



Nacka Miljövårdsråd är en partipolitiskt och religiöst obunden ideell förening, grundad 1969, med både enskilda personer och nackaföreningar som medlemmar. Miljövårdsrådet verkar för en god boende-, arbets-, trafik- och fritidsmiljö. Nacka Miljövårdsråd är remissorgan i kommunala planfrågor.

Nacka 2019-02-18

Nacka kommun
 Miljö- och stadsbyggnadsnämnden
 131 81 Nacka
registrator.plan@nacka.se
 Miljöenheten, miljoenheten@nacka.se
 Bygglövsenheten, registrator.bygglov@nacka.se
 Trafikenheten, trafik@nacka.se

Länsstyrelsen, stockholm@lansstyrelsen.se
 Trafikverket, trafikverket@trafikverket.se

Synpunkter på Skanskas anmälan och bygglovsansökan angående lokalisering och etablering av stenkross på Gungviken i Erstavik

M 18-1442 Miljöenheten
 B 2019-000107 Bygglovenheten

Nacka Miljövårdsråd har tagit del av Skanskas anmälan, kommunens begäran om komplettering till denna, Skanskas två kompletteringar samt ansökan om bygglov.

Nacka Miljövårdsråd motsätter sig bestämt krossetableringen och därmed anmälan och ansökan om bygglov. Skanskas underlag har stora brister. Detta gäller både översiktliga beskrivningar och beskrivning av själva etableringsområdet. Valet av plats för verksamheten saknar en trovärdig motivering. De ombyggnader av det kommunala vägnätet som krävs är en stadsbyggnadsfråga som inte kan hanteras i ett anmälningsärende för krossverksamhet eller ett bygglov för ett begränsat område. Ingen del av



Nacka Miljövårdsråd
<http://www.nackamiljo.se>
ordf@nackamiljo.se

Adress:
 c/o Jan Åman
 Plommongatan 9
 138 31 Älta

projektet bör starta innan övergripande frågor kring val av transportvägar är besvarade. Kommunen behöver utnyttja sin tvärsektoriella kompetens och öppet redovisa projektets olika aspekter och dokument. Nacka Miljövårdsråd ställer sig bakom inlägga i ärendet från Saltsjö-Duvnäs Fastighetsägarförening.

Demokratiskt underskott i kommunens kommunikation

Kommunens kommunikation i det aktuella ärendet har varit bristfällig både gentemot medborgarna och i att begära relevant underlag från Skanska om exempelvis projektområdets natur- och kulturvärden samt om transportlösningarna, trots att ett flertal allmänna och enskilda intressen i området visar på behov av en tvärsektoriell behandling av ärendet.

Det material om stenrossprojektet som Skanska redovisat har stora brister

Anmälan och bygglovsansökan har stora brister när det gäller översiktliga frågor som bullerspridning och transportvägar. Även beskrivningen av själva etableringsområdet har stora brister. De olika dokumenten som Skanska presenterat visar olika stora områden som omfattas. Ibland visas cirkulationsplats vid Fisksätra kombinerat med anslutningar till motorvägen vid Drevinge och Gungviken med anslutning till existerande enskild väg. Ibland redovisas de två etableringsområdena men med olika gränser. Ibland redovisas endast etableringsområde (B) och i bygglovsansökan ett projektområde med en annan och helt rektangulär form. Varken de så kallade etableringsområdena eller projektområdet är anpassade till topografin eller andra lokala förhållanden och värden.

Andra alternativ till vald plats är inte studerade

Det finns möjligheter vid existerande krossar och bergtäkter att ta emot mer entreprenadberg för krossning till de bergmaterial som marknaden efterfrågar. Skanska har verksamhet i Farsta i ett regionalt bra vägtrafikläge. Det finns därutöver alternativa nya lägen där naturmark inte behöver exploateras exempelvis i Skrubbatriangeln.

Gungvikens läge blir inte bara positiv för att trafiken på Saltsjöbadsleden är mindre än över Skurubron eller via Kaffebacken på Värmdöleden. Målpunkterna för bergmaterialet ligger ju inte i Saltsjöbaden utan på platser i regionen dit transporter trots allt måste passera just dessa trafikerade vägsträckor.

