

## Samrådsyttrande

### Detaljplaneprogram för Bergs gård på Sicklaön

Natur- och trafiknämnden lämnar följande yttrande

#### Programförslaget som helhet

Programförslaget visar att det är möjligt att omvandla oljedepån till en ny attraktiv stadsdel med cirka 2000 bostäder i enlighet med tunnelbaneavtalet. Detta genom att på ett kreativt sätt placera bebyggelsen på redan ianspråktaga ytor med stor hänsyn till landskapsbild, strandskydd samt natur- och kulturmiljö m.m.

#### *Konsekvenser*

Trots att en stor utbyggnad planeras, så har värdefulla delar av natur- och kulturlandskapet respekterats. Det är positivt att förslaget anpassats till landskap, riksintressen och angränsande naturreservat. Det är även positivt att attraktiva friytor/rekreationsanläggningar lagts in i strukturen.

#### Naturreservat Nyckelviken

Det är i handlingarna något oklart var gränsen mot Nyckelviken går. Då Natur- och trafiknämnden förvaltar reservatet, är det av intresse för nämnden att försäkra sig om att reservatet inte påverkas negativt av den planerade utbyggnaden. Det skulle t.ex. underlätta om reservatgränsen fanns med på de olika kartorna i programmet. Erfarenheter har visat att det inte är lämpligt att lägga bebyggelse intill ett naturreservat utan en viss ”skyddszon” mellan de olika markanvändningarna. Vissa beskrivningar omfattar områden som ligger utanför programområdet. Det vore bra om detta framgår av texten.

Med tanke på hur känslig naturmiljön är i Nyckelviken, är det av stor vikt att lämpligheten av en eventuell strandpromenad till och delvis även in i Nyckelviken studeras noggrant. Frågan är omnämnd i programmet men är större än enbart själva strandpromenaden.



### *Konsekvenser*

Om det saknas skyddszon mellan reservat och bebyggelse, kan detta leda till konflikter respektive försvårad reservatsförvaltning. En bebyggelse mycket nära reservatet kan även innebära t.ex. ändrade hydrologiska förhållanden, skuggeffekter, ökat slitage och ev. negativa vind- respektive skuggeffekter.

Med tanke på de naturliga förutsättningarna kan det vara svårt och kanske olämpligt att leda en ny promenad till stranden där Rosendalsravinen mynnar. Ravinen är fuktig och slitagekänslig och det kan vara svårt att hitta lämpliga anslutningshöjder. Personer med rörelsehinder kommer inte att kunna ta sig vidare.

### **Allmänna anläggningar för lek, rekreation etc.**

Programmet innehåller ett flertal anläggningar av allmän karaktär för lek, rekreation, kommunikation etc, vilket är positivt. För att dessa ska kunna förverkligas, är det angeläget att i ett tidigt skede ha en strategi för vem som ska vara huvudman för respektive anläggning. Vissa anläggningar är kostsamma att såväl bygga som ”drifta”. Exempel är hissarna, strandpromenaden, bron, pendelbåtsbryggan samt kallbadet. Då det inte är lämpligt att bada i vattnet vid Berg, så måste det s.k. kallbadet vara utformat som ett bassängbad med reningsanläggning m.m. Bassäng med bastu, omklädning och kiosk måste troligen avgiftsbeläggas och därmed vara kvartersmark som hägnas in. Det bör även klargöras i ett tidigt skede om den planerade bollplanen ska vara en s.k. lekbollplan eller en bokningsbar idrottsplan – d.v.s. kvartersmark.

### *Konsekvenser*

Om inte en huvudman utses med god framförhållning, kan anläggningar av allmänt intresse strykas i planskedet eller vid genomförandet. På t.ex. Kvarnholmen har ett flytande bassängbad tagits med i detaljplanen men ingen huvudman/intressent har engagerat sig. En huvudman bör även tidigt uppskatta storleken på kommande drift- och underhållskostnader, för att bedöma rimligheten i anläggningarnas omfattning och komplexitet.

### **Dagvattenanläggningar**

I samband med programarbetet har en dagvattenutredning tagits fram. Det framgår av denna att området saknar kapacitet att infiltrera betydande mängder dagvatten då större delen av området ligger över berg. Området är även kraftigt kuperat. Kommunen har krav på att 10 mm avrinning från den reducerade ytan skall kunna samlas upp, fördröjas och renas som en del av dagvattenhanteringen i området. Föreslagen reningslösning är växtfiltreringsbäddar samt sedimenteringssystem på allmän plats. Utredningen föreslår att kommunen bör dimensionera anläggningar på allmän platsmark så att dessa även kan rena avrinning från kvartersmark.



Dagvattenutredningen bör kompletteras/utvecklas med hänsyn till att föreslagna anläggningar delvis kan vara mycket svåra att sköta och underhålla. Utredningen bör även närmare studera hur stor del av kvartersdagvattnet som inte går att ta hand om på kvartersmark. Avrinning mellan de första 10 millimetrarna och upp till ett dimensionerande 10-års regn ska enligt utredningen avledas ytligt eller via dagvattenbrunnar och dagvattenledningar. Dagvatten planeras även att släppas ut till en öppen kanal i de östra områdena och till en ny öppen avledningsväg över berget för de västra områdena. Dessa lösningar är tveksamma av olika skäl.

