



NACKA MILJÖVÅRDSNYTT

NR 1, 2013



KULTURMILJÖVÄRDEN OCH FÖRTÄTNINGEN AV SICKLAÖN

Kommunens antikvarie Johan Aspfors kåserar kring konflikten mellan bebyggelseexpansion och bevarande av kulturmiljövärden.

Måndag 18 mars 2013 kl. 19.00
i Lilla scen, Diesilverkstaden

VÄLKOMMEN TILL ÅRSMÖTET!



ADRESSER TILL STYRELSELEDAMÖTER

sedan årsmötet 2012-03-28

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: ToreThomas@gmail.com	7184956
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
Olof Sandström	Pålnäsvägen 11A, 133 33 Saltsjöbaden E-mail: osa@globalnet.net	7174080
Valberedning		
Ronny Fors	E-mail: Ronny.Fors@naturskyddsforeningen.se	070-8963607
Max Plunger	Saltsjöbadsvägen 45, 131 50 Saltsjö-Duvnäs E-mail: Max@MaxPlunger.se	070-5107796
Nacka Miljövårdsråds adresser:		
c/o Åman	Plommongatan 9, 138 31 Älta E-mail: ordf@nackamiljo.se	

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

Foton: Johan Aspfors
Redigering och layout: Ingrid Eckerman www.eckerman.nu

NACKA MILJÖVÅRDSNYTT

Nr 1, 2013



INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Kallelse till årsmötet	4
Bengt Hubendick in memorial	5
Verksamhetsberättelse för år 2012	6
Yttranden och skrivelser	8
Översiktliga planer	8
Stockholm	13
Kommundelarna	15
Boo	15
Saltsjöbaden – Fisksätra	15
Sicklaön	19
Älta	23
Sickla i blid	24

Nacka Miljövårdsråd är sedan 1969 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 neutralt. 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 200 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 Miljövårdsråd inbjuder till årsmöte **måndagen 18 mars 2013 kl. 19.00** i Dieselverkstaden, Lilla scen, Marcusplatsen 17 i Sickla. Det är ca 150 m promenad från hållplatserna Sickla station och Sickla bro. Se www.dieselverkstaden.se.

KULTURMILJÖVÄRDEN OCH FÖRTÄTNINGEN AV SICKLAÖN



Inflyttningen till stockholmsregionen sätter press på kommunerna att bidra till bostadsbyggandet. Mycket av det nya är bra och mycket gammalt är inte värt att spilla tårar över. Men hur mycket av det mer värdefulla gamla Nacka kan bevaras i det nu framväxande stadslandskapet på Sicklaön?

Kom och lyssna när kommunens antikvarie Johan Aspfors kåserar över konflikten mellan bebyggelseexpansion och bevarande av värdefull kultur och natur.

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.

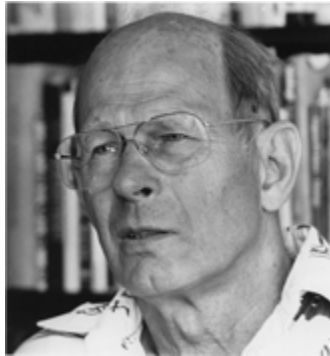


Styrelsen

MOTIONER

Rätt att inlämna motion inför årsmötet tillkommer varje medlem. Motioner inkomna senast den 4 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/motioner2013.html.

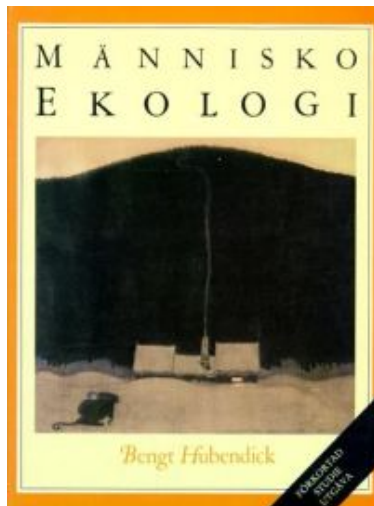
BENGT HUBENDICK IN MEMORIAL



Bengt Hubendick, Saltsjöbaden har gått ur tiden 96 år gammal. Han var professor i biologi, f.d. chef för Naturhistoriska Riksmuseet i Göteborg, en portalfigur inom humanekologi och författare till boken "Människoekologi". Hans livslånga gärning för att sprida allmän kunskap om människoekologi som ett verktyg för att öka förståelsen för den miljö vi människor är satta att förvalta kommer att bestå. Och budskapet i hans böcker kommer att leda många unga generationer framöver till att sprida ekologiläran som en varning för den klimatförändring som våra konsumtionsvanor utsätter vår planet för.

Jag lärde känna Bengt för tjugo år sedan när vi inom remissinstansen Nacka Miljövårdsråd fick förmånen att få honom i vår styrelse när Nackas översiktsplan låg ute för samråd. Bengts miljökunskaper var ovärderliga för oss. Tiden sammanföll med Agenda 21, den världsomspännande miljörörelse som blommade upp ur 1992 års Rio miljökonferens och fick medborgarna att i samarbete med kommunerna sätta agendan för kommande millennium.

Som nackabo boende i Saltsjöbaden kom Bengt att leda medborgarnas miljöengagemang i samarbete med Nacka kommun som var ansluten till kretsen ekokommuner. Miljöengagemangen tog utan tvivel ett steg framåt. Att kompostera och budgetera sin egen koldioxidförbrukning blev allmän kunskap, och Bengts mångtaliga populärvetenskapliga böcker spred sig vidare bland oss alla. Bengt var ödmjuk men sträng. Hans kunskap satte spår. Jag minns en nackabo som imponerad av en av hans böcker köpte tjugo exemplar och gav bort dem till Nackas politiker. Självt ägde Bengt en bil som han knappt använde utan förlitade sig till att åka kollektivt.



Dennispaketet – Västerleden, numera Förbifarten Stockholm, demonstrerade han emot då det skulle utplåna begreppet "hållbarheten" från Stockholms agenda. Arkitektkåren försökte han nå med artikeln "Stadstillväxt ifrågasatt". En ohejdad tillväxt leder till en ohållbar situation, bottnad förstås i okunnighet om tillväxtens pris som aldrig redovisas ordentligt, menade han. Men artikeln refuserades. Tiden var inte mogen Agenda 21 till trots. Även "ekokommunen" Nacka haltade i sina uttalade ambitioner på miljöområdet. Han kom att uttrycka sin pessimism över den framtida samhällsutvecklingen.

Med stor entusiasm ägnade han sig vidare åt måleri och att skriva en bok om segelbåtar. I sin självbiografiska bok "Återanvänt hjärnskrot – ur en biologs minne" återger han noggrant och med en god portion humor vad han ägnat sitt liv åt.

Bengt Hubendicks betydelse som opinionsbildare och lysande inspiratör på miljöområdet kan inte överskattas. Jag minns honom med tacksamhet.

Carin Brand



VERKSAMHETSBERÄTTELSE FÖR ÅR 2012

Denna verksamhetsberättelse läses bäst som www.nackamiljo.se/nmr2012.html på Internet. Där går det att klicka på texterna för att få mer information och läsa de fullständiga remissvaren etc.

1. Styrelsemöten

Under 2012 har styrelsen haft 9 protokollförda sammanträden (10/1, 13/2, 6/3, 2/4, 9/5, 18/6, 12/8, 27/9 och 1/11).

2. Styrelseledamöter etc.

Ordförande	Jan Åman
Kassör	Thomas Åhlin
	Carina Andersson
	Björn Strehlenert
	Lars Erik Westergren
Styrelsesuppleanter	Vilhelm Herlin
	Gunilla Ingmar
	Olof Sandström
Revisorer	Sten Hjalmarsson
	Karl Siik
Revisorssuppleant	Folke Procopé
Valberedning	Max Plunger
	Ronny Fors

3. Årsmötet

Årsmötet hölls den 28 mars 2012 i Dieselverkstaden. Före årsmötesförhandlingarna talade Björn Sylvén om "Vision och verklighet – en hållbar trafikutveckling för Nacka – Värmdö".

Trafiksituationen i högtrafik mellan Stockholm och Nacka börjar bli ohållbar. Den politiska viljan är *ja till tunnelbana*. Vad detta kommer att innebära för Sicklaön är oklart. Slussenombyggnaden kommer också att innebära stora förändringar för Nackaresenärerna. Björn Sylvén är trafikkonsult och informationschef på AB Stockholms spårvägar. Han har i decennier varit trafikdebattör med olika förslag till trafiklösningar för Stockholm och kan kollektivtrafikens historia.

4. Miljövårdsnytt

Under 2012 har ett nummer av Miljövårdsnytt utkommit. Tidningen har sänts till medlemmar, till bibliotek och till kommunstyrelsen.

5. Hemsida

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

Under 2012 har ett nyhetsbrev om pågående remisser och kommande möten sänts till de medlemmar som uppgivit sin e-postadress för föreningen. Brevet hänvisade till mer detaljerad information på hemsidan.

6. Stipendium

Nacka Hembygdsförening tilldelade Arne Nyhammars stipendium för 2012 till Nacka Miljövårdsråd och dess ordförande. Stipendiet bestod av ett diplom och 3 000 kronor till Miljövårdsrådets kassa.

7. Remissvar/yttranden

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

Nacka Miljövårdsråd har under 2012 avgivit remissvar i följande frågor:

- Stockholms stads detaljplan för bussterminal för Nacka- och Värmdöbussarna vid Slussen, 2012-02-27.
- Remissvar angående nya avfallsföreskrifter, 2012-03-09.
- Synpunkter på SWECOs samråd om avveckling av bergum på Kvarnholmen, 2012-05-11.
- Programförslag till detaljplan för Morningside Marina, Erstavik 25:38, 2012-05-14.
- Trafikverkets förstudie om tänkbara motorvägsanslutningar till Värmdöleden (kallad Trafikplats Kvarnholmen), 2012-05-29.

- Samråd om vattenverksamhet avseende Fisksätra Marina, 2012-06-01.
- Vattenverksamhet avseende småbåtsvarvet vid Skutviken, 2012-07-31.
- Miljökonsekvensbeskrivning gällande utfyllnad av Österviks träsk, 2012-08-22.
- Detaljplan för Orminge 42:1, 2012-08-30.
- Bygglov för 10 stycken mobiltorn och teknikbodar – december 2012, 2012-12-21.

Nacka Miljövårdsråd har under 2012 avgivit yttranden/skrivelser i följande frågor:

- För andra gången utställd detaljplan för del av Tattby 2:2, Solsidevägen (mellan Tippen och Ljuskärrsberget), 2012-01-25.
- Detaljplan för del av Tollare 5:1, delpplan 4, Tollare Port, 2012-01-31.
- Översiktsplan för Nacka, 2012-03-10.
- Detaljplan för Älta 26:1 och del av Älta 10:1, Oxelvägen, 2012-03-20.
- För andra gången utställd detaljplan för del av del av Riset och Sångfågelvägen (Område B), 2012-04-03.
- Detaljplan för Kvarnholmen, etapp 4 – Södra Kvarnholmen, 2012-04-03.
- Överklagande av Stockholms stads beslut om ny bussterminal vid Slussen, 2012-07-10.
- Detaljplan Lokomobilvägen, Sicklaön 368:2 m.fl, 2012-11-05.

8. Insändare

En insändare om att den nya förbindelsen genom Ryssbergen och över Svindersviken till Kvarnholmen leder till extrem trafikfara publicerades både i Nacka Värmdö Posten och i Mitt i Nacka med mindre modifiering, främst annan rubrik.

9. Aktiviteter

Representant för Miljövårdsrådet har deltagit i:

- Informationsmöte ordnat av Bevara Slussen om bussterminalen och tunnelbana till Nacka. Södergården, Götgatan 37, 9/2.
- Arkitekt Lennart Klaesson talade om Bussterminal vid Slussen. Biblioteket Forum, 11/2.
- Kollektivtrafikant Sthlms möte. ABF-huset, 29/2.
- Möte om Nackas översiktsplan med natur- och miljöorganisationer. Studieförbundet, Finntorp, 1/3.

