



VÄRMDÖ KOMMUN

SAMRÅDSREDOGÖRELSE FÖR PLANPROGRAM
VERKSAMHETSOMRÅDE KIL
NACKA KOMMUN | VÄRMDÖ KOMMUN



DIARIENUMMER:
NACKA: KFKS 2012/219-214 PROJEKT 9425 KIL
VÄRMDÖ: 15KS/72 PROJEKT 21800

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Program för detaljplan för Kils verksamhetsområde, Värmdö kommun och Nacka kommun

Sammanfattning

Beslut om att sända förslaget till detaljplaneprogram på remiss och samråd för Kils verksamhetsområde togs 2015-01-15 i Kommunstyrelsens planutskott i Värmdö samt 2015-02-13 av planchefen i Nacka kommun.

Samråd för planprogrammet för Kils verksamhetsområde har skett från 2015-03-03 till 2015-04-19. Information om samråd skickades ut enligt sändlistor framtagna av respektive kommun. Samrådet annonserades 2015-03-03 i Dagens Nyheter, Svenska Dagbladet och i Nacka Värmdö Posten. Programförslaget fanns att ta del av på respektive kommuns hemsida, Värmdö kommuns kontaktcenter, Nacka stadshus samt biblioteken i Orminge Centrum och Nacka Forum.

Två tillfällen av öppet hus/drop in har hållits under samrådstiden. Första tillfället hölls den 12 mars på kommunhuset i Värmdö kommun och andra tillfället den 19 mars på Idunskolan i Nacka. Representanter från båda kommuner fanns på plats för att svara på frågor. De båda öppet hus besöktes av cirka 30 personer vardera.

Det har inkommit 39 yttranden under samrådstiden. Boverket, Naturvårdsverket och Riksantikvarieämbetet har avstått att yttra sig. Samtliga inkomna yttranden finns att tillgå i sin helhet på samhällsbyggnadsavdelningen på Värmdö kommun samt planenheten på Nacka kommun.

Sammanfattning av inkomna synpunkter på programmet

De synpunkter som har inkommit på programmet för Kils verksamhetsområde berör främst förändringar av landskapsbilden, omhändertagande av dagvatten, tillkommande buller från trafik och verksamheterna, och störningar under byggtid. Det har även inkommit synpunkter på hur hänsyn tagits till rekreation och naturvärden samt om alternativa lokaliseringar studerats för bussdepå och kretsloppscentral.

Länsstyrelsen anger att kommande detaljplaner bör redovisa eventuella riskreducerande åtgärder och eventuella skyddsavstånd med hänsyn till planerad markanvändning, exempelvis för bränslehantering vid bussdepå och för transporter av farlig gods till och från verksamheter. Geoteknisk utredning bör genomföras innan nästa planeringsskede för planerad byggnation på lerhaltig mark och mark med sämre markstabilitet. Eventuella risker för ras och skred bör beaktas och beskrivas i planhandlingarna. För att miljö kvalitetsnormerna ska nås har berörda recipienter behov av en kraftig minskning av näringsämnen och bland annat kadmium och bly. Recipienter som ska beaktas är Baggensfjärden och Insjön med vidare avrinning till Askrikefjärden. En arkeologisk utredning krävs av planområdet.

Trafikverket har behov av en byggnadsfri zon i vägens närhet och redovisar minimimått för avstånd mellan beläggning och kvartersgräns samt mellan kvartersgräns och byggnad. Ytterligare avstånd kan krävas utifrån risk och säkerhet, t.ex. buller eller tryckbankar i vägens närhet samt planerade utbyggnader.

Trafikverket anger att om kommunen accepterar avstegsfall från gällande bullerriktlinjer tar kommunen också ansvar för bullerstörningen. Därmed förutsätts att krav inte kommer att ställas på Trafikverket, i egenskap av verksamhetsutövare, att bekosta bullerdämpande åtgärder efter planens genomförande. Planprogrammets förslag på framtagande av åtgärdsvalsstudie i samarbete med Trafikverket är bra.

Ändringar av programmet efter samrådet

Efter samrådstiden har planprogrammet reviderats med avseende på programområdesgräns mot sydost och föreslaget verksamhetsområde Östra Insjön. Huvudsakliga ändringar är att verksamhetsområdet närmast Gamla Värmdövägen har utökats och nuvarande verksamhetsområde närmast Graningevägen utgår från programmet samt att mellanliggande gata har tagits bort. Text om verksamhetsområdet Östra Insjön har reviderats avseende på ändring av gräns till planprogrammet.

I avsnitt ”Programförslag” för området Västra Kil har texten kompletterats. Bussdepåns avgränsning i samband med detaljplanering ska ses över med avseende på funktion, påverkan på landskapsbild, rekreationsstråk, naturvärden och buller.

Under rubriken ”Kulturmiljöer i Värmdö” har texten kompletterats med beskrivning om Brända bergen.

Textavsnittet om preliminär miljöredovisning och behovsbedömning under rubrik ”Dagvatten och ytvatten” har förtydligats avseende på krav på miljö kvalitetsnormer (MKN). Tillägg om geoteknisk utredning, risk för skred och har lagts till i texten under ”Risk och säkerhet”. Avsnittet om ”Klimatanpassning” har kompletterats med utfall av 100-årsregn med klimatfaktor samt rekommendation om höjdsättning av tillkommande bebyggelse.

Texten i planbeskrivningen under rubriken “Exploateringskostnader” har förtydligats avseende fördelning av kostnaderna för infrastruktur.

I programmets sammanfattning, under rubrik ”Fortsatt planarbete” har texten kompletterats med lista på utredningar som behöver tas fram i samband med detaljplaneringen.

