opinionen.

I och med att man planerar att bygga en ny Skurubro ingår inte den nordöstra delen av parken i naturreservatet. Bullerexponeringen av parken kommer därmed att öka. Desto angelägnare är det då att den västra delen av parken ingår i naturreservatet, precis som i det vilande reservatsförslaget.

Nackas politiker, hur länge ska ni fresta på vårt tålamod? Reservatsförslaget att hela Skuruparken skulle bli naturreservat presenterades i juni 2007 och fick ett massivt stöd. Håll era löften att inte bygga i Skuruparken! Se till att Skuruparken räddas för framtiden! Genomför naturreservatet för hela Skuruparken NU!

Naturskyddsföreningen i Stockholms län, Svenska Turistföreningen Stockholmskretsen, Förbundet för Ekoparken, Föreningen Natur och Samhälle i Norden, Aktionsgruppen Rädda Skuruparken, Boo hembygdsförening, Boo Miljö - och Naturvänner, Bostadsrättsföreningen Saltängen, Brf Skuruhäll, Brf Skuruäng, Ektorps Villaförening, Friluftsförbundet i Nacka/Saltsjöbaden, Nacka biologiska förening, Nacka hembygdsförening, Nacka Miljövårdsråd, Naturskyddsföreningen i Nacka, PRO Ektorps
Lyssna på [Inslag i ABC-nyheterna](#) 12.2.2009

Samrådsredogörelse för Skuruparken efterlyses 2009-04-08

Undertecknade remissinstanser som yttrat sig om naturreservatsförslaget för Skuruparken efterlyser en samrådsredogörelse. Den 13 juni 2007 beslöt Miljö- och stadsbyggnadsnämnden att naturreservatsförslaget för Skuruparken skulle skickas ut på remiss. Nämnden beslöt att gränsen i väster skulle sammanfalla med översiktsplanens. Den 5 juli skickades förslaget ut och remisstiden gick ut den 30 september 2007. Förslaget att hela Skuruparken skulle bli naturreservat fick en massiv uppslutning av remissinstanserna.

Sammanlagt har mycket tid, arbete och resurser lagts ned på dessa remissvar. Vi arbetade mot en deadline – den 30 september 2007. Det är nu över ett och ett halvt år sedan. Sedan dess har kommunen inte gjort något åt våra remissvar, de har lagts i malpåse. Vi är frustrerade över att vår sakkunskap, möda och engagemang inte har beaktats av kommunen. Det väcker tvivel om Miljö- och stadsbyggnadsnämndens vilja att fullfölja reservatsbildningen. Vi kräver att kommunen skyndsamt upprättar en samrådsredogörelse som beslutsfattare, remissinstanser och allmänheten kan ta del av.

Remissinstanser: Aktionsgruppen Rädda Skuruparken, Brf Saltängen, Brf Skuruäng, Ektorps Villaförening, HSB Stockholms Distrikt Nacka-Värmdö, Nacka Biologiska Förening, Nacka Hembygdsförening, Nacka Miljövårdsråd, Nacka Naturskyddsförening, Saltsjö-Duvnäs Fastighetsförening, Svenska Turistföreningen Stockholmskretsen

Synpunkter på vattenverksamhet under byggskede och drift av tunnel genom Ryssbergen 2009-05-08

Nacka miljövårdsråd är starkt negativ till planerna på en broförbindelse mellan Kvarnholmen och "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.

Vi är allvarligt oroade dels för att naturen ovanför tunneln kan komma att skadas allvarligt både under byggskede och under drift av tunneln och även allvarligt oroade för att mossen i anslutning till södra tunnelmynningen kommer att ta allvarlig skada av vattenavledning under byggskedet.

Som framgår av förslaget utgör Ryssbergen enligt översiktsplanen naturmark. Större delen av Ryssbergen har av Skogsstyrelsen klassats som

nyckelbiotop och naturvärdesområde. Större delen är även av riksintresse för kulturmiljövård.

Ett så värdefullt område som Ryssbergen bör därför givetvis bevaras för framtiden och inte utsättas för byggen av vägar eller byggnader. Redan nu har de maskiner som använts för provborringar m m satt djupa spår i Ryssbergens terräng.

Synpunkter på detaljplaneförslag för Ektorps centrum 2009-05-08

Nacka Miljövårdsråd lämnar följande synpunkter på samråd över planförslag för Ektorps centrum.