- Nacka Hembygdsförenings årsmöte. Arne Nyhammars stipendium delades ut till Nacka Miljövårdsråd och dess ordförande. Ektorpsvägen 17, 14/3
- Diskussion med politiker och föreningar om Nackas översiktsplan. Nacka Naturskyddsförenings årsmöte, Café Voltaire, Diesilverkstaden, 15/3.
- Föredrag av ekolog Hans-Georg Wallentinus om nyckelbiotoper, rödlistade arter och signalarter. BOOMs årsmöte, Boo-salen, 21/3.
- Nils Tiberger berättade om tätortnära odling. Saltsjöbadens Naturskyddsförenings årsmöte, Saltsjöbadens församlingshem, 23/3.
- Samrådsmöte om bostäder på Morningside Marina. Rum Björknäs, Nacka Stadshus, 26/3.
- Guidning i Ryssbergen av journalist och fotograf från Borgåbladet, 12/4.
- Möte om Slussen plan B. Debaser, Karl Johans Torg 1, 24/5.
- Utflykt i Natureservat Abborsträsk med Björn Strehlenert. Saltsjöbadens Naturskyddsförening, 24/5.
- Samrådsmöte angående nya bostäder på Orminge 42:1. Rum Björknäs, Nacka Stadshus, 28/8.
- Vandring i Skarpnäs blivande naturreservat. BOOM, 30/9.
- Samrådsmöte angående plan för Fisksätra. Fisksätra folks hus, 26/11.

Nacka Miljövårdsråd har tillsammans med naturskyddsföreningar, fiskevårdsföreningar m fl varit representerat vid två sammankomster (18/4, 14/11) i kommunens naturvårdsråd som leds av ett par kommunalråd. Har bl.a. behandlat Kvarnholmsförbindelsen, naturvårdsplan, inventering av våtmarksområden, kompostering av matavfall, Morningside Marina, ny Skurubro, ändring av nämndernas reglementen, samverkansavtal med Erstavik, nya naturreservaten, översyn av föreskrifter för naturreservaten.

Nacka Miljövårdsråd har tillsammans med naturskyddsföreningar, hembygdsföreningar m.fl. varit representerat vid ett fokusgruppsmöte (11/12) om skötseln av Nackas naturreservat.

*På styrelsens uppdrag
Jan Åman
Ordförande*

YTTRANDEN OCH SKRIVELSER

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

ÖVERSIKTLIGA PLANER

Yttrande över utställd Översiktsplan för Nacka 2012-03-09

1. Inledning

Nacka Miljövårdsråd har med intresse tagit del av Nacka kommuns förslag till översiktsplan och vill framföra sina synpunkter i det följande.

Rent allmänt gäller att materialet är välgjort och lättläst. De tidigare av kommunen gjorda grönstruktur- och kustprogrammen har fått stort utrymme i översiktsplanen, vilket vi tolkar som att medvetenheten om naturmiljöns värde har ökat.

Vår förening tycker dock att planen är väl oprecis – lite svävande vad gäller avsikter och ambitioner på många punkter. Kommunledningen vill naturligtvis ha så många dörrar öppna som möjligt i framtiden, men ska planen tjäna som riktmärke för såväl kommuninvånarna som politiker och tjänstemän så krävs en ökad tydlighet om vad man egentligen vill.

Att den gamla planen från 2002 inte betraktades som bindande i något som helst avseende är vi sorgligt väl medvetna om.

Ökningen av antalet innevånare i kommunen, som tas upp på flera ställen i materialet, är ingen naturlag. Frågar man kommuninvånarna så finns oftast ingen önskan om att kommunen ska bli större, ambitionen ligger på annat håll.

Det kanske viktigaste problemet för Nacka kommun framöver torde vara infrastrukturen, framför allt kommunikationerna. Fantasierna om tunnelbana måste nog ses som just fantasier. Varken Nacka eller Värmdö är planerade för tunnelbana. Detta inser varje förnuftig människa, varför kommunikationerna i kommunen och mellan Stockholm och kommunen måste byggas på en mer realistisk grund och andra lösningar.

2. Nacka grön kommun

Nacka är sedan 1995 på egen begäran en ekokommun, vilket bland annat innebär att anpassa sig till de fyra systemvillkoren enligt Det Naturliga Steget.

Det målet måste bibehållas trots att kommunen står inför ett hårt expensionsstryck på grund av befolkningstillväxten i regionen. För att Nacka ska ge intrycket av grön kommun är det nödvändigt att särskilt värna om de större sammanhängande grönområdena i kommunen, Erstavik – Nackareservatet, Velamsund och

Nyckelviken. Kommunen måste aktivt bidra till att dessa kan förbli i princip i nuvarande skick.

Förutom de större kvarvarande grönområdena måste andra ur ekologisk synvinkel viktiga områden skyddas. Sådana områden är stränder och våtmarker, områden som spelar stor roll i ekosystemet. Nackas 40 småsjöar är i detta sammanhang av stor vikt. Här har kommunen under många år visat stor tveohågsenhet. Miljövårdsrådet hoppas på en bättring härvidlag.

I Nacka finns också små skogspartier insprängda i bebyggelsen. Dessa har stort värde som lek- och rekreationsområde och måste bevaras.

Vi anser att följande viktiga riktlinjer inte blivit fullt ut tillvaratagna i översiktsplanen:

- Ytor som inte är/har varit bebyggda ska bevaras, oavsett storlek;
- Möjligheterna att förtäta utan att det inkräktas på grönområdena ska tas till vara;
- Bebyggelsen i anslutning till obebyggda grönområden ska planeras så att miljön inom grönområdena inte försämras utan förbättras.
- Varje gång något nytt byggs ska mer grönyta (bladyta) i kommunen tillföras än vad som tas bort;
- Stränder ska ej privatiseras, och strandskyddslagens syften ska följas. Det är viktigt att marinor inte tillåts ianspråkta för stora strandområden.
- Det är väsentligt att bevara spridningskorridorer för djur och växter.

3. Expansionstakt

Ökningen av antalet innevånare i kommunen framställs som en naturlag, som inte går att påverka, utan övrig planering måste underkastas denna. Så är naturligtvis inte fallet utan kommunen har många möjligheter att styra hur många innevånare man önskar vara lämpligt. I andra sammanhang erkänns ju detta. T.ex. framhåller kommunen nu att man måste bromsa bostadsbyggandet för att vägarnas (och Skurubrons) kapacitet inte räcker. Det går alltså att styra bostadsbyggandet, och Nacka Miljövårdsråd anser att detta skall göras utifrån ett vidgat samhällsperspektiv med demokratiskt hänsynstagande.

Vi ser ingen anledning till att Nacka kommun skall inneha en tätposition vad gäller störst befolkningsökning i Sverige strax efter Stockholm, Göteborg och Malmö. Enkäter bland kommuninvånarna har ju klart visat att man önskar en mycket långsammare

expansionstakt eller ingen alls.

Vi motsätter oss alltså den snabba utbyggnadstakt som förutsätts under några av de kommande åren i avsnitten om bostadsbyggande och befolkningsförändring. Båda alternativen svarar mot en alltför snabb utbyggnad av Nacka. Mer rimligt vore en utbyggnad som leder till en årlig befolkningsökning med mindre än 1 %.

Det är viktigt att den sociala infrastrukturen utvecklas i takt med den fysiska expansionen, bland annat i brottsförebyggande syfte. Dit hör sociala nätverk, grannsamverkan, föräldraföreningar och föreningsliv. Detta kan inte förväntas ske med den snabba utbyggnadstakt som föreslås.

Den f.d. industrimarken på västra Sicklaön är lämplig för bebyggelse med bostäder och icke störande arbetsplatser, men vi anser att utbyggnaden bör ske långsammare för att undvika att det senare uppstår brist på mark lämplig för bebyggelse. Forskning har visat att det är mycket viktigt för boendekvaliteten och människors hälsa att det finns en god naturmiljö även nära och bland bostäderna. Detta måste beaktas även vid den planerade täta bostadsbebyggelsen på Västra Sicklaön.

4. Riksintressen

Till riksintressena i Nacka hör kusten, stränderna och den gröna vatteninfarten mot Stockholm. Miljövårdsrådet är mycket angeläget om att detta bevaras. Vi motsätter oss därför bebyggelse längs kust och stränder på det sätt som föreslås i översiktsplanen.

5. Resursutnyttjande och energiåtgång

Enligt kommunens övergripande mål ska effektivt resursutnyttjande vara underordnat långsiktigt hållbar utveckling.

Även detta talar för att ökade satsningar bör göras på kollektivtrafik, och att satsningar på biltrafik bör minskas.

Andra möjligheter till energihushållning bör tas till vara. Så t.ex. bör bebyggelse på norrsluttningar undvikas, då det omöjliggör tillvaratagande av den värme som solen ger.

6. Stadsplanering

I kapitlet "Stadsbyggnadsstrategier" talas om fördelarna med en tät stad. Detta är förvisso sant under förutsättning att den "täta staden" tillkommit på ett planerat sätt.

Nacka Miljövårdsråd har inget principiellt att invända mot en förtätning av västra Sicklaön men vi menar att en stadsplan måste upprättas så att denna förtätade stadsdel fungerar som en stad. En stadsmässig miljö kräver arbetsplatser och arbetsplatser kräver goda kommunikationer. I konkurrens med andra kommuner runt Stockholm så saknar Nacka tunnelbana. Nu förordar översiktsplanen att tunnelbanan byggs ut till Nacka, men om detta dröjer kanske 20 år eller kanske

aldrig ens kommer tillstånd så blir det svårt att förhindra att den tänkta stadsmiljön mest blir en sovstad.

Av det som byggts i Nacka och då framför allt på Sicklaön kan man inte skönja någon plan för stadsmässighet. De olika bostadsområden som tillkommit på Sicklaön under 1900-talet kan i några fall vara relativt trivsamma, t.ex. Järla Sjö, men helt utan sammanhang med omgivningen. Framför allt är det en genomtänkt plan för kommunikationer och då framför allt för fotgängare som saknas.

I den planering som nu försiggår finns inget som tyder på att man tänker några djupare tankar om infrastrukturen.

Som fotgängare i stadsmiljö skall man kunna promenera med barnvagn eller rollator mellan bostadsområdena, inte som nu tvingas gå i nerslitna och sunkiga tunnlar (till ex. vid Nacka station eller vid Järla station) eller på broar som i första hand är tänkta för bilar.

Bristen på genomtänkta stadsplaner kommer med stor sannolikhet också att uppenbara sig i resten av kommunen under kommande årtionden, varför det är hög tid att ledande politiker förstår att det inte går att ge bygglov hur som helst utan tanke på sammanhanget med en planerad helhet avseende kommunikationer, inkluderat gångvägar. Problemet med avsaknad av "barnvagns- och rollatorperspektiv" i planeringen är generell i Nacka, således inte bara västra Sicklaön.

Nacka Miljövårdsråd vill således att kommunen arbetar fram en stadsplan för en stadsmässig miljö för i första hand Sicklaön. Vi vill också att man gör en stadsplan för Sicklaön där tunnelbana till "Nacka centrum" finns och en alternativ plan där Nacka saknar spårbundna allmänna kommunikationer förutom Saltsjöbanan (vilket är det troliga scenariet under överskådlig tid).

Vi tycker att Nacka kommun ska lära av Stockholms stad hur bebyggelseplanering ska gå till, dvs. kommunen ska planera ett visst område i detalj innan det tillåts bebyggas. I Nacka har det uppenbarligen i alla tider varit så att markägare och byggföretag drivit kommunen framför sig. Det kommunala planerandet har skett i brådska. Någon professionell idé om hur det framtida "stadslandskapet" i centrala Nacka ska se ut och fungera, bl. a. kommunikationsmässigt, har aldrig funnits.

Det är dock viktigt att expansionen sker så nära Stockholm som möjligt för att minimera resandet. Utbyggnad och förtätning i kommunens periferi måste hållas tillbaka så långt det låter sig göras. Ett sätt är att inte tillåta styckning av större sportstugetomter. Tillkommande bebyggelse bör endast planeras i goda kollektivtrafiklägen.