Behovet av ballast är felaktigt beskriven

De beräkningar som hänvisas till angående mängden entreprenadberg i regionen inräknar bland annat att Östlig förbindelse ska påbörjas 2023 vilket inte är fallet. Skanska har inte berört den samverkan mellan aktörerna på marknaden och de regionala organen som redovisats i RUFS 2050. En aktör, Skanska i detta fall, kan inte optimalt lösa de frågor som finns om krossning och transporter av massor i länet. Bergschakt från täkter och byggområden ska efter kross fraktas tillbaka till samma eller andra bygg- och anläggningsområden. Efterfrågan på bergkross är oklar i och med att byggandet saktar in. Vem som tar hand om entreprenadberg är en upphandlingsfråga.

Avfall behöver sannolikt deponeras samt utsläpp av föroreningar är sannolika

Skanska hävdar felaktigt att det inte blir fråga om deponi av bergmaterial. Transporter



ut kan avstanna när marknaden viker. Berg med sulfid eller metallinnehåll kan förekomma. Hur kan detta beaktas innan berget krossas och föroreningarna konstateras i vattnet?

Kväveinnehållet i entreprenadberget är sannolikt högre än som redovisats. Högt kväveinnehåll i berg från exempelvis tunneldrivning kan förväntas. Kväveutsläpp från en stenkross är mellan 0,3 och 2,7 g/ton sten. Skanska utgår från den lägre nivån i sina beräkningar och gör antagandet att 50% försvinner på vägen till recipienten och anser att man därmed klarar gränsvärdet. Om man istället räknar på 2,7 g/ton ges ett utsläpp av 94,5 mg/l alltså 20 gånger högre än gränsvärdet. De siffror som Skanska redovisar är därmed inkorrekta. Vattenförekomsten Skurusundet är recipient.

Berg som innehåller arsenik och sedan lakas ut vid krossarbetet har på flera platser inneburit att vattensystem förgiftats. Detta har exempelvis uppdragats vid Ekobacken, Värmdö vid den industrietablering man byggt bakom Värmdö marknad, vilket lett till att förhöjda halter arsenik nu finns i recipienten, Farstaviken. Extra försiktighetsåtgärder är motiverade för det nu aktuella projektet.

Dagvattenhanteringen i område där stenbearbetningen pågår behöver ha lösningar som klarar en rening genom säker uppsamling/sedimentation. Ökande nederbörd och återkommande skyfall behöver beaktas. Skanska har trots anmälan och två kompletteringar samt bygglovsansökan inte redovisat damm och översilningsområde.

Skanska gör en stor sak av att vattnet leds till ett dike utan att ange var detta dike ligger och mynnar. Kan sediment undvikas i bäcken om vattnet leds dit? Hur påverkas flora och fauna? Vad händer vid 100-årsregn? Att eventuellt anlägga en damm som Skanska anger är inte en tillräcklig försiktighetsåtgärd. En siffra anges för utgående vatten, är det normal vattenbegjutning plus normal nederbörd? Det är rimligt att anta att dagvattenmängderna varierar kraftigt och därmed blir sifferexercisen inte trovärdig.

Ärendet är utifrån ovanstående redovisning ett tillståndsärende och inte ett anmälningsärende. Det Skanska hävdar är biprodukt är istället att betrakta som avfall med föroreningar som under kortare eller längre tid deponeras i området. Nytt entreprenadberg och nytt bearbetat bergmaterial kommer att kontinuerligt bevattnas och vara exponerat för nederbörd.

Under bergtransporterna kommer damning ske längs transportvägarna tillsammans med de partiklar som dieselbränsleförbränningen och väg- och däcksslitage skapar. Skanska berör dessa frågor endast inom projektområdet men inte partiklar i luft externt längs transportvägarna.

Ett flertal faktorer gör Gungviken olämpligt för krossverksamhet

(1) Lokaliseringen olämplig ur bullersynpunkt utifrån boende och rekreation

Platsen är olämplig ur bullersynpunkt då den ligger på en höjdrygg som är öppen mot



Nacka Miljöförädlingsråd
<http://www.nackamiljo.se>
ordf@nackamiljo.se

Adress:
 c/o Jan Åman
 Plommongatan 9
 138 31 Älta

vattenrummet Lännerstasunden-Duwnäsviken-Skurusundet med omgivande bebyggelse i Saltsjö-Duwnäs, Tollare, Fiskarhöjden med flera områden samt skogsmark bland annat Tollare naturreservat och Skuruparkens blivande naturreservat. Stora delar av Sicklaön och Boo syns från området. Söder om det tänkta krossområdet ligger Erstavik öppet för krossbullret. En stor del av Erstavik är av riksintresse för friluftsliv. Bullerkartor har kapats i söder trots detta. Friluftsliv kräver låga bullervärden.