I sitt tidigare remissvar (2007-10-26) har Miljövårdsrådet ställt sig positiv till att redan befintlig bebyggelse vid Ektorps centrum förtätas. Vidare framhöll vi vikten av att skapa en trivsamt, trygg och vacker grön torgmiljö.

Nacka Miljövårdsråd vill här ytterligare understryka det positiva i att Nacka Kommun på ett konsekvent och resurseffektivt sätt utnyttjar redan exploaterad mark för förtätning och att småskaliga centrum som Ektorps kan utvecklas. Området kommer vidare att ha nära till grönområden såsom det nya naturreservatet Skuruparken, vilket ligger väl till.

Enligt miljöredovisningen i planförslaget bedöms inte detaljplaneförslaget innebära någon betydande miljöpåverkan utan kan innebära fördelar från resurshushållningssynpunkt. Vi delar i stort den bedömningen. Bullerriktvärden blir dock inte helt optimala och möjligen kan ytterligare åtgärder behövas, exempelvis läggning av "tyst asfalt".

Det Miljövårdsrådet i likhet med många närboende känner tveksamhet för är det föreslagna 14-våningars-huset. Detta är inte naturligt för området och skulle inte passa in, höghus tenderar också att förändra mikroklimatet vid marknivån. Vi föreslår att planenheten modifierar den delen av förslaget.

Remissvar angående detaljplan för Sicklaön 13:3 m fl, ny förbindelse mellan Kvarnholmen och "Nacka Centrum" 2009-06-25

Nacka miljövårdsråd är starkt negativ till planerna på en bro från Kvarnholmen till "Nacka Centrum". Huvudargumentet mot idén 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. Som de planerade vägarna dras – eller rättare sprängs – fram, förstörs väsentliga naturvärden i området.

Miljövårdsrådet vill peka på att hållbara argument för att bron behövs inte finns dokumenterat. Bron

med tillhörande väg skall leda till "Nacka Centrum" – men Nacka har inget centrum i vedertagen mening. Det som kallas centrum är kommunalhuset och ett av flera köpcentrum i Nacka, allt kringgärdat av ett oöverskådligt vägsystem. Av vilket skäl skall Kvarnholmsborna lockas dit och, framför allt, varför skall skattebetalarna svara för kostnaderna för detta på flera hundra miljoner kronor?

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 och ej underbyggd med fakta relevanta för Kvarnholmen. Om de skulle använda bil i samma utsträckning som nuvarande invånare i området skulle biltrafiken bli avsevärt lägre, snarare omkring 15000 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 mycket tveksamt i dagens läge. Även om förra årets kraftiga höjning av oljepriset var av spekulationskaraktär så är det dock ett tecken i skyn att nya tider stundar.

Nacka Miljöårsråd 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.

Samtidigt som denna förbindelse i normalfallet inte har tillräckligt med trafikunderlag för att motivera dess tillkomst befarar vi att vid vissa tillfällen, som när Värmdövägen eller Södra länken inte kan ta emot all trafik, kommer denna väg att användas som smitväg varvid genomfartstrafiken ger stora problem för boende på och omkring Kvarnholmen, speciellt skulle genomfartstrafiken ge betydande störningar vid skola och centrum på Kvarnholmen.

Det kan dessutom befaras att denna bro av stål kan ge betydande ljudstörningar och vara till estetisk nackdel i Ryssbergen, Marinstaden och södra Kvarnholmen samt på Fjäderholmarna inom Nationalstadsparken.

Förslaget är synnerligen otillfredsställande för både cykel- och gångtrafiken. Gående från Kvarnholmen mot skol- och idrottsplatsområdet måste från brofästet i Ryssbergen gå upp ca 25 höjdmeter på trappor och gångvägar. Cyklister saknar separat cykelväg den första biten på Kvarnholmen och måste sedan ta sig

över körbanan till cykelväg på norra sidan. Vid brofästet planeras en skarp 90-graderssväng, mycket olämplig för cyklister. Därefter en förhållandevis lång omväg för att nå skol- och idrottsplatsområdet där Järlastigen ingår i det nya cykelstråket, trots att den är alldeles för brant för att ingå i ett nytt cykelstråk, men man har ansett att detta kan gå för sig därför att denna del av cykelstråket redan är byggd sedan tidigare.