7. Markområden

Vi anser att det är synnerligen viktigt att bevara de markområden som aldrig varit bebyggda. Exempel på

markområden som inte bör bebyggas är Ryssbergen, Sågtorp – Drevingeområdet, Tollare, Kil och Rams-mora. Speciellt bör det arbetsplatsområde vid Gungviken – Drevinge som betecknats som A6 inte komma till stånd annat än vad gäller existerande transformatoranläggning och återvinningsanläggning.

Vi anser att alla kvarvarande obebyggda områden bör skyddas som naturreservat, inte bara de områden som enligt planen föreslås få ett sådant skydd. Viktigt är att Erstavik, inklusive Sågtorp – Drevinge, får ett sådant skydd men med bevarande av jord- och skogsbruk.

Saltsjöbaden och Fisksätra

Stora delar av Saltsjöbaden är av riksintresse och ”kulturmiljö av lokalt intresse”. Där finns även mycket natur med högre upplevelsevärden samt bostadsnära grönytor av betydelse. Därför anser vi att villakarak-tären ska bevaras och föreslagen tätare och högre bebyggelse ska utgå ur översiktsplanen.

Det är väsentligt att Gröna Dalen och det för spårvagnsdepå planerade området betecknat A7 vid Fisksätra bevaras som grönområde så att Skogsö-reservatet hänger ihop med Erstaviksområdet med en bevarad spridningskorridor.

Fisksätra holme bör inte bebyggas utan förbli grönområde.

Vidare bör hela Svärdsö ges skydd som naturreservat. Ingen småbåtshamn eller förskola bör lokaliseras dit.

Boo

Begyggelsen i Tollare bör begränsas till det tidigare pappersbrukets område. I övrigt bör området bevaras som grönområde och inkluderas i naturreservatet.

Vidare är vi positiva till att områdena kring Rams-mora och Skarpnäs ges skydd som naturreservat. Naturreservat Skarpnäs bör inkludera Telegrafberget.

Naturreservat Velamsund bör utvidgas till att omfatta hela det område som betecknats som ”kärnområde” för den regionala grönstrukturen. Naturreservatsreglerna måste följas, det bör inte byggas nya stora byggnader eller parkeringsplater inom reservatet.

Arbetsplatsområdet vid Kil betecknat A4 innehåller stora naturvärden och bör istället sparas som ett grönområde.

Sicklaön

Ryssbergen bör i sin helhet ges skydd som naturreservat.

Vi ser med tillfredsställelse att det beslutats att Skuruparken skall ges skydd som naturreservat.

Drottninghamnsområdet bör ges skydd som naturreservat, en utvidgning av Nyckelvikens reservat.

Vi anser att överdäckning av motorleden vid Nacka Centrum kan vara en bra idé.

Älta

Det är väsentligt att man gör som det står i

samrådsversionen av översiktsplanen, och även i kortversionen, ”omvandlingen av Älta centrum genomförs i samarbete med berörda intressenter” i stället för att, som nu föreslås, bygga en ny livsmedelhall mellan motorvägen (Tyresövägen) och Ältabergsvägen som kan förväntas konkurrera ut Älta centrum.

8. Luftföroreningar

En förtätning av bebyggelsen kan innebära att miljökvalitetsnormen överskrids även om utsläppen av kväveoxider minskar. Allt mer tyder på att bilavgaser bidrar till ökningen av luftvägssymtom, bl.a. astma, hos befolkningen.

Vad Nacka kan göra för att minska luftföroreningarna är i första hand att understödja trafik som ger inga eller lite avgaser. Hit hör kollektivtrafiken i dess olika former. Vidare ska man undvika större förtätningar i perifera områden, som till exempel Skogsö, Älgö och Telegrafberget i Boo, områden som ej förmår ”bära upp” en reguljär kollektivtrafik.

9. Vatten och avlopp

Spill- och dagvattenavlopp från bebyggelse och vägar är ett problemområde som kan skrivas mycket om, framför allt i en skärgårdskommun som Nacka med grunda jordar och mycket fritidsbebyggelse. Vi anser naturligtvis att allt avloppsvatten och i vissa sammanhang även dagvattnet ska renas. Vi menar emellertid att fastighetsägare inte ska tvingas ansluta sig till kommunalt avlopp om vederbörande kan lösa frågan lika bra eller bättre på annat sätt.

Framdragningen av vatten och avlopp tvingar nu, av ekonomiska skäl, fram förtätningar som av andra skäl är mindre lämpliga. Mycket av det som släpps ut i avloppen, till exempel urin och fekalier, är i grunden värdefulla näringsämnen som blir till ett reningsproblem i samma stund som de blandas med ett annat värdefullt ämne, nämligen rent vatten – som ju bara är ett transportmedium i detta sammanhang. Vi tycker även att kommunen ska undersöka användning av avlopp, sopor m.m. till produktion av biogas.

10. Buller

Buller har kommit att bli ett allt större miljöproblem vilket nog delvis hänger det samman med att toleransnivån har sänkts bland gemene man.

Det buller och ljud som fanns på spårvagnarnas och de tunga industriernas tid övertrumfar säkerligen dagens buller flera gånger om. När bullerproblemet tas upp så är det så gott som alltid störande buller i boendemiljöer som avses och skall åtgärdas på något sätt. Nacka Miljövårdsråd vill dock peka på att buller kan upplevas som störande även ute i naturen.

Både Erstaviks fideikommiss, Velamsund och Nyckelviken – kommunens tre paradgrönområden – är illa ansatta av störande trafikbuller, både från biltrafik

och tågdito. Vi skulle därför gärna se ett bullerplank på södra sidan av motorvägen vid Östervik.

Självlärt finns andra störande trafikleder som borde kunna avskärmas, till ex. Värmdöleden och Tyresövägen, men vi kan inte peka mer exakt var. Tyresövägen ligger som bekant huvudsakligen inte heller i Nacka.

Saltsjöbanan har kommit att bli ett problem trots att tåget gått på samma banvall i 120 år. När Tollareområdet är färdigexploaterat kommer med all säkerhet klagomål på bullret från tåget även därifrån.

11. Trafik och vägar

Vi förordar en samhällsplanering som

- underlättar och stimulerar gående och cyklande utan exponering för avgaser;
- underlättar och stimulerar till resor med offentliga kommunikationer framför resor med bil;
- underlättar och kräver avgasfri trafik framför avgasbildande;
- minimerar behovet av transporter;
- minimerar asfaltering av markytor.

Vi anser inte att dessa riktlinjer fått vara tillräckligt rådande i översiktsplanen.

Vi motsätter oss byggande av Österleden. Vidare motsätter vi oss byggande av en väg genom Ryssbergen över Svindersviken till Kvarnholmen.

Vi motsätter oss också byggandet av en ny Skurubro nu. Istället bör en ny påfart från Björknäs med accelerationssträcka byggas och kollektivtrafiken förbättras så att fler väljer att åka kommunalt vilket avlastar vägnätet. Därefter bör man förutsättningslöst undersöka om den mest rimliga åtgärden för framtiden är att bygga en spårförbindelse, en motorvägstunnel eller en motorvägsbro.

12. Kollektivtrafik

Det nuvarande systemet med kollektivtrafik från alla delar av Nacka i huvudsak till Slussen bör bibehållas. En tunnelbanelinje som slutar vid Nacka Centrum med ny bussterminal där skulle leda till fler byten och därför en försämring för kollektivresenärerna. En tågförbindelse huvudsakligen i ytläge från Saltsjö-Järla via Forum till Boo och Gustavsberg bör prövas.

Konvertering av Saltsjöbanan till snabbspårväg innebär att kapaciteten för varje tåg minskar då antalet vagnar minskar. Den föreslagna omläggningen av sträckningen till en krok runt Henriksdalsberget medför förlängd transporttid. Konvertering medför ombyggnad av stationerna och kanske rivning av stationshus för att få rätt höjd på plattformarna.

Ett bättre alternativ är det som tidigare framförts: att Saltsjöbanan får behålla sin nuvarande vagnstandard och nuvarande sträckning genom Henriksdalsberget och nuvarande depå vid Neglinge, och att snabbspårvägen från Lugnet antingen dras till Sickla station eller angör till Saltsjöbanan vid Henriksdal.

Busstrafiken mellan Värmdövägen (vid Sickla bro) och Danvikstull brukar som regel fungera väl med eget kollektivkörfält. Den bör få gå kvar på detta sätt men skulle man överväga att lägga vägen i tunnel genom Henriksdalsberget är det viktigt att busstrafiken inte får försämrade förhållanden.

Som komplettering eller alternativ till bussar och bilar finns spårbilar. Här skulle man tom. kunna använda utrymme över befintliga motorvägar. Detta alternativ borde belysas i översiktsplanen.

13. Kollektivtrafik för geografiska delområden

Fisksätra/Saltsjöbaden

Man bör bygga ytterligare dubbelspårssträckor på Saltsjöbanan för att kunna förbättra Saltsjöbanans turtäthet och minska känsligheten för förseningar.

Älta

Grundläggande för en god trafik för ältaborna är en god trafik till andra närbelägna platser med bättre trafik än Älta såsom Skarpnäck, Tyresö Centrum (Bollmora), Alléplan och Handen. Älta hade tidigare bättre förbindelser med Alléplan och södra Stockholm.

Vi föreslår en ny busshållplats för motorvägsbussar på Tyresöleden vid Ekstubben, dvs. vid anslutningen mot Ältavägen. Detta skulle ge möjlighet till omstigning mellan linjer mot Älta och Nacka i övrigt samt bussar mot Trollbäcken, Vendelsö, Handen, Tyresö och Södra Stockholm. Motorvägshållplatsen skulle göra infartsparkeringen vid Ekstubben attraktiv och meningsfull.

14. Cykelvägar

Det är väsentligt att cykelvägnätet byggs ut så att det bildar en sammanhängande helhet. Cykelvägnätet specificeras inte alls i markanvändningen till skillnad från i gällande översiktsplan från 2002.

Följande grundkrav gäller för cykelbanor:

- Bredare bana, väl underhållen (jämn asfalt, prioriterad sopning och plogning).
- Väl utmärkt cykelbana (t ex särskild färg) så att den respekteras av fotgängare och bilister.
- Korsningar utformade med omsorg för cyklisternas komfort och säkerhet (dvs. stopptecken för korsande bilister, ev. också gupp).
- Cykelbanor ska ej ligga intill väg för avgasbildande trafik. För att minska cyklisternas exponering för bilavgaser är det lämpligt med 3-5 meter mellan väg och cykelbana. Häck eller trädallé ökar effekten av utspädningen.

Vi rekommenderar kontakt med t ex Cykelfrämjandet för expertråd. Cykelolyckor är tyvärr alltför vanliga och felplanerade cykelvägar med bristande underhåll är en viktig orsak.

Ett exempel på felaktig planering av cykelvägar är planeringen för Tyresöstråket, huvudcykelvägen för snabb cykeltrafik mellan Nacka/Stockholm och

Tyresö/Vendelsö, där man föreslår att utforma den med låg standard och många krok och korsningar omedelbart intill Ältabergsvägens nordöstra sida istället för att lägga den några meter från vägen på sydvästra sidan.

Vidare nämns inte de för cyklister viktiga cykelvägarna genom Erstavik. Speciellt är den cykelväg som en gång anlagts norr om gården Erstavik mot Hermansdal och Erstaviksbadet idag i bedörligt dåligt skick och borde upprustas.

15. Båttrafik

Det föreslås att kollektivtrafik på vatten permanentas och utökas, vilket vi instämmer i. Detta blir särskilt viktigt under Slussens ombyggnad. Problemet med Gåsö kommer då osökt upp för oss. Kommunen borde undersöka om inte reguljära båtturer kunde angöra Gåsö såsom mängder av andra öar angörs.

16. IT-utbyggnad

Givetvis kräver utvecklingen på IT-området att bredband med hög kapacitet snarast byggs över hela Nacka.

17. Renhållning

Renhållningen har behandlats summariskt i planen. Det tycker vi är fel eftersom frågan är synnerligen viktig. Här gäller, som vad gäller avlopp, att det är först när restprodukter blandas som det blir till avfall, dessförinnan är det en råvaruresurs. Men att begära att alla kommuninnevånare själva ska frakta dessa fraktioner till speciella platser är inte helt självklart – tvärt om.