- dagvattenutredningar
- trafik- och bullerutredningar
- miljökonsekvensbeskrivningar
- geotekniska utredningar
- arkeologisk utredning
- gestaltungsprogram
- riskutredning farligt gods

Inkomna yttranden

Yttranden har lämnats av		
	Namn	Fastighetsbeteckning
1.	Boo hembygdsförening	
2.	Boo miljö- och naturvänner	
3.	Bygg- miljö- och hälsoskyddsnämnden, Värmdö kommun	
4.	Fritidsnämnden, Nacka kommun	
5.	Graningevägens samfällighetsförening	
6.	Insjöns villaägarförening	
7.	Lantmäterimyndigheten, Stockholms län	
8.	Länsstyrelsen i Stockholms län	
9.	Miljöpartiet de gröna, Värmdö	
10.	Nacka miljövårdsråd	
11.	Natur- och trafiknämnden, Nacka kommun	
12.	Naturskyddsföreningen i Nacka	
13.	Storstockholms brandförsvaret	
14.	Svenska turistföreningen i Stockholm	
15.	TeliaSonera Skanova	
16.	Trafikförvaltningen, Stockholms läns landsting	
17.	Trafikverket	
18.	Vattenfall eldistribution AB	
19.	Fastighetsägare i Värmdö	Västra Ekedal 1:10 och 1:43
20.	Fastighetsägare i Nacka och Värmdö	Kil 1:1 och Västra Ekedal 1:23
21.	Fastighetsägare i Nacka	Kil 1:5
22.	Fastighetsägare	Kil 1:9
23.	Fastighetsägare i Nacka	Kil 2:2
24.	Fastighetsägare i Nacka	Kil 2:43
25.	Gemensam skrivelse från fastighetsägare i Nacka	Kil 2:87 och 2:88
26.	Fastighetsägare i Nacka	Kil 2:98
27.	Fastighetsägare i Nacka	Kil 2:99
28.	Gemensam skrivelse från fastighetsägare i Nacka	Kil 2:102 och Kil 2:129
29.	Fastighetsägare i Nacka	Kil 2:129
30.	Gemensam skrivelse från fastighetsägare i Nacka	Kil 2:137, 2:138, 2:139, 2:140, 2:141, 2:142, 2:143 och 2:144
31.	Fastighetsägare i Nacka	Kil 9:1
32.	Fastighetsägare i Nacka	Kil 13:2
33.	Fastighetsägare i Nacka	Kil 13:4
34.	Fastighetsägare i Nacka	Kil 14:3
35.	Fastighetsägare i Nacka	Kil 14:4

Har ingen erinran		
36.	Fortum Värme	
37.	Försvarsmakten	
38.	Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott, Nacka kommun	
39.	Riksantikvarieämbetet	

Avstår från att yttra sig		
40.	Boverket	
41.	Naturvårdsverket	
42.	Riksantikvarieämbetet	

Synpunkter på programmet från remissinstanser

1. Boo hembygdsförening

Det kommande detaljplanearbetet är uppdelat i tre etapper, vilket är bra, då det ger flera möjligheter att lämna synpunkter på det fortsatta detaljplanearbetet. Hembygdsföreningen är positiv till att det planeras en återvinningscentral i området. Tanken är att det ska kastas så lite som möjligt genom att det ges möjlighet till återbruk. Det är också positivt att det på återvinningscentralen ska finnas möjligheter till caféverksamhet, loppmarknad och föreläsningar.

Föreningen lämnar följande information om den historiska markanvändningen inom området: ”Brända bergen är ett namn, som tillkom i samband med rysshärjningarna 1719, då skogen brändes ner. I den träskmark, som finns öster om Brända bergen finns det tydliga lämningar av skogsjordbruk med dikning även om det på senare tid skett granplantering där. Den träskmark, som finns öster om bergen är troligtvis en gammal segelled. Farleden var i bruk till 1748, då Farstabrohåls färja mellan Boo och Farstalandet lades ner. Förutom allt geologiskt av mycket gammalt datum, som kan gömmas i den gamla segelleden, Ekedalen, är den träskskog som är ovanlig i våra områden. Det är här, som den biologiska mångfalden är som störst.”

***Kommentar:** Informationen om den historiska mark- och vattenanvändningen tas tacksamt emot och beskrivningen under kulturmiljöer och fornlämningar kompletteras.*

2. Boo miljö- och naturvänner

Det är positivt att programmet gjorts över kommungränserna då utvecklingen av Nacka och Värmdö är beroende av varandra. Det saknas dock en analys på behovet av bussdepå och verksamhetsområden. Värmdö har redan planerat för en ny permanent stor bussdepå. Det ifrågasätts dock om ytterligare en bussdepå på 55 000 kvadratmeter behöver byggas i Kil. Tomter för verksamheter står obebyggda i Nacka och lokaler för verksamheter står tomma längs Värmdöleden i Nacka. I Dalkarlsområdet planeras fler tomter för verksamheter.

En tydlig karta med nivåkurvor saknas i handlingarna. Programmets förslag till etableringar och vägar innebär att stora mängder berg kommer att behöva sprängas bort. Skärgårdslandskapets topografi försvinner och fula, blottade bergsskärningar blir följderna och är inte förenligt med ett hållbart samhälle.

Programområdet ligger i södra kanten av Nacka-Värmdökilen och är också viktigt som spridningskorridor. I trädinventeringen för Kil påpekas värdet av de gamla och grova ekarna i delområde 4 som mycket värdefulla i skärgårdslandskapet. Dessa utgör spridningsväg till ekarna i Velamsund för arter knutna till ek. Ett samband som försvinner om området för bussdepån exploateras.

Programområdet ingår i det större gamla kulturlandskapet kring Kils gård, Graninge och Västra Ekedal som vi anser inte ska utsättas för ytterligare exploatering. Med en friställning av de stora ekarna och tallarna, gallringar och fortsatt bete av de öppna markerna samt bättre tillgänglighet skulle området trots bullerstörning från Värmdöleden kunna bli attraktivt som rekreationsområde.

Det saknas en analys av ekosystemtjänster.

Effekten av bullerdämpning genom byggande av bullervallar och industribyggnader är överskattad när berg sprängs bort och skog tas ned.

Kommentar:

I programmet redovisas värdet av de gamla ekarna samt konsekvenserna av föreslagen exploatering. I miljökonsekvensbeskrivningar för kommande detaljplaner får detta belysas mer ingående. Det angelägna behovet av bussdepå och verksamhetsområden i en växande kommun har vägts i förhållande till naturvärdena. Nyckelbiotoper och områden med utpekat höga naturvärden exploateras inte. I samband med detaljplanering för Västra Kil ska avgränsning för bussdepån ses över bland annat i förhållande till naturvärden.