I bygglovsansökan redovisas inga containrar eller högar av bergkross för att mildra bullerspridningen söderut mot område av riksintresse för friluftslivet.

Bullervärden kring hästverksamheten, även inomhusvärden bör beaktas. Den fritidsverksamhet som bedrivs här kommenteras inte. Framför allt bör påverkan inom område av riksintresse för friluftsliv behandlas.

Att krossens buller inte påverkar ytterligare för att Saltsjöbadsledens trafik redan bullrar är fel bedömning eftersom krossen tillför ny typ av buller från bland annat skutknackning. Dessutom ökar ju bullret från Saltsjöbadsleden av just den tunga trafik som ska till och från krossen. Vad en högre andel tung trafik betyder ska behandlas.

Hur det rörliga friluftslivet som följer stigar och vägen genom området ska kunna fortsätta ihop med en kross och dess trafik har inte behandlats.

Sättet att värdera bullerkonsekvenser är snävt och utgår från ett antal bostadsbyggnader som anses representativa. Sättet att mäta har stora svagheter i sig eftersom platsen för verksamheten och bullerskydden där är oprecisa och föränderliga. Kedjehus på övre delen av Långrevsgatan är exempel på bostäder som också behöver studeras.

Bullerkonsulten har varit beroende av indata från Skanska och jämförelser med andra anläggningar står också Skanska för. Skanska har lämnat höjduppgift för projektområdet, 31 meter över havet, till akustikkonsulten men den finns inte i anmälan. Om denna nivå gäller hela projektområdet framgår inte.

Den påfarts- och avfartsramp på Saltsjöbadsleden som anges i den ursprungliga anmälan finns inte med i bullerutredningen som därmed inte är heltäckande. Ramperna ger ytterligare buller från acceleration och genom öppningar i terrängen mot rekreationsområdet.

Antingen riktvärden klaras eller ej så får ett stort antal boende ett avsevärt bullertillskott och därmed försämrad livsmiljö. Hur många Nackabor påverkas och hur mycket? Hur ser bullernivåerna ut idag och vad blir ökningen? Buller är en hälsofara.

(2) Lokaliseringen är olämplig eftersom den är exponerad i landskapet

Skogssiluetten byts mot en industriell miljö som blir synbar från många håll. Genom lokaliseringen bryts också det sammanhängande skogsområde med små fält och våtmarker som omgärdar Saltsjöbadsleden och som skiljer tätortsområdena Fisksätra och centrala Nacka åt. Påverkan på landskapsbilden behöver analyseras. Inget nämns om belysning inom driftsområdet. Den verksamhet som avses ske hela dygnet kräver sannolikt belysning som också blir en landskapsbildförändring. En bra plats för den aktuella verksamheten är istället på botten av en tidigare bergtäkt.



Med tanke på riksintresset för kust och skärgård, Landskapskonventionen, och Århuskonventionen är en öppen dialog i ärendehantering och hög klass på beslutsunderlagen speciellt viktiga.

(3) Lokaliseringen är olämplig ur natur- och kulturmiljösynpunkt

Etableringsområdets karaktär och kopplingen till intilliggande områden är inte beskriven. Det är fråga om stora naturvärden i hela området från Sågtorp till Drevinge. Området innehåller tre nyckelbiotoper samt värdefulla natur- och kulturvärden i övrigt. Projektområdet ingår alltså i ett område mellan Saltsjöbadsvägen och Saltsjöbadsleden som i sin helhet har ovanligt stora värden. Att delar av etableringsområdet avverkats för ett antal år sedan förändrar inte detta faktum. En naturvärdesinventering enligt SIS standard behövs.