18. Sprängning

Sprängning av berg tas inte upp – det borde ha gjorts. Miljövårdsrådet menar att sprängning av berg i dagen bör ske med stor restriktion. Skadorna är mer än något annat orepärla.

19. Miljöprogram

Vi saknar ett antaget miljöprogram som stöd för programmet för översiktsplanen.

Remissvar angående nya föreskrifter om avfallshantering i Nacka kommun 2012-03-09

Nacka Miljövårdsråd stödjer förslagets övergripande värderingar. Givetvis ser vi det som positivt att avfall sorteras och återvinns i största möjliga utsträckning. Vi förutsätter att kommunen kommer att anta de nya föreskrifterna om avfallshantering i de politiska nämnderna och därefter tillskjuter de ekonomiska medel som krävs för att förslaget skall kunna uppfyllas.

Angående bl.a. § 55, Elavfall (EEA-elektriskt och elektroniskt avfall)

Sorteringsmöjligheter

Det saknas tillräckligt med sorteringsmöjligheter för elektronikavfall, ljuskällor, färgburkar etc. i närheten av hemmen. De uppsamlingsplatser för sortering är i nuvarande förslag för få. Det är önskvärt att, förutom Östervik och Skuru, antalet uppsamlingsplatser utökas så de finns även i Älta, Orminge och Kvarnholmen/Finnboda.

Kommentar

Enligt DN 2012-02-21 redovisas att i Nacka samlas bara 7,31 kg elektronik per invånare och år in mot 16,27 i genomsnitt för Sverige. I Stockholms stad samlas 11,41 kg per år in. Detta visar på ett behov av bl.a. fler uppsamlingsplatser för att stödja en ökad grad av sortering av elektronik i Nacka.

Angående § 50, "Efter ansökan till huvudmannen för den allmänna VA-anläggningen kan fastighetsinnehavare beviljas tillstånd att installera köksavfallsskvarn i av huvudmannen meddelade områden"

Vi anser inte att köksavfallsskvarn ska vara tillåtet. Användningen innebär att avfall som kan användas för bl.a. biogasframställning blandas med annat avfall som kommer till reningsverken. Detta bidrar till att mängden rötslam, som används som näringstillförsel till jordbruksmark, ökar och därmed spridningen av kemiska ämnen såsom kadmium, hormonstörande ämnen etc. till åkermark och grödor.

Yttrande över förslag till bygglov för mobiltorn och teknikbodar – december 2012 2012-12-21

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 24 m höga mobiltornet vid bussvändplatsen Talluddsvägen/Axéns väg ligger alltför nära bostäder och bör därför avvisas.

Det 24 m höga mobiltornet Eknäs vid Socken-

vägen/Allévägen ligger alltför nära bostäder och bör därför avvisas.

Det 30 m höga mobiltornet i Lännersta på en bergkulle söder om Värmdöleden och öster om Fjällbrudens väg verkar vara ett jämförelsevis rimligt förslag.

Det 42 m höga mobiltornet nära Sjöängsvägen/Grindavägen i Orminge ligger lite väl nära de närmaste villorna.

Det 25 m höga mobiltornet på Restaurangholmen skulle vara en mycket olämplig placering i denna känsliga miljö inom riksintresse och bör definitivt avvisas.

Mobilmasten på Duvnäs tennisplan (vid Jägarstigen/Lagårdsvägen) var uppe till förslag 2010 och rörde då kraftiga protester, bl.a. med tanke på närhet till skola/förskola. Förslaget drogs då tillbaka strax före remisstidens utgång. Det bör givetvis avvisas.

Det 36 m höga mobiltornet nära Sune Carlssons båtvarv ligger väldigt nära bostäder på Morabergs-

vägen och bör därför avvisas.

Det 36 m höga mobiltornet vid Fisksätra trafikplats (dnr B 2012-0557) ligger av allt att döma inte alls på fastigheten Skogsö 2:24 som uppges i kommunens kungörelse. Ett förslag som kungjorts felaktigt måste givetvis avvisas på formella grunder.

Det 30 m höga mobiltornet vid Vitmossvägen inom naturreservat Älta mosse – Strålsjön ligger både nära bostäder och inom naturreservat och måste definitivt avvisas.

Det 30 m höga tornet öster om rondellen Ältavägen/Älta mossväg ligger inte fullt så nära bebyggelse men behovet av en sändare här ifrågasätts då det är mindre än 1 km till ett högt befintligt mobiltorn på ett högt berg i Nackareservatet omedelbart väster om Kolarängen.

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

STOCKHOLM

Yttrande över utställd detaljplan för ny bussterminal för Nacka- och Värmdöbussarna vid Slussen, S-Dp 2011-01580-54. 2012-02-27

Nacka Miljövårdsråd vill här framföra nedan följande synpunkter på förslagen till bussterminal i Katarinaberget, även om den ligger i Stockholm. Nacka och även Värmdö är ju synnerligen beroende av denna terminal.

Våra funderingar kan sammanfattas under tre punkter. Byggtiden, ekonomin samt funktionaliteten.

Byggtiden

Det är närmast ofattbara mängder berg som skall sprängas och fraktas bort. Kommer byggnader ovanför berget, t.ex. Katarina kyrka, att klara fyra års daglig sprängning?

Vart skall berget fraktas och finns det krosskapacitet för att krossa allt detta berg? Finns det transport och bergsprängningskapacitet för detta bygge om samtidigt Förbifart Stockholm skall byggas?

Om bussterminalen byggs på föreslaget sätt är det väsentligt att den färdigställs innan den nuvarande terminalen tas ur bruk.

Ekonomin

Vem skall betala detta? Om SL tvingas betala kommer sannolikt andra investeringar i allmänna kommunikationer att få stå tillbaka i många år.

Funktionaliteten

Funktionaliteten är väl det som berör vår förening mest. Under denna punkt finns mängder av frågetecken från vår sida och vi kan inte ta upp alla här utan vill peka på

några som vi tycker väsentliga.

Den mest uppenbara svagheten är gångvägarna från bussterminalen till tunnelbaneperrongen – det är ett egendomligt åkande upp och ner i rulltrappor. Det mest logiska torde vara att angöra tunnelbaneperrongerna underifrån. Detta kan inte vara någon ekonomisk orimlighet mot bakgrund av de enorma kostnader som hela bygget totalt belöper sig till.

De busspassagerare som inte skall med tunnelbanan får antingen åka med rulltrappor upp till Götgatan eller gå ut på Katarinavägen. Att komma upp på Götgatan verkar inte vara något större problem, om alla rulltrappor fungerar – det torde för övrigt vara en mindre del av bussresenärerna som skall dit. Resandeströmmen ut på Katarinavägen verkar emellertid föga genomtänkt. Det blir för trångt både i tunnelgången och på gatan utanför.

Utgången vid trappan till Saltsjöbanans ursprungliga perrong med plankorsning över spåret reser frågetecken avseende säkerheten.

Att bussar på väg ut från terminalen regelbundet tvingas stanna för rött ljus före utfart på Stadsgården i en trång och brant uppförslänt verkar vara ett allvarligt problem.

Att bussarna måste backa ut vid avfärd är vi tveksamma till. Redan vid nuvarande trafikmängd avgår ibland fem bussar under samma minut från bussterminalen samtidigt som nya bussar kör fram till avgångshållplats. Att backa med ledbussar är alltid mycket svårt. Att klara detta med så många bussar i rörelse samtidigt verkar som en närmast omöjlig uppgift.

Ett inte helt oväsentligt spørsmål är hur ordningen skall

upprätthållas på bussterminalen. Risken finns att terminalen blir en värmestuga där hyfsat folk känner obehag kvällstid.

Sammantaget

Nacka Miljövårdsråd känner stor tveksamhet till förslaget trots sin futurism och tror att en bussterminal på i stort samma plats som i dag torde vara det bästa både ekonomiskt och funktionellt. Vi anser således att planen för Slussen måste omarbetas.

Överklagande av Stockholms kommunfullmäktiges beslut 2012-06-11 att anta detaljplan för ny bussterminal för Nacka och Värmdöbussarna vid Slussen, S-Dp 2011-01580-54; 2012-07-10

Nacka Miljövårdsråd överklagar det tagna beslutet om ny bussterminal i Katarinaberget. Såväl Nackas som Värmdös innevånare är extremt beroende av en funktionell och säker bussterminal och förslaget fyller inte de krav som måste ställas på en sådan.

Funktionaliteten

Den mest uppenbara svagheten är de långa och besvärliga gångvägarna från bussterminalen till tunnelbaneperrongen – det är ett egendomligt åkande upp och ner i rulltrappor. Det mest logiska torde vara att angöra tunnelbaneperrongerna underifrån. Detta kan inte vara någon ekonomisk orimlighet mot bakgrund av de enorma kostnader som hela bygget totalt belöper sig till. De som ska byta till stadsbussar kommer ut på en smal gångbana på Katarinavägen för att sedan passera långa övergångsställen för att komma till norrgående stadsbussar. Utgången vid trappan till Saltsjöbanans ursprungliga perrong med plankorsning över spåret reser frågetecken avseende säkerheten.

Brand och olycksrisker i bergum

Brandförsvaret har påpekat de stora riskerna med en stor terminal i bergum. Att bussarna måste backa ut vid avfärd är vi tveksamma till. Redan vid nuvarande trafikmängd avgår ibland fem bussar under samma minut från bussterminalen samtidigt som nya bussar kör fram till avgångshållplats. Att backa med ledbussar är alltid mycket svårt, att klara detta med så många bussar i rörelse samtidigt verkar som en närmast omöjlig uppgift. Risken för kollisioner är uppenbar. Med biogas och etanol finns stor risk för brand och explosion. Hur ska tusentals människor ta sig ut? Hur går det för dem som inte snabbt kan ta sig upp i trappor? Att bussar på väg ut från terminalen regelbundet tvingas stanna för rött ljus före utfart på Stadsgården i en trång och brant uppförbacke verkar vara ett allvarligt problem.

Väsentlig ändring efter utställningen utan förnyad utställning

Efter utställningen har en väsentlig ändring gjorts i den formella planhandläggningen med en ny bestämmelse om grundläggning för byggnader, anläggningar och samhällsviktig verksamhet. Enligt PBL 5:27 skall ny utställning ske om planen ändras väsentligt.

Byggtiden

Om bussterminalen byggs på föreslaget sätt är det väsentligt att den färdigställs innan den nuvarande terminalen tas ur bruk.

Sammantaget

Nacka Miljövårdsråd känner stor tveksamhet till och oro inför förslaget och tror att en bussterminal på i stort samma plats som i dag torde vara det bästa både ekonomiskt, funktionellt och ur risksynpunkt. Vi anser således att planen för Slussen måste omarbetas.

Nacka Miljövårdsråds synpunkter på tunnelbanedragningen till Nacka 2013-01-07

Nacka och Värmdö växer nu snabbt, och den nuvarande förbindelsen med Stockholm och omvärlden i övrigt utgörande av bilar och bussar förslår inte länge till. Om detta är vi alla som bor och verkar här inklusive vår förening, Nacka Miljövårdsråd, överens. Någon form av spårbunden kommunikation med Stockholm blir nödvändig. En tunnelbanelinje som går från Kungsträdgården över Södermalm och Hammarby sjöstad till Nacka "centrum"/Forum synes oss vara det förnuftigaste alternativet. Vår bestämda åsikt är dock att den skall gå under östra Södermalm, Hammarby sjöstad vidare till Sickla och sluta vid Forum. Möjligen kan den i framtiden utsträckas till Orminge – men där bör det bli stopp.

Idén att kombinera tunnelbanan med Österleden har så många uppenbara svagheter att den avvisas från Nacka Miljövårdsråds sida. En sådan dragning går ju inte där människor bor och arbetar, kommunikationsproblemen för de boende i Hammarby sjöstad och östra Södermalm förblir olösta.

Tunnelbana är ett system tänkt för relativt korta persontransporter i tätortsmiljö. På längre avstånd så gäller förortståg/pendeltåg. Tunnelbaneutsträckningen till Norsborg var således ett missgrepp har konstaterats i efterhand.

För Värmdös del är en satsning på tunnelbana således inte optimal. Pendeltåg skulle för deras del vara bättre om man endast ser till det transportarbete som skall utföras i framtiden.