Vi befarar att den föreslagna usla standarden för cyklister och fotgängare kan ge upphov till betydande trafikproblem, såsom cyklister och även fotgängare i tunneln, trots förbud mot detta.

Behovet av att bygga den s.k. parallella vägen norr om Värmdöleden verkar om möjligt ännu mindre än huvudförbindelsen och bör utgå. Enligt förslaget skulle dess anslutning till Värmdöleden norr om Birkavägen vara utformad så att den mycket kraftigt försvårar möjligheterna att komma ut i Ryssbergsterrängen från Birkavägen, så får den givetvis inte utformas.

Yttrande över utställd detaljplan för ny förbindelse mellan Kvarnholmen och "Nacka Centrum" 2009-12-22

Nacka miljöårsråd ställer sig helt avvisande till planerna på en bro och tunnel från Kvarnholmen till "Nacka Centrum". Huvudargumentet mot förslaget är att vi vill värna om Ryssberget, ett nästan orört naturområde endast någon kilometer från Stockholms centrum.

Det finns några biotoper i Stockholms närhet som är unika och har mer än rent lokala värden. Ryssberget är en, Djurgårdsekarna på andra sidan vattnet är en annan. Ryssberget är knappast i första hand något strövområde, värdet ligger i huvudsak på ett annat plan. I Ryssberget kan en besökande uppleva orördhet och troiska miljöer - helt unikt på skotthåll från kungliga slottet. Ryssberget är en s.k. nyckelbiotop och en stor resurs och bör avsättas som naturreservat.

Planen strider mot Nacka kommuns mål om långsiktigt hållbar utveckling genom att uppmuntra till bilåkande. Vår förening tror dessutom att trafikprognoserna är uppblåsta för att motivera bygget. Kanske är de verkliga motiven inte lika lätta att redovisa. Några alternativ har inte heller redovisats.

Kostnaderna för förbindelsen mellan Kvarnholmen och Nacka "centrum" är för kommunens skattebetalare orimliga. Om det handlar om att skolbarnen skall komma till skolan så räcker en cykelväg rimligen.

Föreningen Nacka Miljöårsråd tycker dock att broförslaget rent estetiskt är snyggt med ett återhållet i formspråk, men bron går som framgått av ovan mellan fel platser.

Yttrande över utställd detaljplan för Norra Skuru 2009-08-28

Det aktuella området är i dag ett "sommarsstugeområde" som förr eller senare måste förnyas och anpassas till tidens krav vad gäller vatten, avlopp och vägar. Detta har Nacka Miljöårsråd förståelse 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 Miljöårsråd 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, planeras 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 uttraderar 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.

Vi 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 i mycket nära anslutning till en kraftledning. Strömstyrkan i denna ledning planeras öka två och en halv gång. Att bygga på denna plats innan kraftledningen avlägsnats eller förändrats så att magnetfältet blir väsentligt lägre förefaller mycket olämpligt.

Det ligger elledningar i plaströr på marken i området. Detta kan inte accepteras i ett permanentbebyggt område.

Vi är glada över att den nedsprängda lokalgata som tidigare föreslogs mot fastigheterna Sicklön 12:7 och 12:8 nu utgått. Över huvud taget vill Nacka Miljöårsråd 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.

Yttrande över utställt förslag till detaljplan för Kvarnholmen, etapp 2 – Centrala kvarnområdet 2009-12-22

Nacka Miljöårsråd är i princip positivt till upprustningen av de gamla industribyggnaderna, och att detta görs på ett pietetsfullt sätt med hjälp av antikvarisk expertis samt höga arkitektoniska ambitioner.

1. 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 Miljöårsråd 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.

2. Industribyggnader

Den planerade restaureringen och ombyggnaden 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 estetisk och funktionell gestaltning och varsam och pietetsfull påverkan på den historiska miljön.

Den optimala användningen för alla dessa byggnader är naturligtvis inte bostäder, vilket även framhölls på samrådsmötet. Nacka Miljöårsråd anser dock att detta kan accepteras på grund av de många övriga positiva kvaliteter, som dessa bostäder ändå får med sin lokalisering vid vattnet, nära stadskärnan och i en historisk och värdefull miljö.