Det finns ett stort behov av områden för mindre verksamheter när Nacka kommun och Värmdö kommun växer. Kil kan erbjuda plats för verksamheter i ett bra läge utifrån kommunikationer och finns med i översiktsplanen som ett verksamhetsområde.

Bussdepån i Värmdö är till för nuvarande behov. Bussdepån i Kil skulle kunna ersätta bussdepån i Björknäs som idag inte har någon utbyggnadsmöjlighet.

På kartorna över delområden finns höjdkurvor med. Landskapsbilden kommer att förändras när berg sprängs inom områden som ska exploateras. De högsta bergen samt nyckelbiotoper lämnas orörda.

Slyröjning, friställning av ekar och andra naturvårdsåtgärder kommer att genomföras i delar som planeras som kommunal naturmark i Nacka. Övrig mark som fortfarande kommer att vara kvar som privat naturmark kommer även i fortsättningen att skötas av markägaren. Området runt ängen med dagvattendammen i Västra Kil kommer att utformas som park med rekreativa värden.

Någon regelrätt ekosystemanalys finns inte i programmet. Dock beskrivs nuvarande ekosystemtjänster och de övergripande förutsättningarna för bland annat dagvatten, klimat och biologisk mångfald. Konsekvenserna av programmet beskrivs också.

3. Bygg- miljö- och hälsoskyddsnämnden, Värmdö kommun

Nämnden konstaterar att många av de problem som kan uppkomma med anledning av framtida planläggning av området har identifierats i planprogrammet. Framst är det inverkan på den befintliga naturmiljön med höra naturvärden, men också buller från väg 222 och tillkommande buller från nyetablering av verksamheterna som kan innebära en olägenhet för de boende norr om området, främst i Nacka kommun. Det finns också identifierade problem med dagvattenhantering i området. Ökad trafik kommer att kräva en godtagbar trafiklösning i området.

Nämnden är av den uppfattningen att det bör utredas om exploateringen av detta område är förenligt med miljöbalkens hushållningsbestämmelser i 3-4 kap MB. Detta ska enligt 2 kap. 2 § PBL prövas vid planläggning. De redovisade naturvärdena på platsen kan innebära att man genom exploateringen påtagligt kan skada områdets karaktär (3 kap 2 § MB) och att åtgärderna kan vara av sådan karaktär att detta område, som av allmänt intresse är av intresse för sina natur- och kulturvärden, påtagligt kan komma att skadas. I 2 kap 6 § framgår att behovet av grönområden i närheten av tätorter särskilt ska beaktas. Detta är en aspekt som måste utredas i tidigt i planarbetet för att kunna ta ställning till om exploateringen över huvud taget kan komma till stånd.

Vid planläggning är det mycket viktigt att bullerproblematiken utreds och att planen möjliggör bullerdämpande åtgärder både mot trafikbuller och buller från de tillkommande verksamheterna samt under anläggningsfasen.

Nämnden anser att det är mycket viktigt att dagvattenhantering får även fortsatt central plats i planläggningsprocessen så att de identifierade problemområdena kan få en ändamålsenlig lösning. Strandskyddet bedöms inte påverkas nämnvärt av det föreslagna upphävandet och särskilda skäl bedöms föreligga för att upphäva strandskyddet inom kvartersmark i planen.

Sprängning av berg kan medföra stora olägenheter för de boende på grund av buller och damning och generera stor mängd massor som kan leda till ökat antal transporter.

Påverkan på landskapsbilden genom bergsskärning, schakt och dagvattendammar samt nyetablering av verksamheter kommer att medföra en dramatisk omdaning av hela området. Detta är helt klart en utmaning ur rent informationsperspektiv då exploateringen annars kommer att medföra många negativa synpunkter från boende i båda kommunerna. Det är viktigt att arbetet sker med stor transparens och att synpunkter från både närboende och andra beaktas och tas tillvara redan i tidigt skede.

Det finns en identifierad markförening inom planområdet som bör utredas vidare för att avgöra vilka konsekvenser markföreningen får för den fortsatta planläggningen.

Kommentar:

Programområdet är mycket påtagligt påverkat av trafikbuller buller varför det utnyttjas i begränsad omfattning för rekreation. Området bedöms vara stort men inte ianspråktaget eller påverkat av exploateringsföretag förutom Värmdöleden och Gamla Skärgårdsvägen. Naturområdena på båda sidor av Gamla Skärgårdsvägen har inventerats med avseende på värdefull natur och topografi. Genom att verksamhetsområdena är placerade mellan nyckelbiotoper och anpassade till så långt som möjligt till naturvärdesobjekt bedöms programmet inte leda till en påtaglig påverkan av områdenas karaktär. Högsta bergstoppar lämnas orörda och befintliga stigar och utsiktsplatser hålls tillgängliga för friluftslivet. Planförfattarna bedömer att föreslaget planprogram inte strider mot hushållningsbestämmelserna i miljöbalken.

Frågor om buller från trafik och verksamheter ska beräknas och studeras noggrant i samband med detaljplaneringen. Det kommer då att framgå om det är nödvändigt med bulleravskärmning, var de bör placeras och hur de bör utformas för att få bästa effekt.

Frågor om dagvatten ska studeras noggrant i samband med detaljplaneringen. För påverkan på dagvatten och grundvatten ska en beskrivning av miljökonsekvenserna göras. Även påverkan på recipienterna ska redovisas.

Under anläggningsfasen kan det uppkomma buller, exploatören ska under anläggningen ta fram ett egenkontrollprogram som visar hur man kommer att hantera bullret för att orsaka minsta möjliga störning.

I det fortsatta arbetet bör ett gemensamt gestaltungsprogram tas fram för Nacka och Värmdö. Det bör beskriva gestaltungsprinciper för t.ex. bergsskärningar, dammar, bullervallar och planteringar. Gestaltungsprogrammet kommer sedan att ligga till grund för detaljplanerna och projekteringen.

Schakt och andra arbeten i potentiellt förorenad mark får inte göras utan samråd med den myndighet som har ansvaret för tillsyn enligt miljöbalken inom den förorenade platsen.