#### *Konsekvenser*

En del av de anvisade lägena kan i princip vara omöjliga att nå med skötselfordon, vilket leder till att en miljösäker och ändamålsenlig/kostnadseffektiv drift inte kan säkerställas.

Ambitionsnivån för omhändertagande av kvartersdagvatten på kvartersmark bör vara hög och rening och fördröjning av kvartersdagvatten på allmän plats begränsas. Det finns inga naturliga renings- eller infiltrationsytor i den bergiga terrängen utan alla ytor måste sprängas ur/fyllas upp, vilket kan leda till förhållandevis stora ingrepp i naturen på allmän plats.

Öppna kanaler medför såväl driftproblem som olycksrisker m.m. En öppen avledningsväg över berget kan leda till att berget spolats rent från vegetation och naturen skadas.

#### **Förskolans placering vid Skönviksvägen**

En av de förskolor som planeras inom programområdet föreslås placeras direkt intill Skönviksvägen på västra sidan av gatan. Förskolan hamnar en bit ifrån planerad ny bostadsbebyggelse intill en relativt trafikerad gata vilket kan innebära sämre förutsättningar för föräldrar att gå och cykla med sina barn till och från förskolan i jämförelse med om förskolan skulle placeras mer centralt i det nya bostadsområdet. Det bör beskrivas hur hämtning- och lämning är tänkt ske vid förskolan. Förskolans placering och utformning bör i ett tidigt skede även studeras utifrån trafiksäkerhetsperspektiv.

#### *Konsekvenser*

Det finns en risk att placeringen av förskolan innebär sämre förutsättningar för föräldrar att gå och cykla med sina barn till förskolan än om förskolan låg mitt i det nya bostadsområdet. Därutöver är det en risk att föräldrar som tar bilen för att hämta eller lämna sina barn vänder eller parkeringar olämpligt på Skönviksvägen vilket kan resultera i bristande trafiksäkerhet och trygghet intill förskolan.

#### **Parkeringsstal bil**

I detaljplaneprogrammet föreslås parkeringsnormen för bil uppgå till 0,7 parkeringsplatser per lägenhet. Det är dock bättre att hänvisa till att Nacka kommuns nya parkeringstal för bostäder ska följas.





### *Konsekvenser*

Om 0,7 bilparkeringar per lägenhet anges i detta skede finns det en risk att antalet parkeringar per lägenhet inte anpassas efter nya förutsättningar. Till exempel kan andelen stora respektive små lägenheter påverka parkeringsbehovet.

### **Parkeringsstal cykel**

I detaljplaneprogrammet föreslås två cykelparkeringar per lägenheten men Nacka kommun har tagit fram nya krav gällande antal cykelparkeringar per lägenhet som är mer anpassat till lägenheternas storlek (se *Rekommenderade parkeringstal för bostäder i Nacka, 2016*).

### *Konsekvenser*

Det finns en risk att det planeras för färre cykelparkeringar än vad behovet blir vilket är negativt då Nacka kommun har som mål att uppmuntra ett ökat resande med cykel.

### **Trafiksäkerhet på gatorna inne i området**

Det vore önskvärt med förtydliganden kring tänkt utformning på lokalgatorna och huvudgatan inom området, till exempel med några typsektioner. Det beskrivs på olika ställen i planprogrammet att lokalgatorna ska utformas som gångfartsgator eller gångfartsområden. Det är viktigt att detta görs där det är lämpligt med tanke på trafiksäkerheten utifrån till exempel vart buss eller sopbil planeras köra och vart in- och utfarter till garage planeras. Alla gator inne i området bör dock utformas på ett sätt som uppmuntrar fordon att hålla lägre hastigheter.

I planförslaget föreslås cykeltrafiken ske i blandtrafik inne i området. Det är dock problematiskt ur trafiksäkerhetssynpunkt vid de gator där buss planeras trafikera.

### **Tillgänglighet till båtbyggnaden**

I planprogrammet föreslås att en pendelbåtsbrygga anläggs vilket är positivt för möjligheten att ta sig till och från Bergs gård. För att båtbyggnaden ska få full funktionalitet är det viktigt att planera för god tillgänglighet till området där bryggan planeras anläggas. Till exempel bör det studeras om det finns behov för bilar att kunna angöra i närheten samt om det bör planeras för cykelparkeringar i anslutning till bryggan. Därutöver kan det finnas behov av att anlägga gång- och cykelbana längst vägen ner till området vid vattnet för att förbättra de trafiksäkra möjligheterna att nå pendelbåten.

### *Konsekvenser*

En möjlig konsekvens om tillgängligheten till båtbyggnaden inte beaktas är att pendelbåten inte används i den omfattning som det finns potential för.

Natur- och trafiknämnden

Gunilla Grudevall-Steen  
Ordförande

Dag Björklund  
Trafik och fastighetsdirektör