Själva etableringsområdet har stora naturvärden med lövskog, småvatten och nyetablerad löv och tall, frötallar samt hållmarksskog. Området har ett stort antal lågor och torrakor. Variationen är intressant bland annat för djurlivet. Ny skog har börjat etablera sig mellan frötallar och hållmarksskog. Viltstigar går genom området och lövslyn visar påverkan från djuren som trivs i området. Även legor påträffas i området. Hur de småvatten som finns i projektområdet ska hanteras framgår inte.

Område (B) även kallat projektområdet består av två höjder med en mellanliggande sänka som sluttar ner mot Saltsjöbanan och Duvnäsviden. I öst och väst sluttar terrängen brant ner mot de nyckelbiotoper som finns där. Näktergal har observerats i nyckelbiotopen vid Drevinge strax öster in i projektområdet. Den naturliga skogsbäcken nämns inte i något av Skanskas underlag inte heller att den tidigare Saltsjöbadsvägen hade sin sträckning här. Denna väg är delvis svårforcerad idag men är en möjlighet att till forts vandra mellan viktiga målpunkter som strandområdet i norr och Erstavik i söder via existerande övergång vid Saltsjöbanan och vägporten under Saltsjöbadsleden.

Område (A) som ingår i anmälan om krossverksamheten har inte fått någon som helst beskrivning vad avser nuläge eller framtid. Delar av detta område hade krossverksamhet med mera i samband med att Saltsjöbadsleden byggdes i början av 1970-talet. Därefter har återkommande viss verksamhet förekommit även helt nyligen. Vad som är helt klart är att deponi skett och att en rasbrant finns ner mot grunden där det historiska torpet Gungviken låg. Här mellan områdena (A) och (B) ligger nyckelbiotopen vars huvudbeskrivning är ”naturlig skogsbäck”. Det enda som Skanska redovisat är en översiktlig karta med nyckelbiotoperna inritade men inget om deras betydelse framgår.

De kulturhistoriska lämningarna är helt utan beskrivning. Området där stenkrossen planeras är i kommunens Grönstrukturprogram klassat som av mycket högt upplevelsevärde vad gäller kulturhistoria och levande landsbygd. Länsstyrelsen har krävt att en arkeologisk utredning ska genomföras inom området eftersom det är stor möjlighet att det finns okända fornlämningar inom området, bl.a. från stenålder. Nacka Miljövårdsråd förutsätter att den landskapshistoriska utredning som Mats Widgren utfört och skickat till kommunen får genomslag i kommunens beslut.



Projektområdet som har olika avgränsningar i olika kartor anger inget om de slänter/rasbranter som blir resultatet av plansprängning och utfyllnad. Dessa slänter tycks inte rymmas i projektområdet som det är definierat i bygglovsansökan. Dessa kommer också göra intrång i naturområde enligt översiktsplanen.

(4) Lokaliseringen är olämplig eftersom vägfrågorna inte är lösta

De vägomläggningar som krävs är en stadsbyggnadsfråga och inte något som kan föregripas av snäva beslut som anmälan och bygglov utgör. Under en kort etableringsperiod på några månader anges att all tung trafik ska använda Saltsjöbadsvägen därefter under driftsfasen ska Saltsjöbadsleden användas efter att en cirkulationsplats byggts vid Fisksättravägen där inkommande ska vända för att sedan använda en tillkommande avfart från motorvägen som ansluts till den existerande lokalvägen med infart till projektområdet. Infartsrampen ska ligga strax väster om den stora vägporten vid Drevinge. Detaljplanering krävs för vägar och kross etcetera.

Utgående trafik avses ske på en ny påfart på motorvägen strax väster om den vägport som finns under motorvägen mellan område (A) och (B). Den befintliga vägen ska enligt anmälan höjas upp så att en passage under denna byggs mitt emot befintlig port under motorvägen. Allt är mycket skissartat och om passagen kan fungera för friluftslivets och djurens förflyttningsbehov framgår inte. Hur bäcken och natur- och kulturvärdena påverkas framgår inte trots tydliga konsekvenser för den naturliga skogsbäcken.

Hur dessa tillfarts- och avfartsramper ska utföras och kunna fungera trafiksäkerhetsmässigt har inte analyserats. Även om motorvägen är kommunal bör Trafikverket tillfrågas utifrån sitt ansvarsområde. Har kommunen handlingar angående en 7-metersväg i området som inte är med i anmälningsärendet? Hur alla dessa vägbyggen ska genomföras ansvars- och tidsmässigt är höjt i dunkel. De är endast grovt skissade och knappast realistiska. Faran är att all trafik kommer att gå på Saltsjöbadsvägen även under driftstiden som är 10 år eller i vart fall under stora delar av denna. Detta får inte ske.