Vi är mycket positiva till att byggnaden Dragspelet (27) återställs till sin ursprungliga form, samt det nya Magasin 5 (29) med dess utformning och publika innehåll. Restaurangen och övriga arrangemang på kajen är vi också positiva till samt att Havrekvarnen (17) bevaras.

3. Servicefunktioner

De servicefunktioner i form av daghem, skola, vårdcentral, närbutiker, restauranger, rekreation m.m., som planeras i etapp 2 skall även räcka för bostäderna i etapp 1 och troligen delvis även för bostäderna i etapp 3. Nacka Miljövårdsråd befarar att tillräckliga kalkyler av dessa behov inte har gjorts, med följd att nödvändiga servicefunktioner måste byggas på kvarvarande naturmark. Detta har ju hänt flera gånger tidigare i Nacka.

Vi bedömer, att bara bostäderna i etapp 2 (med ca: 350 bostäder) kräver 400 platser för dagis och skola, och etapp 1 torde kräva ungefär lika mycket. Området i etapp 3 skall alltså hysa daghem och skolor för ca: 800 barn utöver de som bor i etapp3-området. Vi kan inte se att detta är planerat. Hus för särskilda behov, äldreomsorg m.m. måste också planeras in.

Ytor för sport- och fritidsaktiviteter för barn och vuxna är ju inte tillgodosedda för etapp 1 och 2 utan måste då planeras inom området för etapp 3. Vi har inte fått inblick i detta, 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.

Som vi även påpekat i tidigare projekt (t.ex. Tollare) ser vi det som en stor nackdel att dela upp ett planområde i flera delar, eftersom totala behov lätt kan åsidosättas.

4. Tillkommande byggnation

Nacka Miljövårdsråd anser att de planerade nya husen kan accepteras om de utformas med hög arkitektonisk kvalitet. Med tanke på områdets känslighet som ofta nämns i planhandlingarna förutsätter vi att nybyggnationen idag görs med samma höga ambition som man hade då Dragspelet (27) m.fl. byggnader uppfördes. Tyvärr tycker vi oss inte kunna upptäcka det utan de tillkommande bostadshusen förefaller tämligen standardmässiga.

Det planerade nya huset (61) söder om Dragspelet anser vi (trots anpassning) fortfarande är för dominant och förtar intrycket från Dragspelet och förfular även utsikten från farleden och Nationalstadsparken. Hänsynen till den historiskt värdefulla industrimiljön lyser ju helt med sin frånvaro.

Hus 60 anser vi skall utgå ur planen. Främst pga. att det förstör vyn från nordöst på hus 17 (Havrekvarnen) som beskrivs som mycket värdefull. I planhandlingarna står bl.a. "Havrekvarnen från 1920-talets slut är ett av de byggnadsverk som kommit att symbolisera funktionalismens genombrott i Sverige" och "detaljplanen anger att hela området är en kulturhistoriskt värdefull miljö och åtgärder som kan förvanska denna miljö får inte vidtagas". Vi anser att hus 60 så tätt inpå hus 17 just i hög grad förvanskar

denna miljö. Dessutom är en lite större park ett värdefullt bidrag till de kompakta bostadshusen i dess närhet. Området är ju ändå högexploaterat.

Nacka Miljövårdsråd har liten förståelse för utökningen med två våningar på bageriet (23). Vi anser att det är att förstöra den historiska miljön. Att behålla bageriets tre våningar ger även en ljusare och bättre boendemiljö för de tillkommande bostadshusen norr om bageriet. Upptagning av portiker tycket vi dock kan accepteras.

Vi vänder oss starkt emot att silobyggnaderna (utanför planområdet) skall rivras och ersättas av nya bostadskomplex. Detta går ju helt emot de flesta i kapitel 1 nämnda riksintressena och vi vill åter påpeka att "Detaljplanen anger att hela området är en kulturhistoriskt värdefull miljö och åtgärder som kan förvanska denna miljö får inte vidtagas".

5. Belysning, skyltprogram och konst

Vi värdesätter att man (såvitt vi kan bedöma) tar stor hänsyn till belysningen i området, och att man har ett genomtänkt utformningsplan för skyltar. Vi hoppas att detta blir gestaltat på ett bra sätt. Vi tycker att kommersiella skyltar måste minimeras med hänsyn till den historiska miljön. Intentionerna med konstprogrammet uppskattar vi också mycket.

