

Miljö- och stadsbyggnadsnämnden

## Planprogram – verksamhetsområde Kil, Nacka kommun/ Värmdö kommun

KFKS 2012/219-214

Natur- och trafiknämnden lämnar följande yttrande

### Övergripande om trafikutredningen och programmet

Trafikutredningen till planprogrammet är inte av tillräcklig kvalitet och helt genomarbetad och skiljer sig från programmets förslag vad gäller bl. a. principsektioner, där det anses att förslagen som beskrivs i planprogrammet är det som ska gälla. I samband med fortsatt detaljplanearbete bör kommande trafikutredning generellt ta upp nya kapacitetsberäkningar i samband med uppdaterade trafikflöden efter nya mätningar samt möjligheter kring omdragning av busslinjer. I programmet bör man vara tydlig med att det är uppräknade och uppskattade trafikflöden år 2013, d v s baseras på räkningar år 2005.

Det bör förtydligas att Gamla Skärgårdsvägen är samma som väg 622. Tabellen för trafikflöden i trafikutredning och program hänvisar till två olika vägar vilket kan uppfattas förvirrande och bör förtydligas om det endast åsyftas till två olika mätpunkter.

Det bör kompletteras med en kommentar kring att förslaget innebär en trafikallsträng med en ganska stor andel tung trafik, sett både ur trafiksäkerhetssynpunkt för oskyddade trafikanter som för den fysiska utformningen av gatorna och dimensionerande korsningar.

Om framtida trafikutredningar inte uppdateras med aktuella trafikmätningar och trafikallsträng utifrån framtida behov finns risk för kapacitetsproblem i korsningspunkterna och på omgivande vägnät.

### Utformning

Principsektionerna för vägar som redovisas i programmet bör kompletteras med sidoområden samt belysningsstolpar. Dimensionerande fordon som förutsättning för den fysiska utformningen inom området samt i, anslutningar till och mellan korsningspunkter bör definieras och utgå ifrån. Även längslutningar bör ses över på kör- och gångbanor för



att uppnå godtagbar standard. Sektioner och utformningsförslag bör stämmas av gentemot *Bilaga V, Riktlinjer för gatustandard i Nacka kommun* i Nacka kommuns tekniska handbok.

Vänstersväng ut från kretsloppscentralen föreslås i utredningen att förbjudas på grund av trafiksäkerhetsskäl, vilket inte motiveras. Man ska inte utesluta att tillåta vänstersväng förrän man studerat vidare hur det interna flödet inom kretsloppscentralen ska fungera, med utgångsläget att tung trafik och personbilstrafik ska separeras och att det finns tillräckligt med utrymme för kömagasin, samt fungerar med anslutningen mot bussdepån.

TRV bör komplettera med belysning på södra påfarten för att förbättra trafiksäkerheten vid korsningen, då det är lätt att få med sig hastigheten från motorvägen så man hinner ställa om ögonen på väg upp och därigenom uppnå större säkerhet i korsningen.

Dimensioneras inte vägnätet, korsningar och avstånd mellan korsningar efter långa och tunga fordon riskerar långa fordon av täppa igen mellan korsningar om det är för korta avstånd samt att refuger, kantstenar mm riskerar att köras sönder om korsningspunkterna är för trångt dimensionerade. Trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter kan bli lidande. Om det inte finns sidoområden, utan vägen/gc-banan ligger i direkt anslutning till fastighetsgräns finns ingen plats för snöupplag. Det finns inte heller plats för belysningsstolpar, vägmärken eller elskåp. Risk finns att lösningar för att få till drift och snöröjning och kommer in i ett sent skede och resultatet inte blir bra.

### **Trafiksäkerhet**

Det är bra att man lyfter trafiksäkerheten för gång och cykel samt hastighetsproblemen längs Väg 622. Det kan även understrykas att det regionala cykelstråket, Värmdöstråket, går från Värmdövägen och österut längs Väg 622. Bra förslag med sänkt hastighet men viktigt att vägen också utformas utifrån samma förutsättningar.

Principsektionen för uppsamlingsgata i programmet bör vara den gällande och inte de förslag som anges i trafikutredningen, avseende att det finns en gång- och cykelbana i programmets sektion. Föreslagen skyltad hastighet inom området är 40 km/tim och det är inte att rekommendera att cykel sker i blandtrafik vid hastigheter över 30 km/tim samt att det är en hög andel tung trafik. En konsekvens vid cykling i blandtrafik i hastighet över 30 km/tim kan innebära trafiksäkerhetsrisker.