De tunga transporter på Saltsjöbadsvägen ger buller för boende, trafiksäkerhetsrisker för gående och cyklande, damning och andra konsekvenser. Bullerutredningen fokuserar främst på verksamheten i projektområdet. När det gäller vägtrafiken så bör störningarna från både Saltsjöbadsvägen och Saltsjöbadsleden ses tillsammans. De radhus på Fiskarhöjden som ligger mycket nära Saltsjöbadsvägen har redan idag oacceptabla störningar av tung trafik mot återvinningsstationen och mot Drevinge/Gungviken och här behövs en områdesspecifik utredning av bullret innan något krossprojekt beslutas. Det är fråga om sovrum samt uteplatser strax intill Saltsjöbadsvägen. Förskolan Krabban har sina uteytor helt exponerade mot vägen.

Vägen mellan Drevinge och Gungviken genom området är viktig för friluftslivet som kan fortsätta mot Sågtorp via stigar alternativt fortsätta genom vägporten söderut mot Erstavik. Friluftslivets rörelsemöjligheter kommer att påverkas av den tunga trafiken på samma väg och skutknackning och annan verksamhet 5-10 meter norr om vägen.



Det kommer att skrämja bort de som nu vandrar förbi. Det blir en degradering av rekreationsmöjligheterna och ännu en port in i det gröna täpps igen.

(5) Lokaliseringen är olämplig ur trafiksäkerhetssynpunkt

Trafiksäkerheten är inte alls berörd i Skanskas olika material. Olycksrisken på Saltsjöbadsvägen är stor och oskyddade cyklister och gående bör särskilt beaktas. Därutöver behöver SL:s ersättningstrafik beaktas eftersom stora ombyggnader av Saltsjöbanan planeras. Cykling som rekreation, pendling till arbetsplatser och till skolor förekommer här. Skanska har dessutom underskattat krossens trafikmängder.

Störst olycksrisk finns längs sträckan Östervik-Drevinge där gående/joggande inte har någon gångbana. Drevinge är en målpunkt för exempelvis de som rider och en viktig entré för det rörliga friluftslivet. Ny tung trafik på Saltsjöbadsvägen som är smal, krokig och backig är helt förkastlig. Hästar från Drevinge gård förflyttas ofta via Saltsjöbadsvägen och korsar infarten till vägen mot Gungviken på väg mot Drevingedalen. En analys med barn-, gender- och äldre perspektiv vore lämplig. Entrén mot Erstavik degraderas av krosstrafiken och krossbullret.

Kommunens viljeinriktning

Planeringens inriktning för Gungvikenområdet i stort är att friluftslivet är prioriterat vilket är i linje med det intilliggande riksintresset för friluftsliv samt riksintresseområde för kust och skärgård. Det finns ett avtal med Erstavik med friluftslivsinriktning.

Mats Gerdau, kommunstyrelsens ordförande, är tydlig med vilken typ av verksamheter som kan tillkomma på Erstaviks mark. Det framgår i ett brev från april 2018 till fideikommissnämnden som underlag för ett regeringsbeslut. Nacka kommun intygar att det är ett starkt allmänintresse att egendomen Erstavik bevaras.

"Översiktsplanen medger även att ytterligare verksamheter för rekreation tillkommer i områdets utkanter förutsatt att det inte skadar riksintressena och befintliga naturvärden."

Ett planbesked angående ett område för båtupplägning har tidigare lämnats avseende den nu aktuella platsen. Denna användning stämmer bättre med rekreationsinriktningen och skulle om behov fortfarande finns lättare kunna anpassas till terrängen.

Nacka Miljövårdsråd

Jan Åman
Ordförande

Detta remissvar är utlagt på <http://www.nackamiljo.se/gungvikenkross1.pdf>



Nacka Miljövårdsråd
<http://www.nackamiljo.se>
ordf@nackamiljo.se

Adress:
c/o Jan Åman
Plommongatan 9
138 31 Älta