Tvärbanan bör enligt vår uppfattning dras upp till Saltsjöbanans station Sickla tämligen omgående.

Nacka Miljövårdsråd tror således att en tunnelbanelinje över östra Södermalm till Nacka samt möjlighet till omstigning till tvärbanan vid Sickla station är det bästa alternativet.

KOMMUNDELARNA

BOO

Yttrande över utställd detaljplan för del av Tollare 5:1, delplan 4, Tollare Port 2012-01-31



Nacka Miljövårdsråd har tagit del av utställningshandlingarna för detaljplan 4, Tollare Port. I vårt remissyttrande efter samrådet hade vi inga större invändningar mot detaljplanen. Vi uppmanade dock till följande förändringar: Bevarande av lövskogsridån i söder. Parkeringsplatser föreslogs förläggas under mark. Alla hustaken borde vara "gröna tak". Vidare syntes busshållplatsens placering ha förbisetts.

Vi noterar nu tacksamt att planförslaget har ändrats i riktning mot synpunkterna ovan.

Det är mycket bra att det pampiga sälgrädet och områdets största ek kan bevaras. Det bör dock skrivas uttryckligen i detaljplanen att även sälgrädet skall bevaras. Om eken måste beskäras bör naturligtvis detta ske till ett minimum. Dock kan vi inte se på detaljplanekartan att eken är inlagd och skyddad. Detta måste göras så att eken inte försvinner av misstag.

Parkeringsplatserna och garage har åtminstone flyttats för att "...ge plats åt en vegetationsskärm.". Vi ser detta som att plantering kommer att ske, om nödvändigt, för att ge en täckande skärm. De "gröna taken" kommer åtminstone att utredas. Efter utbyggnad av Tollare kommer en ny busshållplats att placeras i anslutning till skolans entré på Hedenströms väg.

I övrigt vill vi påpeka att skalmarkeringen är felaktig på illustrationsplanen i remissbehandlingsutskicket.

Yttrande från Nacka Miljövårdsråd över för andra gången utställd detaljplan för del av Velamsund, Sångfågelvägen m. fl. vägar inom Riset (område B) i Boo 2012-03-30

Nacka Miljövårdsråd 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 Miljövårdsråd har inget att erinra mot att vatten och avloppsproblemet löses i aktuellt område enär en permanentning av boendet redan är på gång.

"Ny bebyggelse anpassas till terrängen, landskapsbilden och miljön" skrivs i planen. Dessa ambitioner kan ingen vara motståndare till. Vår förhoppning är att det inte bara blir tomma ord den dag när fastighetsägarna börjar vilja bygga ut eller nytt.

När nu området förtätas så är det viktigt att kommunen

håller uppsikt även över allmänna stränder så att inte privata bryggor byggs. Har en olagligt byggd brygga väl kommit på plats så är det uppenbarligen svårt för kommunen att få den avlägsnad.

Vägarna och parkmark 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.

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

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

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

Remissvar avseende detaljplan för Orminge 42:1 2012-08-30

Nacka Miljövårdsråd har inget att erinra mot att nuvarande byggnad på platsen ersätts med ett flerbostadshus. Vi har dock synpunkter på utformade av ny bebyggelse.

Energiushållning: Det är väsentligt att alla lägenheter får separata vatten- och elmätare. Husen bör utformas som passivhus, dvs. de ska inte behöva tillförsel av energi för uppvärmning. Detta bör givetvis gälla all bebyggelse.

Gröna tak: Husen bör förses med sedumtak.

SALTSJÖBADEN – FISKSÄTRA



Yttrande över för andra gången utställd detaljplan för del av Tattby 2:2, Solsidevägen 2012-01-25

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

Vi ser därför inte att bostäder i detta grönområde är helt motiverat, med tanke på de pågående och planerade

betydande bostadsexploateringarna i Saltsjöbaden och övriga Nacka.

Enligt befintlig stadsplan är området reserverat för förskolor, och vi ser en sådan exploatering som lämpligare än nya bostäder. Vi är övertygade om att ökat behov av förskolor finns redan idag och även i en nära framtid. En ny förskola planerades ju t.ex. att byggas för inte så länge sedan i parken vid Igelbodavägen.

De omedelbara nackdelarna med bostadsbyggande i detta område är ju olägenheter för befintlig bebyggelse på Torggatan, buller från en trolig framtida förlängd Solsideväg, förlust av ett rekreationsområde för omkringboende och för befintlig förskola på Ljuskärrsberget. Genom att inte bygga bostäder enligt planförslaget reduceras alla dessa.

Beträffande bullerstörningar så framgår ju tydligt i planhandlingarna att dessa blir besvärande då åtgärder mot buller föreslås, vilka naturligtvis endast delvis löser problemet. Mot bakgrund av den ökande nybyggnation av bostäder på Älgö, som blir en konsekvens av kommunalt VA och breddade vägar där, anser vi att en förlängning av Solsidevägen kommer att bli nödvändig, tvärtemot bedömningen i planhandlingarna. Bullerstörningar för bostäderna längs Solsidevägen kommer då att bli betydande och en trist bostadsmiljö bakom bullerskärmar nära husen att bli följden. En alltför vanlig nedslående syn i Nackas nya bostadsområden. Planenhetens kommentar i samrådsredogörelsen från det förra samrådet, att inga planer fanns "i dagsläget" att förlänga Solsidevägen är ju till intet förpliktigande. De nya bostäderna kommer ju att stå i minst 60 år och Solsidevägen kan mycket väl komma att förlängas om 5 år.

Det har kommit till vår kännedom att det i området finns lokaler för utrotningshotade växt- och djurarter samt f.ö. 300-åriga tallar (särskilt i områdets västra del) och många andra förekomster av djur och växter, som innebär att området har höga naturvärden. Ännu ett hinder för exploatering.

Om man nu, trots stora invändningar från många remissinstanser i samband med tidigare byggplaner i detta område, samt i motsättning till Nacka kommuns övergripande mål, framhårdar i att vilja bygga bostäder i detta grönområde, anser vi att nackdelarna något kan elimineras genom att placera byggnaderna så långt österut som möjligt. Området med planerat gruppboende bör inte bebyggas alls med hänsyn till olägenheterna med ljus, utsikt, insyn m.m. för närliggande befintligt bostadshus på Torggatan. Gruppboendena bör i stället med fördel byggas i det östliga området av planen och de bör vara energisnåla passivhus. Närhet till saltsjöbanan och en mindre bullrig miljö erhålles därigenom, viktigt för avsedd kategori av boende. Övrig byggnation i östliga området bör helt utgå. Marken bör reserveras för allmänna rekreationsbehov.

Om man anser att nya bostäder vid Saltsjöbadens centrum är viktigt tycker vi att man i stället för att förstöra naturmarken bör ta ett initiativ och bygga bostäder ovanpå Saltsjöbadens centrum. Enl. uppgift är de befintliga

byggnaderna dimensionerade och förberedda för en sådan tillbyggnad.

En mycket tänkvärd synpunkt från samrådsmötet är, att om kommunen låter Saltsjöbanan nedgraderas så att den blir långsammare och kräver många stående passagerare för att bibehålla dagens kapacitet, så bör man vara konsekvent och inte öka antalet boende längs banan. Vi vidhåller denna ståndpunkt trots samrådsredogörelsens undvikande av förklaring i frågan.

I samband med alla ev. byggnationer vill vi framhålla att vi motsätter oss bortsprängningar av berg, vilket vi anser bör göras i så liten utsträckning som absolut är nödvändigt.

Nacka Miljövårdsråds slutsats är alltså att inte bygga någonting alls på den västliga planområdet och att på det östliga området enbart bygga bostäder för gruppboende. Resterande mark på det östliga området reserveras för kommunens allmänna nuvarande eller framtida behov.

Remissvar angående vattenverksamhet, Fisksätra Marina 2012-06-01

Nacka Miljövårdsråd har givits möjlighet att yttra sig om vattenverksamhet avseende Fisksätra Marina.

Under förutsättning att kommunen bygger den planerade piren är det en rimlig konsekvens att Fisksätra Marinas flytbyggor flyttas så att de ansluter till denna pir.

Emellertid anser vi att den föreslagna utbyggnaden, en fördubbling av antalet småbåtar, är en alltför stor utbyggnad av marinan.

Vi motsätter oss bestämt att småbåtshamnen skulle tillåtas att ta delar av Skogsö Naturreservats vatten i anspråk. Speciellt motsätter vi oss den föreslagna fatighetsregleringen att delar av Skogsö 2:24 (Skogsö Naturreservat) överförs till Marinans fastighet Erstavik 26:608.

Vid muddringar och utfyllnader i området är det av synnerlig vikt att tillräckliga åtgärder vidtages för att undvika grumling av vattnet.

Samrådssvar inför ansökan om tillstånd för vattenverksamhet – upprustning av småbåtsvarvet vid Skutviken, Nacka kommun 2012-06-20

Nacka Miljövårdsråd förordar att varvet vid Skutviken läggs ned och verksamheten koncentreras till den planerade marinan vid Fisksätra samt att naturmarken vid Skutviken återställs.

Båtvarvet ligger mitt inne i ett naturreservat. Nacka Miljövårdsråd anser därför, att man måste ta största hänsyn till naturreservatet och det ursprungliga syftet med detta samt översiktsplanen och de målsättningar för området som där fastställts, nämligen "natur och större rekreationsområde".

Vi har förståelse för att de gamla båthallarna inte längre är lämpliga eller säkra att vistas i, och om dessa rivs

förordar vi att varvsverksamheten koncentreras till det planerade marina centret vid Fisksätra. Därigenom undviks man all miljöstörande verksamhet i naturreservatet i form av byggnationer på land, brygganläggningar i vattnet, markanvändning för båtuppställning och bilparkering, ny väg samt störningar från bil och båttrafik.

Om man ändå nödvändigtvis vill behålla varvsverksamhet i området bör detta göras i ungefär samma omfattning som idag.

Att det i kustprogrammet anges att "varvet vid Skutviken måste få utvecklas" innebär inte nödvändigtvis att det måste ökas till minst dubbla storleken på vintern och fem gånger befintlig kapacitet på sommaren. Detta särskilt med tanke på att vid Fisksätra (på 600 meters avstånd) planeras båtvarv med marina för 600 bryggplatser för båtar, som även kommer att inkräkta på naturreservatets område.

En utökad varvsverksamhet medför förutom ianspråktagande av naturreservatmark för vinteruppställning av båtar, nya byggnader för båtverksamhet, byggnader för café och restaurang och utökat vattenområde för bryggor, även en kraftigt ökad biltrafik på den lilla skogsvägen från Freyvägen till Skutviken samt på små lokalvägar genom Neglinge bostadsområde samt stora ytor för nödvändiga tillkommande parkeringsplatser för bilar.

I samrådsdokumentet anges att särskilda skäl för att söka dispens från befintliga strandskyddsbestämmelser skulle vara att ny exploatering görs på "redan ianspråktagen mark". Vi har skäl att misstänka att detta inte stämmer. D.v.s. att även mark i naturreservatet kommer att utnyttjas. Vi är ganska vana vid att Nacka kommun försöker dölja oönskade fakta i planhandlingar.

I detta fallet finns t.ex. ingen karta eller uppgift på hur stort området som skall "tas i anspråk" kommer att bli. Det nuvarande varvet beskrivs med en mycket otydlig handritad skiss från år 2008 utan några måttangivelser över båthallarna. För det planerade varvet finns endast en ritning över bryggor och hamnplan utan några mått angivna. Båthallar, café och restaurang, övriga byggnader, plats för vinteruppställning av båtar, bilparkering m.m. finns ej beskrivet.

En tydlig karta på hur det befintliga och planerade varvet ligger i terrängen och hur mycket mark som upptas kan ju inte vara någon svårighet att visa för ett konsultbolag som WSP eller Nacka kommun om man skulle vilja detta.

På mycket olika ställen i samrådsdokumentet nämns att det befintliga varvet upptar en yta på 2 500 m² och det planerade varvet 9 900 m² vattenyta samt vissa anläggningar på land. Det går inte att få en uppfattning om hur den totala ytan är planerad och att jämföra den med befintligt varv. Att hela projektet rubriceras som "upprustning" och inte "utökning" är ju symptomatiskt.