6. Infrastruktur

Då planområdet ligger ovanpå det branta berget söder om kajen är det viktigt att goda möjligheter att nå områdena nedanför berget skapas. Det är även viktigt att dessa utformas med hänsyn till topografin så att de blir säkra för både vuxna, barn och djur. Den planerade hissen och trapporna synes säkerställa detta. Planerade angöringsplatser för båttransporter vid Kvarnholmsbryggan ser vi positivt på.

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 konflikt med miljöstörningar (buller, avgaser, partiklar) för den planerade täta bebyggelsen för bostäder och service.

Nacka Miljövårdsråd befarar att genomfartstrafiken från bron, som kommer att gå längs Tre Kronors väg och tvärs över Kvarnholmstorget, de delar som planeras som centrum för hela Kvarnholmen, med bostäder affärer, service mm., kommer att bli så kraftig så att intentionerna med ett miljövänligt, trivsamt och rationellt centrumområde spolieras.

Nacka Miljövårdsråd vänder sig också mot att en bro kommer att medföra betydande negativa ingrepp i det mycket värdefulla naturområdet vid Rysbergen, som vi f.ö. anser måste ombildas till naturreservat.

Värdefull natur på Kvarnholmssidan kommer även att påverkas negativt.

En bro kommer dessutom att försämra miljön och utblickarna till och från den smala Svindersvikens mynning. I etapp 3 planeras ju en kraftig exploatering med bostäder mycket nära bron varav en del även ute i vattnet förutom Ryssvikens ”flytande” bostäder.

Vi tycker att man skall utnyttja ett så unikt läge som Kvarnholmen har, genom att ta tillvara de fria vattenytor som nu finns och planera så att de utnyttjas på ett positivt sätt för allmänhet och boende i stället för att, av ekonomiska skäl, hårdexploatera de få kvarvarande fria stränderna. Planeringen skulle ju då kunna närma sig de vackra orden i ”Kvalitetsprogram för Nackas norra kust” och även i någon mån överensstämma med intentionerna i de många dokument om riksintressen mm. som nämnts ovan i kapitel 1.

Yttrande inför miljödom angående bortledning av grundvatten från tunnel genom Ryssbergen 2010-01-14

Ryssbergen utgör enligt Nackas gällande översiktsplan naturmark. Ryssbergen har enligt Skogsstyrelsen mycket höga naturvärden jämförbara med Tyresta nationalpark och de har klassat större delen som nyckelbiotop och naturvärdesområde. Större delen är även av riksintresse för kulturmiljövärd.

Vi är allvarligt oroade dels för att naturen ovanför tunneln kan komma att skadas allvarligt både under byggskede och under drift av tunneln och även allvarligt oroade för att mossen i anslutning till södra tunnelmynningen kan komma att ta allvarlig skada av vattenavledning under byggskedet och minskad vattentillrinning i driftskede.

Ryssbergen är trots sin kuperade terräng ett viktigt rekreationsområde och använt av skolorna för naturupplevelser, orientering och terränglöpning. Det pågående motions- och friskvårdsprojektet hittaut.nu har till alla boende i centrala Nacka och Hammarby sjöstad distribuerat en karta med kontrollpunkter att återfinna i terrängen, av dessa ligger fem i Ryssbergen.

Nacka Miljöårsråd vill värna om Ryssbergen, ett nästan orört naturområde endast några kilometer från Stockholms centrum och utmed farleden in mot staden. Ryssbergen är unikt med bland annat månghundraåriga träd och mycket död ved.

Ett så värdefullt område som Ryssbergen bör därför givetvis bevaras för framtiden och inte utsättas för byggen av vägar, tunnlar eller byggnader utan istället skyddas som naturreservat.

Vi vidhåller som vi tidigare påpekat att redan provborringarna givit betydande påverkan på

Ryssbergens natur. De maskiner som använts för provborringar m m har satt djupa spår i Ryssbergens terräng och träd har fällt för att kunna köra fram maskinerna genom Ryssbergens kuperade terräng.

Vi finner inte att behovet av denna väg är så stort att det kan motivera de omfattande ingrepp i miljön som denna förbindelse skulle utgöra för Ryssbergen med omgivningar.