### **Parkering**

Trafikutredningen och programmet bör beskriva de parkeringstal som man utgått från eller planerar att utgå från för både bil och cykel.

Infartsparkeringens framtida behov, lokalisering och trafikstring bör beskrivas mer utförligt. Det är bra att det finns bilplatser för funktionsnedsatta, elladdningsstolpar och cykelinfartsparkeringar på infartsparkeringen. Dimensioneras inte parkeringarna efter framtida behov kan det innebära onödigt trafikarbete och parkeringsbrist.





## Samordning

Bussdepåns kapacitet och trafikallsträng ska utgå från Trafikförvaltningens framtida behov i samråd med Trafikförvaltningen och även beakta möjligheterna att ha kapacitet för den befintliga depåverksamheten som finns i Björknäs. Fortsatt utredning om den nya påfarten från bussdepån till väg 222 är en samordningsfråga mellan Trafikförvaltningen och Trafikverket. Bra att föreslå en ny busshållplats i närheten av kretsloppscentralen, men viktigt att stämma av detta med Trafikförvaltningen. Om det inte finns en tidig dialog och samordning med Trafikförvaltningen och Trafikverket finns risk att förslag hinner arbetas fram för långt utan att förankring har skett.

## Gemensam kretsloppscentral

Ändra meningen om tomtmarken för kretsloppscentralen omfattar totalt cirka 30 000 kvadrat till: bedöms omfatta 30 000- 40 000 kvadratmeter beroende av hur anläggningen kan utformas utifrån höjdskillnaderna i området. Eftersom kretsloppscentralen inte har utformats än är det för tidigt att bedöma hur stort område som kommer att behövas.

## VA- anslutning

Det är inte utrett hur/var området skall anslutas till befintliga va- nät. För Värmdös del av programområdet finns heller ingen redovisning av hur anslutning skall ske. VA- frågorna inklusive dagvattenfrågan måste belysas grundligare i det fortsatta arbetet.

## Rekreation och landskapsbild

Tre nya verksamhetsområden föreslås inom programområdet, Östra och Västra Kil samt Östra Insjön. Sammantaget omfattar de föreslagna etableringarna cirka 170 000 kvadratmeter tomtmark. Dessa etableringar är förhållandevis omfattande och påverkar såväl landskapsbilden som förutsättningarna för rekreation i Kil.

Sammantaget bedöms förslaget innebära en försämring av rekreationsvärdet eftersom tillgängligheten till stora befintliga rekreationsområden försvinner. Landskapet utmed Värmdöleden påverkas i stor omfattning och landskapsbilden blir till stora delar helt förändrad. Det är dock positivt att en bullervall byggs utmed Värmdöleden. Även tillkommande bebyggelse kan bidra till att dämpa bullret från Värmdöleden.

Förslaget innebär att ett flertal gamla vägar och stigar inte längre kommer att vara möjliga att använda. Om det blir en bussdepå kommer den att bli den mest dominerande verksamheten och upplevas som ett hinder för dem som rör sig i området då den bl.a. kommer att vara inhägnad. En ny gångväg mellan bussdepån och bergsskärningarna mot omgivande berg riskerar att upplevas otrygg och ogästvänlig.

Befintlig äng mellan verksamhetsområdet och Insjöns villaområde sparas. Verksamhetsområdet och bussdepån kommer dock att bli synliga från ängen vilket kan innebära att upplevelsevärdet vid ängen påverkas negativt.

Verksamhetsområdena upplevs ofta som otrygga att vistas i, särskilt under dygnets mörka timmar. Höga bergsskärningar kommer att bli synliga från vägarna och gångvägarna. Sprängteknik, lutning och behandling av marken nedanför bergsskärningen liksom placering av bebyggelsen påverkar upplevelsen av det nya landskapet.

### **I det fortsatta planarbetet**

Gångvägar, parkytor och allmänna platser ska utformas så att de bildar sammanhängande stråk. Utformningen får gärna vara enhetlig inom hela området, även inom den del som ligger i Värmdö, för att förmedla att området utgör en enhet. Särskild omsorg krävs vid gestaltningen av platser som riskerar att upplevas otrygga såsom intill staket och bergsskärningar och i trafikmiljöer. Ängen bör avskärmas mot verksamhetsområdet genom planteringar eller liknande. Ett övergripande gestaltningsprogram för allmänna anläggningar såsom gator, vägar, stigar och dagvattendammar bör tas fram inför fortsatt planarbete och utvecklas inom respektive delområde. Även utformning och placering av bebyggelse, plank och parkeringar bör ingå i detta övergripande gestaltningsprogram och ligga till grund för planbestämmelser och riktlinjer.