4. Fritidsnämnden i Nacka

Inom programområdet bör utredas om det finns möjligheter att lokalisera föreningsverksamhet, förslagsvis bullerstörande idrott som motorsport eller liknande i närheten av motorvägen.

Kommentar: *Den markanvändning som föreslås i programmet följer översiktsplanens intentioner. Det finns höga naturvärden i området och ett äldre kulturlandskap. Bedömningen är att inte ta i anspråk mer mark för exploatering och därmed inte heller motorsport.*

5. Graningevägens samfällighetsförening

För alla tre områden i programmet planeras förbindelse till Graningevägen. Det är samfällighet som är huvudman för Graningevägen. Samfällighetsförening påpekar det olämpliga i att stimulera ökad gång- och cykeltrafik på Graningevägen. Vägen saknar idag vägbelysning och samfällighetsförening har inga planer på att anlägga vägbelysning utefter vägen. Man bör utreda konsekvenserna av ökad närvaro av oskyddade trafikanter på Graningevägen, både såväl under dagtid som efter mörkrets inbrott.

Samfällighetsföreningen efterfrågar en redogörelse av hur anslutningarna av de planerade gång- och cykelvägarna till Graningevägen ska göras. Redogör även kostnader, olägenheter under byggtiden och framtida underhåll.

Enligt programmet ska gatorna inom programområdet vara allmän plats. Redogör huvudmanfrågan för cykelvägen som går genom verksamhetsområdet Östra Insjön för att sedan gå en sträcka på Graningevägen innan den kommer ut på Gamla Skärgårdsvägen. Hur hanteras underhållet av sträckan på Graningevägen?

I programmet redovisas fem dagvattendammar, varav två har sin avrinning mot baggensfjärden och en mot Farstaviken. Vatten från dessa tre dammar kommer att passera under Graningevägen. Redogör hur vägkroppen säkerställs på lång sikt och under byggtiden.

Det är 28 fastigheter i Graninge samfällighetsförening som delar på kostnaderna genom andelstal. 25% av andelarna ligger idag på fastighet Västra Ekedal 1:10 som ägs av JM. Om kommunen nu stänger av väganslutningen från det planerade verksamhetsområdet och ersätter den med en cykelväg kommer samfällighetsföreningen att tappa en del av andelstalet. Redogör hur samfällighetsföreningen kommer att kompenseras. Kommer Värmdö kommun in som andelsägare genom att ansvara för cykelvägens sträckning på Graningevägen? Föreningen vill veta om det är Värmdö kommun som begär och står för kostnaderna för en ny förrättning och andelstalsberäkning.

Redogör om den nuvarande anslutningen mellan verksamhetsområdet Östra Insjön och Graningevägen kommer att användas under byggtiden med ökad trafik som följd innan anslutningen stängs av.

Kommentar: Förslaget till detaljplaneprogrammet har reviderats avseende på verksamhetsområdet Östra Insjön. Anslutning av gång- och cykelväg från verksamhetsområdet har tagits bort i det reviderade förslaget. Någon gång- och cykelväg varken mellan Östra Kil och Graningevägen eller Västra Kil och Graningevägen har inte varit aktuell. I kartmaterialet har det däremot redovisats en eventuell stig mellan verksamhetsområden och Graningevägen. I kommande detaljplanearbeten kommer behov av gång- och cykelvägar utredas mer detaljerat.

I och med att förslaget om verksamhetsområde för Östra Kil har reviderats och förbindelsen mellan verksamhetsområde och Graningevägen har tagits bort. Efter revideringen är förhållandena oförändrade mot dagens läge gällande underhåll.

En mer ingående dagvattenutredning kommer att ske i samband med detaljplaneläggning. Hur vattnets passering under Graningevägen både under byggtiden och på lång sikt kommer att hanteras redovisas i kommande detaljplaner med tillhörande avtal.

I och med revidering av verksamhetsområde Östra Kil kommer det inte att ske några ändringar av nuvarande andelstal för Graningevägens samfällighetsförening. Graningevägen ska inte heller användas för byggtrafik.

6. Insjöns villaägarförening

Villaägarföreningen har vid flera tillfällen fått möjlighet att följa och kommentera programarbetet. Föreningen har uppskattat denna möjlighet och ser också resultat av i några mindre ändringar, bland annat att ängsmarken som gränsar mot Uttervägen föreslås lämnas orörd. Jämfört med tidigare planer noterar föreningen med tacksamhet att både Skärgårdsberget med hållmarkstallskog och angränsande barrskogsområde föreslås bevaras som naturmark.

I stort anser föreningen att programförslaget till omfattning och form anpassats väl till de förutsättningar som området erbjuder.

Nuvarande gångförbindelse mellan Uttervägen och Graningevägen via Kils gårds gamla brukningsväg bör sparas. Det aktuella områdets värde lyfts också fram i beskrivningen av kulturmiljön. Ytan för bussdepåns norra del behöver då minskas med en fjärdedel motsvarande ca 1,4 hektar, vilket också skulle minska behovet av sprängning. I stället kan de två närmaste industritomterna ingå i depån. Då skulle depån rymma mer än 140 bussar. Björknäs med sina ca 115 bussar ligger transportlogistiskt optimalt till då hälften av linjerna som sätts ut från Björknäs börjar och slutar sin trafikuppgift på Sicklaön. En nedläggning av Björknäs och flytt till Kil skulle drastiskt öka antalet tomkörningsmil.

Detta i kombination med att en ny bussdepå kommer att öppnas 2016 i Charlottendal gör att frågan om en eventuell avlastning av Björknäs genom tursättning av de linjer som idag ändå utgår från Gustavsberg borde vara ett alternativ som skulle kunna diskuteras om det enbart är kapacitetsfrågor avseende Björknäs som utgör grunden för förslaget.

Föreningen efterlyser en tydlig redovisning av effekterna i samband med etableringsfasen, och då särskilt omfattning och konsekvenser av de omfattande sprängningsarbeten som kommer att krävas för i första hand anläggandet av en kretsloppscentral. Fastigheter längs Kräftvägen, Rundvägen och slutet av Värmdövägen och Lagnövägen riskerar att utsättas för buller och damm.