Även om detta samråd sägs gälla "ansökan om tillstånd för vattenverksamhet", så nämns valda delar av planerna på land och för att kunna göra en rätt bedömning av den planerade totala varvsverksamheten och dess inverkan på naturreservatet, måste vi få en riktig beskrivning av de

totala planerna, både på vatten och land och inkluderande landtransporter till och från varvet.

Nacka Miljövårdsråd anser att när man nu har skapat Skogsö naturreservat, så skall man inte förstöra dess kvaliteter med orörd värdefull natur på land och vatten med ett nytt båtvarv.

Synpunkter från Nacka Miljövårdsråd ang. utfyllnad av våtmark vid Östervik, målnummer M 5585-11 2012-08-22

Föreningen vill här framföra nedan följande synpunkter på framställan från Erstaviks fideikommiss om rätten att fylla ut en våtmark vid Östervik.

Våtmarker såsom till ex. kärr myrar, diken och långgrunda stränder är ytterst viktiga biotoper för smärre djur och som "barnkammare" för fisk. Det är inte osannolikt att livets ursprung härstammar från dessa miljöer.

Knappast några biotoper är viktigare att värna om än just dessa våtmarker. Genom bl.a. okunskap har kärr, myrar och sjöar dikats ut i stor omfattning under senare sekler, varför det nu är av yttersta vikt att skydda de som ännu finns kvar.

Vi anser den föreliggande miljökonsekvensbeskrivningen undermålig då den bygger på Skogsstyrelsens inventering vintern 2007 som gjordes när marken var täckt av is och snö. I våtmarken finns bävvar samt ett stort antal ej inventerade djur- och växtarter. En inventering vintertid ger givetvis ingen rättvisande bild.

Nacka Miljövårdsråd reagerar därför skarpt mot förslaget att fylla ut våtmarken vid Östervik. Något samhälleligt övergripande behov såsom vägdragning, allmännyttiga byggnader o.d. föreligger inte. Den mark som står att vinna med utfyllnaden kan lätt erhållas på närliggande marker – som fideikommisset förfogar över.

Nacka Miljövårdsråds förhoppning är att domstolen avvisar Erstaviks fideikommiss framställan om igenfyllning av våtmarken vid Östervik.

Remissvar angående förslag till program för Fisksätra 2013-01-14

Nacka Miljövårdsråd är positivt till att ett program tagits fram för utveckling och upprustning av Fisksätra samt till de demokratiska metoder som använts, t.ex. Fisksätradialogen och workshop med ungdomar.

Dock avvisar vi främst den föreslagna kraftiga exploateringen av bostäder som kommer att förstöra boendekvaliteten för många boende i detta område, som redan beskrivs som "en av Sveriges mest tätbefolkade orter". I programmet konstateras att arbetslösheten är hög i Fisksätra, även bland ungdom, och att ohälsotalet är högt. Med klimatförstöring, oljetopp och en olöst finanskris behövs satsningar som har med sådana problem att göra och inte en stor förtätning med bostäder och 600 båtplatser med en omfattande biltrafik och behov av uppläggningsplatser som följd.

Nacka Miljövårdsråd instämmer för övrigt i mycket av samrådsförslagets analys av bakgrund, mål, strategier, förändringsbehov och åtgärder. Programförslaget är på detaljnivån framtaget på ett seriöst, ambitiöst och professionellt sätt. Svagheten ligger i den övergripande analysen och därmed i brist på förslag som kan lösa människors problem. I Fisksätra ökar nu antalet människor som inte har råd att utnyttja kollektivtrafiken eller att köpa hälsosamma livsmedel, enligt hjälporganisationen.

Nacka Miljövårdsråd är positivt till följande förslag

Av samrådsförslagets föreslagna åtgärder vill vi prioritera följande:

- Upprusta befintliga bostäder;
- Förbättra offentliga miljöer och mötesplatser;
- Utveckla Gröna Dalen och andra gröna stråk;
- Utveckla stationen och låt den och centrum bli en naturlig entré och mötesplats med förbättrat samband till Fisksätra centrum, Folkets hus, idrottsplats, planerad Marina m.m.;
- Utveckla allsidigt gatuliv med blandade trafikslag;
- Stärka och tydliggöra entréer;
- Upprusta holmens möjligheter till bad och rekreation;
- Utveckla och koppla samman områdena kring idrottsplats och Folkets hus;
- Skapa sammanhängande gång- och cykelstråk;
- Tillgängliggöra och utveckla återvinning.

Dessutom lämnar vi förslag som syftar till att skapa arbete, bättre miljö och hälsa i området. De boende i Fisksätra känner sitt område i grunden. Den kompetensen bör utnyttjas för Fisksättras utveckling.

Ny bebyggelse

Fisksätra beskrivs (även i programhandlingarna) som ”en av Sveriges mest tätbefolkade orter och ett av Nacka kommuns största bostadsområden”. Området byggdes på 1960-talet och är ett s.k. miljonprogramsområde. Man inser lätt att boendekvalité inte var högsta prioritet vid dess tillblivelse, utan snarare önskan att klämma in ett stort antal bostäder på en liten yta.

Då man nu säger sig vilja utveckla området anser Nacka Miljövårdsråd att en ytterligare hård exploatering med nya bostäder är helt fel metod för ”utveckling”, vilket i stället stjälpur många av övriga åtgärder, så att området åter får en undermålig miljö – nu för ännu fler människor.

Nacka Miljövårdsråd har vid flera tidigare planprojekt uttryckt vår uppfattning att Nacka kommuns planerade befolkningsökning är alldeles för kraftig, och detta anser vi gälla även Fisksätra.

Utvecklingsplanen (RUFs) bygger på visionen ”att Stockholmsregionen skall vara den mest attraktiva storstadsregionen i Europa. Regionen ska vara bra att bo och leva i, och den skall vara lockande att besöka och investera i.”

Detta är stora och vackra ord som vi anser inte går att leva upp till med föreslagen exploateringsgrad för Fisksätra. Man bör betänka, att Sverige är ett mycket

glesbebyggt land och det är inte optimalt, vare sig för Stockholm eller landet i övrigt, att alltför stor befolkning trängs ihop i Stockholmsområdet.

Föreslagen byggnation i Fisksätra i områdena enligt sidan 55

Område A: Bebyggs endast mycket sparsamt kring centrum och då med smala hus, som lämnar mycket utsikter kvar mot naturen mot norr. Byggnation som tar bort sjöutsikten för befintliga bostäder får ej göras. De befintliga bostäderna i höga kompakta huskroppar med gårdar som i huvudsak vetter mot norr har en liten sjöglimt som en viktig positiv aspekt i en f.ö. instängd miljö. Höga hus måste undvikas p.g.a. ljusinsläpp till befintliga bostäder.

Område B: Området intill järnvägen bör inte användas för bostäder.

Område C: Idrottsområdet beskrivs i programhandlingarna som mycket lämpligt lokaliserat, eftersom det ligger lite avskilt från bostäder och därför inte är störande för dessa. Detta anser vi är ett bärande argument även i framtiden. Ytorna behövs för idrott, lek och rekreation när befolkningen växer, och det även om Gröna Dalen får nya ytor för idrott. Avståndet till spontan idrott och lek är viktigt och avståndet till Gröna dalen är 800 m. Fantasifulla namn på byggnader såsom stadsvillor, parkvillor m.m. för att dölja att det egentligen handlar om flerbostadshus är vi ganska trötta på att se i Nackas planhandlingar och besvikna på att manipuleringsförsöken fortfarande tittar fram på detta sätt. Parken till Villa Caprifol, som beskrivs som en tillgång och också är det, kommer ju att försvinna med föreslagen byggnation. Nacka Miljövårdsråd vill inte ha någon ny byggnation i område C.

Område D och G: Argumenten om försämrad miljö för befintliga hyresgäster gäller även här.

Område E: Ingen byggnation bör göras norr om Fisksättravägen.

Område F: Området kan vara lämpligt för bebyggelse i föreslagen omfattning.

Upprustning av befintlig bebyggelse med omgivningar

Nacka Miljövårdsråd anser att det finns ett stort behov av upprustning av befintliga bostäder och kringliggande miljöer, och att en ägare måste kunna upprusta sitt bostadsbestånd utan att förstöra boendemiljön för befintliga boende.

Saltsjöbanan och stationsområdet

Vi tycker att idéerna för utveckling av stationsområdet och dess integrering med centrum och övrig bebyggelse är intressanta. Alternativ bör dock sökas för ett föreslaget nytt torg som enligt förslaget hamnar i ett skuggat och vindutsatt läge. Mycket annat kreativt kan göras för att förhöja de ”sociala funktionerna” för hela Fisksätra.

Nacka Miljövårdsråd anser att det är mycket viktigt att redan från början säkerställa och reservera mark så att Saltsjöbanan kan byggas om för dubbelspår vid Fisksätra,

eftersom detta är mycket väsentligt för Saltsjöbanans effektivitet och framtid. Järnvägen är klimatsmart, effektiv och oerhört viktig för Fisksätra, och Fisksätra är avgörande för järnvägens ekonomi och framtid.

Gröna dalen

Föreslagna åtgärder i Gröna dalen behöver kompletteras med en satsning på ekologisk hållbarhet som behandlas under Tätortsnära odling. Vi vill även understryka att Gröna Dalen måste få fortsätta att utgöra en nödvändig spridningskorridor för djur och fauna mellan Erstaviks naturområden och Skogsö naturreservat. Denna viktiga funktion framhålls ju också i programhandlingarna, och en nödvändig konsekvens är att inga större byggnationer, trafikerade vägar eller arrangemang för störande aktiviteter får byggas. Av främst denna anledning är vi helt emot en stor byggnad för "kultur och idrotsevenemang". En sådan för oundvikligen med sig störande aktiviteter, trafik och platser.

Vi vill framhålla, att vi anser att Gröna dalen redan idag är ett charmigt och omtyckt område och gångstråk, och att större "upprustningar" och förändringar inte behövs på grund av områdets beskaffenhet idag.

Holmen

Utveckling av Holmen ställer vi oss positiva till, men den måste göras varsamt med stor hänsyn till befintlig värdefull natur. T.ex. bör ev. tillkommande vägar inte asfalteras. Befintliga kulturhistoriska lämningar måste bevaras och vårdas.

Vi tycker det är en stor nackdel att badet på östra stranden blir mycket stört av den planerade piren och utbyggda marinan – både utsikts- och trivselsmässigt samt miljömässigt p.g.a. försämrade vattenkvalitet.

Kustpromenad

Föreslagna kustpromenader är förstas ett trevligt tillskott för området. Vi ser dock problem i att det kommer att bli mycket dyrbart ett anlägga sådana på grund av den oländiga och branta terrängen särskilt längst järnvägen mot Östervik där det även finns problem med privata tomter.

I Fisksätra diskuteras ett alternativt förslag för förbindelse med Skogsö naturreservat genom en ekodukt över järnvägen vid område B.

Tätortsnära odling

Vi tycker att flera möjligheter för "tätortsnära odling" bör skapas. Föreningen "Odlas med solen" har anlagt en skogsträdgård vid sporthallen intill järnvägsstationen och odling i bostadsområdet. Odlingarna används i allmänhet för gemensam skörd, en viktig aspekt. Bisamhållen som inte bara ger honung utan också viktig pollinering har satts ut. Vid järnvägsbommarna i område B har ett ekologiskt centrum med plantskola och växthus börjat byggas upp. Där startas nu kompostering för området. Detta kan bli början till stora hälsobringande odlingar av bär, frukt, nötter, grönsaker och kryddor. Detta och därtill hörande större växthus bör prioriteras i området och i Gröna Dalen.

Därigenom utvecklas självförsörjning, hälsa och social samverkan kring ett meningsfullt liv. I kombination med utbildning skapas mer hållbara ekologiska livsmönster.

Vi kan inspireras t.ex. av Göteborgs Kommun, som 2013 avsatt 2 Mkr för utveckling av stadsodling.

Marinan – P-platser för bilar – vinteruppställning av båtar.