ÄLTA

Yttrande över utställd detaljplan för del av Älta 10:1 m.fl., Ältadalens verksamhetsområde Nacka 2009-06-12



Nacka Miljöårsråd 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.

Det är en allvarlig brist i förslaget att området helt kommer att sakna allmänna kommunikationer, det är av stor vikt att åtgärda denna brist före beslut.

Vi motsätter oss bestämt att områden väster om Grustagsvägens nuvarande sträckning tas in 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.

Busstrafik

För att området ska fungera väl krävs allmänna kommunikationer. En allvarlig brist i förslaget är att detta inte alls planeras. 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 då att ledbussar inte klarade den tvära svängen från Grustagsvägen (i Nacka kommun) till Töresjövägen (i Stockholms stad) för fortsatt färd mot Tyresö. Detta problem bortfaller om trafikplats Skrubba-Lindalen och Skrubba Malmväg söderut från denna trafikplats byggs.

Av SLs svar på samrådet framgår att de inte nu planerat någon kollektivtrafik till detta område. Det är av synnerlig vikt att kommunen före beslut i detta

ärendet ser till så att det blir en rimlig busstrafik till detta område. Detta kräver även planering av läge för busshållplats på Grustagsvägen.

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.

Yttrande över utställd detaljplan för trafikplats Skrubba-Lindalen, väg 229 och Ältabergsvägen, del av fastigheten Erstavik 6:1 m.fl. 2009-12-16

Enligt förslaget avser man att ”gräva ut” vägporten så att fri höjd ökar från nuvarande 3,5 m till 4,7 m. Detta skulle vara 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 (söderut från trafikplatsen) kommer att skäras ned mycket kraftigt i omgivningen. En något måttligare sänkning av vägarna skulle vara en klar fördel för naturvärden och för gåendes tillgänglighet till naturen.

Det är anmärkningsvärt att det i kommunens material helt saknas höjduppgifter på planerade vägar. Nordligaste delen av Skrubba Malmväg kommer enligt förslaget uppenbarligen att ligga i ett nedsänkt dike som kommer att utgöra ny barriär för friluftslivet i likhet med Tyresövägen.

Avfarten från Tyresö mot trafikplatsen kommer att förstöra stigen (markerad på detaljplanen) som leder upp i riktning mot Ältaberg, 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. Det förefaller som att passagen utanför bullervallen kommer att få ett besvärligt brant parti vilket inte är fallet för den nuvarande stigen. Trots tidigare påpekanden finns här den utställda detaljplanen ingen lösning till detta även om det i texten står att detta problem ”troligen” kan lösas. Om det inte löses kan man som tidigare påpekats förvänta sig en livlig gångtrafik på själva avfartens körbana.

Det är väsentligt, särskilt med tanke på förväntad trafikökning på Ältabergsvägen, att den gång- och cykelväg som planeras vid själva trafikplatsen inte slutar där denna detaljplan slutar nära trafikplatsen utan att det regionala cykelstråket ”Tyresöstråket”

snarast binds samman med separat bana från nuvarande slut vid Flatenbadet utefter Flatenvägen och Ältabergsvägen till denna trafikplats. Detta är en fråga för Stockholms och Nacka kommuner samt Vägverket. Vi finner det anmärkningsvärt att denna gång- och cykelväg utmed Ältabergsvägen som ingick i Nacka kommuns startpromemoria nu inte länge ingår i denna plan.

I utställningsförslaget föreslås att cykelbanan utmed Ältabergsvägen läggs på nordöstra sidan för att undvika trafikfara vid Skrubba koloniväg. Detta leder emellertid till att cykelvägen kommer att korsa fem avtagsvägar till Ältabergsvägen istället för bara en avtagsväg och dessutom att cyklisterna på Tyresöstråket (Flaten – Tyresö) tvingas korsa Ältabergsvägen två gånger. Dessutom anger planen att cykelvägens passage över Ältabergsvägen till skillnad mot vägkorsningarna söder om motorvägen sker i två tvära vinklar vilket är mycket besvärligt för cyklisterna. En cykelbana på Ältabergsvägen sydvästra sida och en modifiering av korsningen med Skrubba Koloniväg vore en bättre lösning. Förslaget ger en alltför dålig standard för det regionala cykelstråket vilket troligen leder till att många cyklisterna kommer att istället köra på bilkörbanan.