Föreningen efterlyser också en tydligare beskrivning av de problem kombinationen av en ökad mängd hårdgjord yta och en ökad trafik för med sig. Dagvattenflödet till Insjön, trots ett antal åtgärder, väntas bli fyra gånger så stort som idag. Med tanke på rådande topografi ställer sig föreningen frågande till uppgiften om att område A2 beräknats ha sitt utflöde mot Baggensfjärden.

Kommentar: Nacka kommun är medveten om att gångförbindelsen mellan Uttervägen och Graningevägen via Kils gårds brukningsväg fyller en viktig funktion för de närboendes rekreation. Bussdepåns avgränsning ska noggrant studeras i kommande detaljplan utifrån landskapsbild, naturvärden, rekreation och buller.

Om bussdepån i Björknäs frigörs kan Björknäs centrum utvecklas. Efter antaget detaljplaneprogram ska diskussion påbörjas mellan Nacka kommun och Trafikförvaltningen om Björknäs utveckling.

Buller från kretsloppsanläggning, småindustri och bussdepå ska utredas och studeras noggrant vid detaljplaneringen. Det kommer då att framgå om det är nödvändigt med bulleravskärmning, var de i så fall ska placeras och hur de ska utformas för att ge bästa effekt.

Om det blir en bussdepå ska en luftutredning/-beräkning göras vid arbetet med detaljplan. Generellt är nya moderna bussdepåer bättre rustade för att minska utsläpp till luft. Anläggningen bör också utformas så att buller minimeras från depån till bostäder.

Dagvattnets påverkan på både Baggensfjärden och Insjön är mycket viktig. Det ska därför studeras noggrant i samband med detaljplanering. Både för varje enskild detaljplan, men även i ett större sammanhang som omfattar hela programområdet. Även åtgärder som är positiva för Insjöns vattenkvalitet inom hela avrinningsområdet ska studeras och eventuella åtgärder utanför programområde ska utredas. I det fortsatta planarbetet ska konkreta åtgärder föreslås och åtgärdernas effekter redovisas.

Dagvatten ska fördröjas inom respektive fastighet och renas innan överskottsvatten avleds till kommunens dagvattennät. Hårdgjorda ytor med 20 parkeringsplatser eller fler, förses med oljeavskiljare. Verksamheter som till exempel bussterminal kommer att behöva fler oljeavskiljare och åtgärder för rening av dagvatten. Dagvatten från allmän plats och gator kommer att renas i planteringsytor med skelettjord. Därefter leds dagvattnet till dammar för ytterligare rening och efterpolering. Det momentana dagvattenflödet norrut till Insjön kommer inte att öka utan regleras via dammarna. Utflödet från fördröjning i dammar sker under en längre tid.

En miljökonsekvensbeskrivning ska göras i detaljplaneskedet med avseende på hur dagvattnet påverkar sjön Insjön, Baggensfjärden och grundvattnet i området.

7. Lantmäterimyndigheten, Stockholms län

Programförslaget föreslår kommunalt huvudmannaskap, vilket är även Lantmäteriets uppfattning att huvudmannaskapet ska vara kommunalt.

Kommentar: Synpunkten noteras.

8. Länsstyrelsen i Stockholms län

Länsstyrelsen i Stockholms län ser mycket positivt på kommunernas ambitioner att utveckla ett nytt verksamhetsområde i ett kollektivtrafiknära läge och att detaljplaneringen föregås av ett gemensamt planprogram som belyser viktiga övergripande frågor. Länsstyrelsen bedömer att förslaget, under nu kända förhållanden, inte strider mot de intressen som Länsstyrelsen har att bevaka enligt 11 kap. 10§ PBL under förutsättning att nedanstående synpunkter beaktas.

Det PM som Structor tog fram för biogasanläggning och vindkraft saknar en beskrivning av risker kopplade till transporter av farligt gods och planerade verksamheter.

Programområdet löper längs Värmdöleden som är primär transportled för farligt gods. Kommunen behöver redovisa en riskbild över planområdets närhet till väg 222. Kommunen behöver säkerställa ett bebyggelsefritt område om minst 25 meter från väggkant till väg 222.

Detaljplaner bör redovisa eventuella riskreducerande åtgärder och eventuella skyddsavstånd med hänsyn till planerad markanvändning, exempelvis för bränslehantering vid bussdepå och för transporter av farlig gods till och från verksamheter.

Enligt Länsstyrelsens beslut 30 mars 2015 är det utökade byggnadsfria området från väggkant för ej detaljplanelagt område ändrat från 50 meter till 30 meter för väg 222.

Länsstyrelsen anser att geoteknisk utredning bör genomföras innan nästa planeringsskede för planerad byggnation på lerhaltig mark och mark med sämre markstabilitet. Eventuella risker för ras och skred bör beaktas och beskrivas i planhandlingarna. De geotekniska förhållandena och markstabiliteten kan påverkas av ett förändrat klimat med ökad nederbörd och högre temperaturer.

Dagvattenutredningen är bra och tar upp och hanterar viktiga frågor. Ökade föroreningsmängder utgör ett problem eftersom berörda ytvattenförekomster redan i dagsläget inte uppnår miljö kvalitetsnormerna (MKN).

För att miljö kvalitetsnormerna ska nås har berörda recipienter behov av en kraftig minskning av näringsämnen och bland annat kadmium och bly. Recipienter som ska beaktas är Baggensfjärden och Insjön med vidare avrinning till Askrikefjärden. Enligt programhandlingarna kommer dagvattenutsläppen av föroreningar till recipienterna att öka.

För att programmet inte ska motverka en bättre vattenkvalitet och att MKN uppnås bör man visa att utsläpp av ovanstående ämnen inte ökar och helst bör utsläppen minska. Att behålla samma utsläppsnivåer eller åstadkomma en minskning när ett så stort naturområde exploateras är svårt. Om det i avrinningsområdet genomförs åtgärder som tillsammans beräknas minska utsläppen av föroreningar så mycket att resultatet blir en betydligt bättre vattenkvalitet och att MKN uppnås så kan en liten ökning från planområdet vara acceptabel. I det fortsatta planarbetet bör visas på konkreta åtgärder och åtgärdernas effekter.