Marinan planeras för över 500 båtplatser i sjön. Detta anser vi vara alldeles för mycket. Det bör först göras en inventering av behovet av båtplatser innan en utökning får ske. Båtplatserna kommer knappast att användas av några Fisksätrabor. Detta medför att ett stort antal ytterligare parkeringsplatser för bilar krävs, minst 300 sommarplatser enligt vår bedömning. Detta måste planeras på ett miljövänligt och effektivt sätt. Vi har inte sett detta i programhandlingarna.

Marinans båtar kräver även platser för vinterförvaring på land. Hur och var detta skall lösas framgår inte av programhandlingarna. Vi befärar att detta kommer att förstöra naturmiljö i Fisksättras närhet.

En utbyggd marina med planerad pir kommer dessutom att ha en mycket negativ inverkan på badet på holmen.

Ekologiskt byggande, återvinning och omställning

Nacka Miljövårdsråd anser att kommunen bör ställa krav på ekologiskt byggande för alla nyexploateringar och upprustningar av befintlig bebyggelse. Energieffektivitet, grönytefaktor, klimatpåverkan, transportbehov m.m. bör beaktas. Möjligheterna att utnyttja solenergi, berg- och sjövärmesvärme bör undersökas.

Nya arbetsplatser kan skapas genom bättre avfallshantering, ökad återvinning, reparation osv. Stadsnära odling kan ge arbete under den varma årstiden. Med ordentliga växthus utsträcks tiden även till vårvintern. De kan även användas vintertid i kombination med att området försörjs med mer hälsosamma livsmedel.

SICKLAÖN



Remissvar angående utställt förslag till detaljplan för del av Kvarnholmen, Etapp 4 – Södra Kvarnholmen 2012-04-03

Nacka Miljövårdsråd är i princip positivt till upprustningen av de gamla industribyggnaderna på Kvarnholmen enligt planerna i tidigare etapper, och att detta görs på ett pietetsfullt sätt med hjälp av antikvarisk expertis samt höga stadsplanemässiga och arkitektoniska ambitioner.

1. Allmänt

Kvarnholmen ingår som en del i ett större område som är av riksintresse för kulturminnesvården enligt Riksantikvarieämbetets beslut 1989. Dessutom omfattas Kvarn-

holmen 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 Kvarnholmen. Strandskydd gäller i vattnet och 300 m från strandkanten på land inom hela programområdet. Området omfattas också av Nacka kommuns "Kvalitetsprogram för Nackas norra kust".

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

2. Bostadsmiljö, exploateringsgrad

Nacka Miljövårdsråds främsta invändning mot detaljplane-förslaget är att exploateringsgraden är alldeles för hög.

Vi tycker det är mycket synd att man återigen i Nacka, när man har den unika förmånen av att utgå från ett område med högvärdig miljö i form av havskontakt, värdefull natur och kulturminnen m.m., inte vill tillvarata denna och skapa en boendemiljö av högsta kvalitet, utan istället förfaller till att trycka in ett alldeles för stort antal bostäder och övrig byggnation på en för liten yta.

De tidigare etapperna för Kvarnholmen har ju även de en mycket hög exploateringsgrad och resterande etapper verkar ha samma inriktning. Dessutom är ju tidigare nyligen exploaterade områden på Nackas norra kust av samma karaktär.

Kommunens argumentation på samrådsmötet, att miljön i området är av så hög kvalitet så att en hög exploatering kan tillåtas, tycker vi är helt förkastlig.

3. Trafikbuller

Bullerfrågorna är ju problematiska. Det ständiga bullret från Värmdöleden som stör stora delar av Kvarnholmen, och speciellt här i etapp 4 där alla bostäder är vända mot Värmdöleden och har branta bergsluttningar bakom som reflekterar bullret, är ju en stor olägenhet. Att försöka skapa en "tyst sida" i bostäderna under dessa förhållanden är ju tämligen omöjligt och utanför husen finns ju bullret kvar.

Den lokala trafiken förutsätts ju även medföra bullerstörningar, speciellt trafiken från bron, som får karaktären av genomfartstrafik. Det planerade 25 m långa bullerskyddet vid brofästet tyder ju på att buller från trafiken över bron förutses, och trafiken blir ju inte mindre där bullerskyddet slutar.

Då bullerproblemen inte anses gå att åtgärda tycker vi att en lägre exploateringsgrad är motiverad även av denna anledning.

4. Landskapsbilden

Att landskapsbilden från andra sidan Svindersviken påverkas är förstås ofrånkomligt och acceptabelt, om man vinnlägger sig om en hög arkitektonisk kvalitet i gestaltningen av området, men naturupplevelsen och rekreationsvärdet av det planerade naturreservatet i Ryssbergen blir naturligtvis kraftigt försämrade.

I kvalitetsprogram för Nackas norra kust anges: "Tillkommande bebyggelse får inte sticka fram bakom Kvarnholmens udde. Befintlig vegetation förstärks och får breda ut sig över de gamla utfyllnadsområdena."

I miljökonsekvensbeskrivningen anses att "förslaget i mycket begränsad omfattning påverkar Kvarnholmens silhuett från farleden".

Nacka Miljövårdsråd anser att detta är en felaktig beskrivning. Det framgår ju redan av den knapphändiga dokumentationen om detta i planhandlingarna, som ju ganska regelmässigt brukar dölja oönskade realiteter, varför vi befarar att den nya bebyggelsen blir än mer framträdande än som visas.

Moderna datorprogram finns ju sedan länge, som kan åskådliggöra korrekta perspektivritningar. Vi anser att sådana skall användas i planhandlingar i stället för nuvarande ofta förljugna perspektivteckningar.

Kvarnholmens silhuett är ju relevant för riksintresset för kulturminnesvärden, riksintresset för kust- och skärgård, riksintresset för farled och Nationalstadsparken som omfattas av riksintresse enligt miljöbalken. Länsstyrelsens kommentar att "planens effekter kan accepteras utifrån dess inverkan på riksintressets kulturvärden" innebär ju att planen har negativa effekter på riksintressets kulturvärden, och vi tycker inte att man behöver förorsaka detta.

En enkel lösning på problemet är att minska hushöjderna några våningar. Flera andra fördelar skulle därmed vinnas. Se kap. 2.

Nackas förfulande av landskapsbilden från många delar av Stockholm, Nationalstadsparken samt farleden in till Stockholm är ju redan idag en skamlig katastrof.

5. Kulturhistoria

Det enda hus av kulturhistoriskt värde anses det s.k. Saltmagasinet vara. Huset har en intressant och tilltalande form och vi anser att detta hus bör bevaras. Det går naturligtvis att renovera, om viljan finns, och kan inrymma många lämpliga verksamheter. Dessutom kommer det att utgöra ett intressant minnesmärke över den tidigare industriepoken samt skänka spännande och välbehövlig variation i den f.ö. helt moderna och tämligen enahanda miljön.

6. Ekologiskt byggande

Nacka Miljövårdsråd anser att kommunen bör ställa krav på ekologiskt byggande för dessa exploateringar. Energieffektivitet, grönytefaktor, klimatpåverkan, transportbehov m.m. bör beaktas, och möjligheterna att utnyttja solenergi, berg- och sjövärmewärme undersökas. Ev. möjlig användning av de stora berggrummen till energiåtervinning bör även studeras.

7. Kvarnholmsförbindelsen

Nacka Miljövärdsråd har i andra sammanhang påpekat att vi av många skäl är negativa till den s.k. Kvarnholmsförbindelsen, som inbegriper en bro över Svindersviken samt en vägtunnel sprängd genom Ryssbergen. För detta projekt innebär bron nackdelar i form av ökad trafik med åtföljande bullerproblem m.m.

Utblicken från viken mot Stockholms inlopp kommer att begränsas för alla som vistas "innanför" bron, även för husen vid Ryssviken och speciellt de bostadshus (L7 och M6) som planerats ligga mycket nära bron. Enligt senare kommunala beslut skall bron nu utformas som en bågbro i stället för den betydligt smäckrare konstruktion, som visas i dessa planhandlingar. Detta kommer ytterligare att försämra upplevelsevärde kring viken.

Nacka Miljövärdsråd vill som sagt inte ha någon bro, men om en bro ska byggas så föredrar vi den ursprungliga brouthoppningen.

8. Vattenytor

Nacka Miljövärdsråd anser att vattenytorna måste behandlas med största varsamhet och deras positiva bidrag till miljön utnyttjas maximalt. I Svindersviken har ju en stor del vid Ryssviken redan förstörts av de flytande villorna, vilket nu negativt påverkar hela södra Kvarnholmen.

Speciellt de bostäder, som ligger utefter Södra kajen får ju ytterligare sin vattenutsikt förstörd av båthamnen. Att hamnen nu minskats uppskattar vi, men tycker ändå att båthamnen skall flyttas längre in i viken och läggas vid industribyggnader eller på annan mindre störande plats. Sjöfartsverkets farhågor för framkomligheten och sjösäkerheten kan då betydligt reduceras. Sjöfartsverkets krav på belysning av småbåtshamnen nattetid kommer ju ytterligare att förstöra miljön för de boende innanför småbåtshamnen, om den får ligga kvar på planerad plats.

Svindersviken är ju mycket smal och därför vänder vi oss mot att man lägger stora hus ute vid vattnet. Vi förordar en bred strandremsa för allmänheten, som inte ger intryck av att vara privat mark. Därigenom skapar man en fin utsikt för alla ut mot Stockholms farled och kajen kan bli en stor tillgång med plats för träd och andra växter.

Vi vänder oss också kraftigt mot att vattenytan exploaterats genom att Sillkajen breddats ut i vattnet. Detta talas tyst om i planhandlingarna. Man nämner bara att en ny kaj byggts.

Placering av hus L ute i vattnet tycker vi också är olämpligt av samma anledning som ovan. En ökad risk för olyckor p.g.a. båttrafiken byggs ju in med placering av alla husen mycket nära vattnet.

9. Rekreatiomsområden

I tidigare etapper för Kvarnholmen har framhållits att plats inte funnits för ytor lämpliga idrottsutövning, t.ex. fotbollsplaner. En liten fotbollsplan finns i etapp 2. I etapp 4 finns heller ingen sådan yta reserverad och vi konstaterade att i nästa etapp på berget ovanför Södra Kajen heller inte

finns några sådana ytor reserverade.

Man måste betänka att många barn och ungdomar kommer att bo på Kvarnholmen och att dessa måste få en bra miljö för rekreation och fritid i närheten av sin bostad för spontana aktiviteter och samvaro. Att resa till Nacka idrottsplats är inget alternativ.

Nacka Miljövärdsråd anser därför att minst en idrottsplan skall anläggas i området för etapp 4 och minst två i området ovanför Södra kajen. Några hus kan därmed med fördel tas bort ur planerna. Kommunens kommentar, att det är svårt att finna plana ytor för idrottsplaner i etapp 4 har vi förståelse för, men i nästa etapp ovanför berget finns möjligheter att anlägga sådana, och vi anser att mark för detta måste säkerställas i den etappen.

10. Kommunens risktagande

Planområdet har varit industriområde under lång tid, vilket fått till följd att många miljörisker och andra risker finns, som ganska snart och även i en avlägsnare framtid kan få mycket stora ekonomiska konsekvenser och problem att överhuvudtaget kunna åtgärda. Vi tänker då främst på förorenad mark, förorenade bottensediment, industrikonstruktioner, bergens hållfasthet, berggrummen för tidigare lagring av bensin, men även skador från båttrafik m.m.

Vi förutsätter att Nacka kommun planerar och styr exploateringen på ett sådant sätt, och även juridiskt och avtalsmässigt försäkras sig om, att inga ekonomiska eller andra krav kommer att belasta kommunen (och därmed skattebetalarna) i dessa avseenden nu och i framtiden.

11. Stadsplanering i Nacka

Nacka Miljövärdsråd önskar en genomtänkt stadsplan för hela västra Nacka, där hänsyn tagits till en sammanhängande infrastruktur och behov av övriga samhällsfunktioner i ett sammanhängande övergripande perspektiv.

Som det är nu får vi se detaljplaner för små avgränsade delar som uppgörs vid många olika tidpunkter. T.ex. är Kvarnholmen uppdelad på fyra etapper plus broprojektet. Detta försvårar en förståelse för en optimal planering omfattande hela kommunen.