I samband med utbyggnad av bostäder i Ältadalen (grusgropen), industrier i södra delen av Ältadalen och bostäder i Södra Hedvigslund är det uppenbart att den idag relativt glesa busstrafiken i området måste utökas. Speciellt ligger industriområdet med affärsverksamhet i Ältadalens södra del långt från befintliga busshållplatser. Därför bör en busslinje som trafikerar Grustagsvägen inrättas. En sådan linje borde söderut troligen inte följa nuvarande bussväg på den smala Linblomsvägen genom Lindalen utan istället följa Töresjövägen och planerade nya delen av Skrubba Malmväg och bör därför ha ett hållplatsläge inom denna detaljplan.

Nacka Miljöårsråd känner till att i första hand rådjur men även annat vilt rör sig i berört område. Vi föreslår att det byggs ekodukter för att minska risken för viltolyckor.

Vidare är det väsentligt att bygga om den synnerligen trafikfarliga korsningen vid Ekstubben (Ältavägen/Oxelvägen/Ältabergsvägen) till en mer trafiksäker standard, t ex en rondell.

Remissvar angående detaljplane-program för Ältadalen 2010-01-15

Den föreslagna bebyggelsen är alltför omfattande vilket strider mot gällande översiktsplan och tidigare förslag som ”Ältabornas syn på Ältadalen”. En större del av området bör lämnas för fritidsaktiviteter som lek, bollspel, pulkabackar, skidspår, modellflyg, hundrastning etc. Den redovisade kraftiga

exploateringen med en alltför smal zon för fritidsaktiviteter kan komma att påverka Erstavik i alltför hög grad. Älta är redan överexploaterat.

Bevara skyddsvärda områden

Vi instämmer i att man bör bevara den ännu namnlösa sjön som kommit fram efter grustakten. Norra delen av området med sjön och de tre bevarandevärda områdena som betecknats 1, 2 och 3 i detaljplane-programmet bör inkluderas i naturreservat Strålsjön Erstavik.

Även det bevarandevärda området som betecknats med 5 bör bevaras för närrecreation och därför i sin helhet undantas från bebyggelse.

Busstrafik

För att området ska fungera väl krävs allmänna kommunikationer. En allvarlig brist i förslaget är att detta inte alls planerats redan på detta stadium. På Lovisedalsvägen i områdets västra kant förekommer idag busstrafik med linjerna 811 och 801 mot Gullmarsplan men den är gles, i icke rusningstid som regel endast en gång i timmen. Sista bussen vardagar passerar vid 22-tiden. På lördag-söndag finns trafik bara ca 09 till 19, tidigare och senare bussar på linje 811 trafikerar endast sträckan Gullmarsplan-Skarpnäck utan att beröra Älta. För dem som hittills utnyttjat dessa linjer har som regel en promenad till busshållplats med bättre kollektivtrafik såsom Älta skola varit ett möjligt alternativ, för boende i detta område är det knappast ett alternativ.

Det som krävs är dels en betydande ökning av trafiken på Lovisedalsvägen under praktiskt taget alla tider samt en linje som fortsätter utefter Storkällans väg – Grustagsvägen – Töresjövägen och t ex mot Tyresö centrum. Åt andra hållet bör området få direkt förbindelse i riktning mot Sickla.

SL undersökte för något decennium sedan möjligheten till en busslinje utmed Grustagsvägen till Skrubba industriområde via Älta industriområde. Linjen öppnades till Skrubba under beteckning 801X (linjenumret ändrades senare) men utan trafik till Älta industriområde. Problemet var då att ledbussar inte klarade den tvära svängen från Grustagsvägen (i Nacka kommun) till Töresjövägen (i Stockholms stad) för fortsatt färd mot Lindalen i Tyresö. Detta problem bortfaller om trafikplats Skrubba – Lindalen och Skrubba Malmväg söderut från denna trafikplats byggs.

Biltrafik

Det är en fördel att som föreslagits hela området får utfart för biltrafik endast mot hörnet Grustagsvägen – Storkällans väg och att man i möjligaste mån försöker leda icke-lokal trafik vidare över Grustagsvägen mot trafikplats Lindalen – Skrubba.