Utifrån VISS bör kommunerna göra en bedömning av den negativa påverkan från detaljplanerna i förhållande till det bedömda förbättringsbehovet. Kommunerna bör även i fortsättningen bedöma påverkan på grundvatten även om ingen grundvattenförekomst med miljö kvalitetsnormer påverkas av programområdet.

Miljökvalitetsnormerna är bindande för kommuner och myndigheter. De innebär ett skarpt ickeförsämringskrav samt att man för de flesta vatten måste genomföra åtgärder för att vattenkvaliteten ska förbättras så att normerna följs.

Planprogrammet ligger delvis inom riksintresseområde för kulturmiljövården. Länsstyrelsen delar kommunens uppfattning att programmet är möjligt att genomföra utan att påtagligt skada riksintresset. Det är ändå av stor vikt att i det fortsatta planarbetet redovisa påverkan på riksintresset och redogöra för konsekvenserna av de projekt som planeras.

Det är även viktigt att ta hänsyn till kulturhistoriskt värdefulla miljöer som ligger utanför riksintresseområde och att eftersträva att landskapsbilden och väsentliga karaktärsdrag bevaras. Antikvarisk kompetens bör finnas med i det fortsatta arbetet. Det är positivt och angeläget att kulturmiljö och landskapsbild enligt programhandlingen ska finnas med i den behovsbedömning som ska tas fram. En arkeologisk utredning krävs av planområdet. En ansökan om detta har inkommit till Länsstyrelsen.

Planprogrammet behöver redovisa hur förslaget överensstämmer med den kommunala avfallsplanen som ska ingå i kommunens renhållningsordning. Det behövs tillstånd eller anmälan enligt 9 kap 6§ miljöbalken för kretsloppscentralen.

Länsstyrelsen delar kommunernas bedömning att framtida detaljplaner inom programområdet kommer att innebära betydande miljöpåverkan. Den slutliga bedömningen får göras inom ramen för varje detaljplan.

Kommentar: *En särskild riskutredning om transporter för farligt gods ska göras i samband med kommande detaljplaner. I programmet är det 25 meter mellan Värmdöleden och kvartersmark för verksamheter.*

Dagvatten ska studeras noggrant i samband med detaljplaneringen med avsikt att klara miljökvalitetsnormer för varje enskild detaljplan och för programområdet. Även åtgärder som är positiva för avrinningsområdet i stort ska studeras. I det fortsatta planarbetet ska konkreta åtgärder föreslås och åtgärdernas effekter redovisas. För påverkan på dagvatten och grundvatten ska en särskild beskrivning av miljökonsekvenserna göras.

En geoteknisk utredning ska göras i samband med detaljplan för planerad byggnation på lerhaltig mark. Risk för ras och skred ska beaktas. Även i kommande detaljplaner redovisas konsekvenserna för riksintresse för kulturmiljövården. Antikvarisk kompetens har funnits med i projektgruppen. Den arkeologiska utredningen som har ansökts kommer att genomföras i samband med de kommande detaljplanerna.

Programmets förslag på återbruk stämmer väl med Värmdö kommuns mål 2 i avfallsplanen: "Öka återanvändningen" genom att "lämna prylar och kläder till återanvändning via ÅVC eller second-handbutiker" samt "att bygga upp en anläggning för återbruk". Kretsloppscentralen kommer i sin helhet underlätta mål 3 i avfallsplanen: "Öka återvinning av material och energi". Kretsloppscentralen i Kil finns med i Nackas avfallsplan.

9. Miljöpartiet de gröna, Värmdö

Miljöpartiet påpekar att beslutet att skicka ut förslaget till program för verksamhetsområdet Kil avgjordes redan den 11 november i Värmdö kommuns Samhällsplaneringsnämnd. Vid sammanträdet beslutades att programmet skulle skickas på samråd med följande tilläggsbeslut:

Samhällsplaneringsnämnden i Värmdö vill skicka signalen till Nacka kommun att vi inte är intresserade av den föreslagna placeringen av kretsloppsparken i programförslaget eftersom Värmdö kommun planerar för en liknande anläggning några kilometer bort vid Värmdö marknad.

Besluten i ärendet blev dock inte protokollförda i novembersammanträdet, utan ärendet togs upp på nytt i januari i kommunstyrelsens planutskott och beslutades utan tilläggsbeslut.

Miljöpartiet är positiv till att den västra delen av verksamhetsområdet närmast väg 222 planläggs som verksamhetsområde. Det är viktigt att i möjligaste mån undvika onödig sprängning och ianspråktagande av orörd natur för att skapa ett verksamhetsområde så mycket i samklang med naturen som möjligt.

Att ta bort kretsloppspark i Östra Kil skulle ge möjlighet för flera verksamheter att etablera sig i området. Miljöpartiet vill poängtera vikten av att det inte blir handel i Kil.

En placering av en gemensam kretsloppspark i Kil i stället för en på Ekobacken och en mer centralt placerad i Nacka innebär längre resor för såväl Värmdöbor som Nackabor och frångår från den planering som Värmdö kommun sedan länge har haft vad gäller utvecklingen av återvinningsstationer.

Miljöpartiet anser att tjänsteskrivelsen borde varit tydlig med att byggandet av en kretsloppspark i Kil medför att den planerade kretsloppsparken på Ekobacken inte blir av, vilket innebär att ändringen saknar stöd i Värmdö kommuns översiktsplan. En sådan ändring behöver noga studeras och konsekvensbeskrivas vad gäller tillgänglighet, klimatpåverkan, medborgarnytta m.m.

Verksamhetsområde Östra Insjön vill Miljöpartiet undanta från planläggning i det här skedet, vilket medför att den nedre cirkulationsplatsen också kan undantas. Det är dock viktigt att bibehålla utökade infartsparkeringsmöjligheter och gc-väg i planarbetet.

När verksamheterna är på plats vill Miljöpartiet återigen se över möjligheterna till såväl etablering av vindkraft som ett mindre antal bostäder i östra Insjön. Visionen är bostadsområden och/eller verksamhetsområden som klarar sin egen energiförsörjning lokalt inom området Kil/Östra Insjön enligt översiktsplanens intentioner.

Det är viktigt att våtmarken i Östra Insjön, som har höga värden, bevaras och att biologisk mångfald och naturvärden särskilt undersöks i miljökonsekvensbeskrivningen av området under det framtida planarbetet.