Vi önskar också att en sådan övergripande stadsplan följs i genomförandeskedet, i stället för att avvikelser från planen blir det normala.

Synpunkter från Nacka Miljövärdsråd ang. bergrum på Kvarnholmen i Nacka 2012-05-10

Nacka Miljövärdsråd har givits möjlighet att ha synpunkter på "avslutande av bergrumsverksamhet på Kvarnholmen i Nacka".

Föreningen har ingen kunskap om avveckling av bergrumsverksamhet utan får här sätta sin tillit till sunt förnuft.

Avvecklingen måste ske så att inga bensinångor eller liknande tränger upp till markytan eller i sämsta fall in i fastigheterna på berget ovanför. Inte heller får sådana åtgärder vidtagas som kan komma att medföra framtida

kostnader för Nackas skattebetalare varken i kommunens egna fastigheter – till ex.skolor och daghem – eller som skadeståndsanspråk från fastighetsägare, boende eller båtägare på ön.

Vi ser positivt på att man noggrant undersöker möjligheten till framtida användning av berggrummet, t.ex. som värmemagasin.

Remissvar angående programförslag för detaljplan för Morningside Marina, Erstavik 25:38 2012-05-14

Ett bygglov för Morningside Marina kan få en för kommunen allvarligt prejudicerande verkan. Näringsidkare med verksamhet vid strandlägen kan – hänvisande till Morningside – kräva att få bygglov för uppförande av bostadshus på sin mark. Nacka kommun sätter sig i en besvärlig och pinsam sits utan att vinna något av betydande värde för kommuninnevånarna.

Fel läge för tillkommande bostäder

Nyttillkommande bostäder bör endast byggas i lägen med god kollektivtrafik. Från denna plats är det ca 1 km till närmaste kollektivtrafikläge, Saltsjö-Duvnäs station.

Strider mot start-PM

Det föreliggande förslaget stämmer inte med start-PM. I start-PM anges två våningar plus souterräng. I det föreliggande förslaget är det högsta huset totalt sju våningar högt.

Vidare förutsatte start-PM förbättringar för cykeltrafiken mellan marinan och Strandpromenaden. Men att smalna av körbanan utan att bygga cykelbana innebär istället en ökad fara för cyklister.

Strandskydd

Inom området råder strandskydd. Ingen tillkommande bebyggelse bör tillåtas inom området. De föreslagna husen kommer att förfula intrycket från Duvnäsviden.

Tränger ur marin verksamhet

Förslaget tycks oundvikligen innebära att betydande delar av den marina verksamheten undanträngs från området. Man föreslår färre båtplatser och möjligheten att t.ex. reparera båtar inom området torde starkt begränsas. Detta kan ge krav på att flytta delar av den marina verksamheten till andra platser. Att ianspråkta andra platser i Nacka för verksamhet som flyttar ifrån detta område verkar inte vara en rimlig lösning.

Trafik

Man föreslår att smalna av körbanan på den redan smala Saltsjöbadsvägen ytterligare för att få plats med en smal gångbana. Detta ger alltför litet utrymme för cyklister på körbanan och kommer att ställa till problem för den busstrafik som vid behov ersätter Saltsjöbanan. Dessutom vill man på en kortare sträcka göra körbanan så smal att möte överhuvud taget inte är möjligt.

Slutsats

Denna plats är inte lämpad för bostadsbebyggelse. Behåll istället området som marina i sin nuvarande form och omfattning.

Remissvar angående förstudie till motorvägsanslutningar till väg 222, "Trafikplats Kvarnholmen" 2012-05-29

Birkavägsalternativet

Vi finner alternativet med en motorvägsanslutning via den extiserande viadukten i Birkavägens förlängning synnerligen olämpligt. Detta förslag skulle kräva ett betydande ingrepp i form av en ny väg norr om Värmdöleden som sprängs igenom det synnerligen bevaransvärda skogsområdet Ryssbergen, Stockholms närmaste vildmark.

Griffelvägsalternativet

Vi avråder bestämt även från detta alternativ. Behovet av att från Kvarnholmen, Nacka Gymnasium och Sportcentrum komma snabbare mot Stockholm och Södra länken på detta sätt är inte så stort att en särskild motorvägsanslutning är motiverad.

Nacka Trafikplats

Att göra cirkulationsplatsen söder om Nacka trafikplats större och ansluta Griffelvägen direkt dit samt att underlätta för fotgängare och cyklister är däremot ett förslag som är värt att prövas.

Trafikplats Skvaltán

Även om det skulle vara en fördel att leda ut trafik från Jarlaberg och Bergs oljehamn mot Värmdöleden och Saltsjöbadsleden på detta sätt är vi mycket tveksamma till förslaget. Det finns en betydande risk att de snäva kurvorna i "droppen" och cirkulationsplatsen skapar en trafikfarlig situation som kan leda till kollisioner och till att fordon välter.

Resultatet av en sådan ombyggnad skulle uppenbarligen uppfattas som att man missat i den ursprungliga planeringen och i efterhand gjort en dålig fix i ett försök att rätta till detta.

Namnfrågor

Vi finner det klart olämpligt att Trafikverket annonserat dessa förslag och informationsmöte under den grovt missvisande rubriken "Trafikplats Kvarnholmen". Skulle en ny påfart till Värmdöleden komma till stånd skulle rimligare namn vara "Trafikplats Nacka Gymnasium" eller "Trafikplats Ryssbergen". Det är en påtaglig risk att boende kring Birkavägen inte insett att de är berörda. Vad gäller förslaget till ombyggnad av Trafikplats Skvaltán berörs trafik från Jarlaberg och Bergs oljehamn samt all motorvägstrafik mot Saltsjöbaden, vilket inte alls framgått av annonseringen.

Nya förbindelsen genom Ryssbergen och över Svindersviken till Kvarnholmen kan komma att leda till svåra olyckor

Publicerad för Nacka Miljövårdsråd i Nacka Värmdö Posten och Mitt i Nacka i juli 2012.

Genom att besluta om en ny förbindelse för motorfordon mellan Kvarnholmen och Nacka Centrum men samtidigt en så usel förbindelse för gående och cyklister att dessa förmodligen i stor utsträckning trots förbud kommer att gå och cykla genom tunneln genom Ryssbergen håller Nackas beslutsfattare på att åstadkomma en uppenbar och mycket allvarlig trafikfara.

Från södra brofästet till viadukten under Värmdöleden nära Nacka gymnasium hänvisas cyklister till en ungefär dubbelt så lång och krokig väg innehållande en brant backe, Vikdalsstigen. Gående måste från brofästet alternativt uppför en ca 20 meter hög trappförbindelse uppför Ryssbergen.

Denna anmärkningsvärt dåliga förbindelse för gående och cyklister torde leda till att många gående och cyklister genar genom tunneln trots förbud, varför kommunfullmäktiges beslut leder till en synnerligen trafikfarlig situation.

Samtidigt innebär förbindelsen ett orimligt stort intrång i Ryssbergen – Stockholms närmaste urskog. Dessutom blir förbindelsen mycket dyr – det blir Nackas skattebetalare som får betala största delen av kostnaden.

Än är det inte för sent att stoppa denna trafikfarliga förbindelse!

Yttrande över utställd detaljplan för Lokomobilvägen 2012-11-05

Nacka Miljövårdsråd har inget principiellt att invända mot den planerade byggnationen. Skall det byggas så bör det ske där det finns vatten och avlopp, allmänna kommunikationer och livsmedelsaffärer – allt detta finns här. Dock anser vi att exploateringen vid Lokomobilvägen är för hård och att krönet på tomten bör förbli orörd.

Problemet för Nackas del synes vara att den samhällsservice som kommunen skall svara för vid exploatering inte hinns med. Kommunens pengar räcker inte till, och framförhållning och markreservation för nödvändiga samhällsfunktioner som till ex. skolor och daghem är bristfällig, vilket hela tiden uppenbarar sig vid nybyggnation i kommunen.

På Lokomobilvägen skall de flesta lägenheterna enligt beskrivningen bli på två rum och kök och upplåtas med hyresrätt. Gissningsvis blir det många pensionärer och ensamstående som bosätter sig här – men å andra sidan det trodde planerna om Hammarby sjöstad också.

Skulle det komma att bosätta sig många barnfamiljer i det aktuella området så är det för hårdexploaterat enligt Nacka Miljövårdsråds mening. Den hårda exploateringen bottnar troligtvis i att det blir dyrt att bygga p.g.a. den omfattande sprängning som krävs, något vår förening

ogillar.

Vi tycker att krönet på berget bör lämnas ifred, obebyggt och osprängt. Därvid kan också den parkering för skolpersonal som ligger norr om "krönet" bli kvar. Vår uppfattning är följaktligen att hus B inte bör komma till uppförande.

ÄLTA



Yttrande avseende utställd detaljplan för Älta 26:1 och del av Älta 10:1, Oxelvägen i Älta 2012-03-20

Bostädernas placering

I det föreliggande förslaget har husen placerats på helt annan plats än vad som anges i startpromemorian beslutad av kommunstyrelsen 2010-05-31.

Förslaget strider även mot programförslaget antaget 2005-05-09 där platsen för de föreslagna tre bostadsbyggnaderna anges som grönområde.

Det bergiga grönområde där man nu föreslår att placera bostadshusen utgör idag ett lekområde för barn och är avsiktligt sparad som ett sådant. Den plats på andra sidan Oxelvägen där man enligt startpromemorian planerat ett hus används däremot knappast alls som lekområde eller till något annat än som en genväg.

Det förefaller här som att kommunen föreslagit lämpliga placeringar för nya hus och att den tilltänkta byggherren i stället valt att placera byggnaderna i ett grönområde som inte varit avsett för bebyggelse utan istället tänkt att sparas som ett grönt lekområde.

Om man lägger dessa höga byggnader på den föreslagna höjden kommer de att sticka upp ca fyra våningar högre än någon annan byggnad i Älta och dominera synintrycket av Älta sett på håll. Placeringen leder även till att de högre våningarna blir påtagligt bullerstörda, bl.a. från Tyresövägen.

Placeringen och husens höjd gör att de kommer att tidvis skugga alla intilliggande byggnader, vilket solstudierna utvisar.

Parkeringsgaraget på den tidigare panncentralens plats kommer att göra ett förfulande och ogästvänligt och icke stadsmässigt intryck. En betydligt bättre lösning är hus med ingång från gatan (Oxelvägen).

Läget med stora backar eller trappor för att komma till bostädernas entréer kan komma att uppfattas som otrivsamt och besvärligt.

Det är väsentligt att även besökande och cyklister kan ta en hiss upp från gatunivå på Oxelvägen för att ta sig till bostäder och cykelparkeringar.

Trafik

Vi undrar varför man i miljöredovisningen skrivit att "kollektivtrafiken vardagar dagtid mycket väl kan fungera som ett alternativ till egen bil". Kollektivtrafiken är nämligen god hela dygnet hela veckan. T.ex. går

vardagsnätter 01.30 till 05.00 en buss i halvtimmen från Sergels torg till hållplats Ekstubben ca 300 m bort. Nätter mot lördag, söndag och helgdag går fyra bussar i timmen. Det bör därför räcka med färre parkeringsplatser per lägenhet än planerat.

Vi är emot förslaget att smalna av körbanan på Oxelvägen. Redan nu är det stora problem för den relativt täta trafiken med bussar på Oxelvägen att kunna mötas, särskilt vintertid. Att räkna med att ytterligare 10-15 bilar (0,1 plats/lägenhet) utanför på gatan för denna tillkommande bebyggelse, främst för handikappade och gäster, verkar helt orealistiskt särskilt om man geomför att smalna av Oxelvägen.

Energihushållning

Det är positivt att man föreslår att alla lägenheter ska ha separata vatten- och elmätare. Husen bör utformas som passivhus, dvs. de ska inte behöva tillförsel av energi för uppvärmning. Detta borde givetvis gälla all bebyggelse.

Gröna tak

Husen bör förses med sedumtak.

Slutsats

Vi rekommenderar bestämt att man återgår till förslaget från Start-PM att placera byggnaderna på panncentralstomten och den angivna platsen på andra sidan Oxelvägen.

SICKLA I BILD



Foton: Johan Aspfors