Service

Det är inte troligt att området kommer att få en fullständig livsmedelsbutik men behovet av någon kiosk/servering/närköpsbutik är rimligen stort. Placeringen borde vara i hörnet Grustagsvägen – Storkällans väg där även verksamhetsområdet i södra delen av grusgropen kan servas.

Återvinningsstation

I förslaget har man glömt att planera in en återvinningsstation i området. Även här är hörnet Grustagsvägen/Storkällans väg den uppenbara placeringen.

Daghem

Om programmet genomförs kan man förvänta sig att det kommer att bo ca 500 skol- och förskolebarn i området. Är det verkligen tillräckligt med förskolor enligt detta program?

Bollplaner, lekplatser och ungdomsgård

Det är anmärkningsvärt att den enda bollplan som markerats i programförslaget är en ersättning för befintlig plan som skulle försvinna om Sigfridsborgsskolan byggs ut. Det behövs fler bollplaner. Vidare behövs fler lekplatser för mindre barn med t ex sandlåda och gungor. Dessutom borde plats reserveras för en ungdomsgård inom området.

”Parkstråk”

Det som planen inom planområdet betecknat ”parkstråk” är så smala att de knappast är mer än gångvägar. Ett bredare stråk krävs för att kunna fungera som ett parkstråk.

Dagvatten

Det är väsentligt att ta hand om dagvattnet från området på lämpligt sätt så att inte skadliga ämnen sprids till närliggande delar av Erstavik.

Gästparkering

Det förefaller som att man glömt att se till att det finns möjlighet att parkera för de boendes gäster.

Lösa massor

I delar av området har lösa massor använts vid utfyllning eftersom bebyggelse inte planerades på dessa platser.

Vilseledande uppgift om markanvisning

Texten i programförslaget om en markanvisning om 145 småhus är vilseledande eftersom det område som avses, endast den del av området som ägs av kommunen, inte redovisas i programförslaget.



ADRESSER TILL STYRELSELEDAMÖTER M.FL. sedan årsmötet 2008-03-31

Ledamöter:	Adress	Telefon
Jan Åman (Ordförande)	Plommongatan 9, 138 31 Älta E-mail: Jan@aman.se	7733283 Tel arb: 55378743
Thomas Åhlin (Kassör)	Tranvägen 11, 131 44 Nacka E-mail: Thomas@mechengineer.se	7184956
Kristian Abrahamson	Tallidsvägen 5A, 131 37 Nacka	
Carina Andersson	Tranvägen 11, 131 44 Nacka	7184956
Björn Strehlenert	Sleipnervägen 15, 133 38 Saltsjöbaden E-mail: bjst@telia.com	7170422
Lars Erik Westergren	Storgårdsvägen 3, 137 57 Tungelsta	
Suppleanter:		
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
Olof Sandström	Pålnäsvägen 11A, 133 33 Saltsjöbaden E-mail: osa@glocalnet.net	7174080
Valberedning:		
Bertil Sjöström		
Max Plunger	Saltsjöbadsv. 45, 131 50 Saltsjö-Duvnäs E-mail: Max@MaxPlunger.se	070-5107796
Nacka Miljövädråds adresser:		
c/o Åman	Plommongatan 9, 138 31 Älta E-mail: ordf@nackamiljo.se	

Du hittar Nacka Miljövädråds hemsidor på internet under adress www.nackamiljo.se.

Redigering och layout: Ingrid Eckerman www.eckerman.nu

Östersjön och avrinningsområdet



ÖSTERSJÖN – ETT HOTAT HAV

När man försöker förstå tillståndet i Östersjön är det bra att veta något om hur vårt inlandhav försörjs med vatten.

85 miljoner människor bor inom avrinningsområdet.

Allt som vi släpper ut genom avlopp, luft, floder, åar och bäckar kommer ut i Östersjön.

Vi äter strömming på EU-dispens – giftvärdena överskrider de tillåtna.

Vattenkraftverk har påverkat tillrinningen av vatten liksom möjligheten för fisken att leka.

Vår utfiskning av de stora rovfiskarna har rubbat hela ekosystemet.

Laxfiskar och sjöfågel har drabbats av en svårförklarad sjukdom.

Det är osäkert om Östersjön någonsin kan bli återställd till vad den en gång var.

En gång var strömmingen var mans billiga och nyttiga basföda. Idag är den en förgiftad lyxmat ...



*Ingrid Eckerman
Läkare för Miljön*