Kommentar: Miljöpartiets synpunkter om hantering av ärendet i de politiska nämnderna i Värmdö kommun noteras.

Om det visar sig att kretsloppscentralen inte kommer att anläggas finns det möjligheter för andra verksamheter att etablera sig på platsen. Det är viktigt att i kommande detaljplaner omöjliggöra handel i verksamhetsområdena.

Sprängning kommer i framtida detaljplaner studeras ingående och anpassas till verksamheternas behov, landskapsbilden och de allmänna gestaltungsprinciperna i detaljplaneprogrammet. Kommunernas ambition är att undvika så långt som möjligt ianspråktagande av värdefull natur och skapa verksamhetsområden i samklang med natur.

En gemensam kretsloppscentral i Kil har möjlighet att erbjuda bättre öppettider och underlag för återbruk jämfört med två separata anläggningar. Längre öppettider medför att kommuninvånarna i respektive kommun kan besöka anläggningen i samband med andra resor, t.ex. på väg till arbete, fritidsaktiviteter och handel. Platsen i Kil ger möjlighet utöver en återvinningscentral även utrymme för ett större återbruk. Den möjligheten saknas inom det planerade området för återvinningscentralen i Ekobacken. I gällande plan i Ekobacken finns område omfattande 1,3 ha för återvinningscentral. Den yta som krävs för en återvinningscentral med återbruk är minst 3,5 ha. Ekobackens yta räcker därmed inte till för både återvinning och återbruk. Genom återbruksverksamheten kommer klimatpåverkan att minska medan medborgaryttan ökas.

När översiktsplan antogs 2011 fanns ingen vision om en kommungemensam återvinningscentral med återbruk tillsammans med Nacka kommun. Utveckling kring återbruk har under senare åren mognat till ett systemtänk för att tillvarata och återanvända varor. Det är mer praktiskt för medborgare att lämna förbrukade varor till en plats i stället för att behöva besöka flera platser. Dessutom kan sorteringen mellan det som är avfall och det som kan återanvändas ske på plats.

En del av föreslaget verksamhetsområde Östra Insjön har reviderats, Huvudsakliga ändringar är att verksamhetsområdet närmas Insjön utökats, nuvarande verksamhetsområde närmast Graningevägen utgår från programmet och mellanliggande gata har tagits bort. Cirkulationsplatsen vid Gamla Skärgårdsvägen kvarstår. Trafikflödena samt behov av cirkulationsplats kommer att studeras vidare i kommande arbete med detaljplaner.

Miljöpartiet vill att både bostäder och vindkraft etableras inom Östra Insjön. Programmet omöjliggör inte eventuella kommande vindkraftsetableringar. Enligt Värmdö kommuns översiktsplan ska Kil och Västra Ekedal användas för arbetsplatsområden. Frågan om bostäder inom området har prövats och diskuterats tidigare. Bostäder är inte aktuella inom programområdet.

Våtmarken i Östra Insjön har en mycket viktig funktion i hantering och rening av dagvatten och kommer att bevaras.

10. Nacka miljövårdsråd

Disponering av området för ”verksamheter” accepteras, trots negativ naturpåverkan, eftersom översiktsplanen följs. Verksamheterna bussdepå, infartsparkering, kretsloppscentral med återvinning och småföretag är Nacka Miljövårdsråd positiv till. Att förlägga dessa verksamheter i bullerstört område och invid trafikleder anses lämpligt. Även koordinationen med Värmdö kommun så att ett sammanhängande verksamhetsområde bildas är positivt.

Att inte placera biogasanläggning inom detta område är bra. Att öppna möjlighet för framtida vindkraftverk är inte bra. För miljövänlig energiproduktion bör i stället andra lämpliga sätt användas, som till exempel solenergi på tak och framför lämpliga bergsskärningar, bergvärme, sjövärme mm.

Nacka miljövårdsråd instämmer i planprogrammets beskrivning av befintlig landskapsbild och föreslår att i området Västra Kil reservera en remsa natur längs Värmdöleden för att något av det befintliga landskapet kan bevaras och upplevas från Värmdöleden. Industriområdet bör synas så lite som möjligt från vägen. Programförslagets markreservat på 25 meter ska utökas till minst 50 meter med hänsyn till reservat för spårtrafik samt avståndskrav till farligt gods väg.

Avstånd till busshållplatserna är för långt från bussdepån och riskerar alstra onödig busstrafik.

En markreservat för en järnvägsstation bör göras redan nu för att säkerställa god framtida kollektivtrafik för trafikanter på Kils arbetsplatser, Graninge stiftsgårds vård- och omsorgsboende samt äldreboenden, naturreservat och bostadsområden vid Insjön och Kils gård samt infartsparkering.

Det är viktigt att naturmark norr om verksamhetsområde Västra Kil och området närmast Graningevägen i programområdets sydöstra del ska bevaras och skötas. Att behålla ett sort rekreationsområde för bostäderna vid Insjön och spridningskorridorer för djur och växter är mycket viktigt. En skötselplan för all natur inom det föreslagna programområdet måste upprättas och resurser avsättas för att följa denna.

För samtliga byggnationer anser Nacka Miljövårdsråd att kommunen måste ställa krav på ekologiskt byggande. Energieffektivitet, grönytefaktor, klimatpåverkan, transportbehov mm. bör beaktas och möjligheterna att utnyttja solenergi, berg- och sjövärmvärme bör undersökas.

Kommentar: Synpunkterna om områdets disponering noteras.

Vindkraftverk finns inte med i programmet för Kil. Vindkraftsverks konsekvenser för landskapsbild och närhet till bostäder har inte detaljstudierats i programmet då det i dagsläget inte är ekonomiskt intressant att anlägga mindre enstaka vindkraftverk. Övriga synpunkter om miljövänlig energiproduktion kan studeras vidare i kommande detaljplanen om huvudmän för kommande verksamheter är intresserade.

Konsekvenserna för landskapsbild och eventuella åtgärder för att minska effekterna ska utredas vidare i kommande planarbeten. Omfattning av markreservat för spårtrafik samt avstånd till primärled för farlig gods väg kommer att studeras närmare i kommande detaljplanearbete.