### **Dagvatten och klimat**

Aktuella recipienter för dagvatten är Baggensfjärden, Kilsviken och Insjön. Baggensfjärdens ekologiska status har bedömts som otillfredsställande och indikerar övergödning. Insjön och dess omgivning har mycket högt botaniskt och zoologiskt värde. Fosforhalterna har klassats av Naturvårdsverket som höga och totalhalter för kväve som måttligt höga. I programmet föreslås dagvattendammar för att utjämna flödena och för att rena vattnet innan det når Insjön och Baggensfjärden.

En dagvattenutredning visar att dagvattenflödena ökar från programområdet efter exploatering. Detta beror på att naturmark exploateras och blir hårdgjord.

Utförda beräkningar visar att mängden dagvattenföroreningar ökar efter exploatering och innan rening samt att föroreningshalter överstiger riktvärdena för dagvattenutsläpp. Det betyder att åtgärder för dagvattenrening är nödvändiga.

Den övergripande dagvattenutredningen visar på några områden som riskerar att bli drabbade av översvämning vid ett 50-årsregn. Extrema lågtryck kan också påverka Insjöns vattennivå och påverka verksamhetsområdet uppströms om byggnader placeras i låglänta områden.

### **I det fortsatta planarbetet**

En mer detaljerad dagvattenutredning krävs. Fördröjningsåtgärder och reningsanläggningar är nödvändiga och dagens flödesriktning bör ändras i de delar där det är möjligt så att dagvattnet leds söderut till Baggensfjärden istället för till Insjön. Tekniska krav på dammar och anläggningar för drift och underhåll ska utredas och redovisas. Placering och utformning av byggnader och andra anläggningar ska anpassas så att utsläpp begränsas och skador efter översvämningar minimeras. För att ändra avrinningsriktningen från Insjön till Baggensfjärden kan det dock komma krävas tillstånd. Detta behöver utredas i detaljplanskedet.

Dagvatten från tak och naturmark ska så långt som möjligt hanteras åtskilt från dagvatten som är påverkat av verksamheter och hårdgjorda ytor.

### **Natur**

Inom programområdet finns flera bevaransvärda naturobjekt, som delvis kommer att försvinna på grund av exploateringen.

Ett relativt stort område med ädellövskog kommer att försvinna. Ädellövskogen omfattar många gamla ekar med värdefull insektsfauna och lavflora. Ekarna utgör en spridningskorridor



mot bland annat Velamsund för arter knutna till ek. Den rödlistade svampen ekticka växer på några ekar. Det förekommer även inslag av grov gammal tall i området.

En sumpskog kommer att försvinna helt och därmed ett område som bedömts som betydelsefullt för vilt och fåglar.

De delar som är redovisade som natur i programmet kommer inte att ingå i kommande detaljplaner vilket innebär att marken även i fortsättningen kommer att ägas av privata markägare. Skogen kommer sannolikt lämnas för fri utveckling vilket innebär att naturvårdsinsatser som till exempel frihuggning av ekar och tallar inte kommer att ske.

### **I det fortsatta planarbetet**

Befintlig värdefull vegetation som kan sparas inom verksamhetsområdet och intilliggande viktiga rekreationsstråk bör skyddas i detaljplanerna. Ängen bör planläggas som parkmark och skötseln tas över av kommunen.

Kompensationsåtgärder som t.ex. planteringar inom allmän plats och krav på planteringar och gröna tak inom kvartersmarken bör utredas. Dagvattendammar kan också med fördel utformas multifunktionella, så de utöver sin funktion som flödesutjämnare och reningsanläggningar även utformas så att de bidrar till mångfald av djur och växter samt får ett rekreativt värde.

### **Ekonomi**

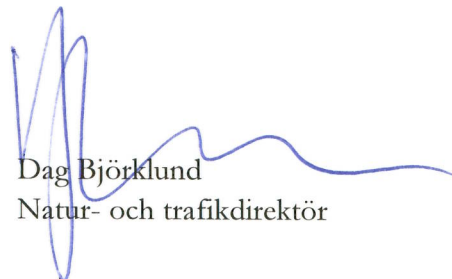
De ekonomiska konsekvenserna gällande utbyggnad och drift av allmänna anläggningar är inte utredda i programmet.

### **I det fortsatta planarbetet**

De ekonomiska förutsättningarna inom nämndens ansvarsområde utreds vidare i kommande planarbeten.

Natur- och trafiknämnden

  
Gunilla Grudevall-Steen  
Ordförande

  
Dag Björklund  
Natur- och trafikdirektör