Synpunkt om avstånd till busshållplatser noteras.

Mark reserveras inte för järnvägsstation då goda kollektivtrafikförbindelser med buss utgör grunden. Det blir inte heller tillräckligt stort befolkningsunderlag för spårbunden trafik.

Skötselplaner kommer att upprättas för de delar där kommunen tar över ansvaret för drift och underhåll. Övrig naturmark föreslås även i fortsättningen att vara kvar i privat ägo. Exakt avgränsning avgörs i kommande detaljplaner.

Ekologiskt byggande kan studeras vidare i kommande detaljplaner.

11. Natur- och trafiknämnden i Nacka

Trafikutredningen till planprogrammet håller inte tillräcklig kvalitet. I samband med fortsatt planarbete bör kommande trafikutredning baseras på nya mätningar, flöden och använda nya kapacitetsberäkningar.

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

Principsektionerna för vägar som redovisas i programmet bör kompletteras med sidoområden och belysningsstolpar. Definiera dimensionerande fordon och se över längslutning. Sektioner och utformningsförslag bör stämmas av gentemot Riktlinjer för gatustandard i Nacka kommuns tekniska handbok.

Motivera varför vänstersväng ut från kretsloppscentral föreslås förbjudas av trafiksäkerhetsskäl.

Trafikverket bör komplettera med belysning på södra påfarten för att förbättra trafiksäkerheten vid korsningen.

Dimensioneras inte vägnätet, korsningar och avstånd mellan korsningar efter långa och tunga fordon riskerar långa fordon täppa igen mellan korsningar. Trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter kan bli lidande. Det är viktigt med sidoområden för att få plats med belysningsstolpar, vägmärken, elskåp och snöröjning.

Det är bra att trafiksäkerheten för gång och cykel samt hastighetsproblemen längs 622 lyfts. Bra förslag med sänkt hastighet och viktigt att vägen utformas utifrån samma förutsättningar. Programmets förslag till uppsamlingsgatans utformning bör gälla framför trafikutredningens.

Ange parkeringstal för bil och cykel.

Beskriv infartsparkeringens framtida behov, lokalisering och trafikallsträng mer utförligt.

Viktigt med tidig dialog och samordning med Trafikverket och Trafikförvaltningen. Bussdepåns kapacitet och trafikallsträng ska utgå från Trafikförvaltningens framtida behov och även beakta möjligheterna att ha kapacitet för den befintliga depåverksamheten i Björknäs. Fortsatt utredning om ny påfart från bussdepån till väg 222 är en samordningsfråga för Trafikverket och Trafikförvaltningen. Bra att föreslå en ny busshållplats vid kretsloppscentralen.

Ändra så att det i programmet står att kretsloppscentralen bedöms omfatta 30 000- 40 000 kvadratmeter.

VA-frågorna och dagvattenfrågorna måste belysas grundligare i det fortsatta arbetet.

Programförslaget innebär en försämring av rekreativvärdet eftersom tillgängligheten till stora befintliga rekreativområden försvinner. Flera gångvägar och stigar försvinner. Om det blir en bussdepå blir det den mest dominerande verksamheten och kommer att upplevas som ett hinder då den blir inhägnad. En ny gångväg mellan bussdepån och bergsskärningarna mot omgivande berg riskerar att upplevas som otrygg.

Befintlig äng mellan verksamhetsområdet och Insjöns villaområde sparas. Upplevelsevärde på ängen kan påverkas negativt då bussdepån blir synlig från ängen.

Landskapet utmed Värmdöleden påverkas i stor omfattning. Det är positivt att en bullervall anläggs utmed Värmdöleden och tillkommande bebyggelse kan bidra till att minska bullret från Värmdöleden.

Verksamhetsområden upplevs ofta som otrygga att vistas i när det är mörkt. Höga bergsskärningar kommer att bli synliga från vägarna och gångvägarna. Upplevelsen av det nya landskapet påverkas av sprängteknik, lutning och behandling av marken nedanför bergsskärningen och placering av bebyggelsen.

Särskild omsorg krävs vid gestaltningen av platser som staket, bergsskärningar och i trafikmiljöer som riskerar att upplevas som otrygga. Ängen bör avskärmas mot verksamhetsområdet genom planteringar eller liknande.

Inför fortsatt planarbete bör ett övergripande gestaltungsprogram tas fram för allmänna anläggningar såsom vägar, stigar och dagvattendammar och utvecklas inom respektive delområde. Även utformning och placering av bebyggelse, plank och parkeringar bör ingå och ligga till grund för planbestämmelser och riktlinjer.

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.

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

Inom programområdet finns flera bevaransvärda naturobjekt som delvis kommer att försvinna på grund av exploateringen, däribland ädellövskog och sumpskog. De delar som är redovisade som natur i programmet kommer inte att ingå i kommande detaljplaner. Det innebär att marken även i fortsättningen kommer att ägas av privata markägare. Skogen kommer sannolikt att lämnas för fri utveckling och naturvårdsinsatser kommer inte att ske.

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 till exempel planteringar inom allmän plats och krav på planteringar och gröna tak inom kvartersområden bör utredas. Dagvattendammar kan med fördel utformas som multifunktionella så att 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.

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

Kommentar: Detta är ett samverkansprojekt med Värmdö kommun, där diskussioner förs med både Trafikverket och Trafikförvaltningen för att uppnå en god lösning på samtliga delar av anläggningen, såsom utformning och komplettering av belysning, refuger, räcken samt andra trafiksäkerhetsåtgärder.

Trafikutredningen kommer i ett senare skede att kompletteras med både aktuella trafiksiffror samt åtgärder och hänsyn som måste tas i detaljplanearbetet. Det ska även ingå att se över utformningsförbättringar och utrymmen som särskilt erfordras för den tunga trafiken.

Infartsparkeringarnas antal och placering samt övriga verksamheters trafikallstring med fullt utbyggd anläggning har redovisats i trafikutredningen fram till år 2030. Övriga kompletteringar och siffror tas fram per utbyggnadsskede när verksamhetsområdena utförs.

Väg 622 Gamla Skärgårdsvägen tillhör Trafikverket och eftersom delar av gatunätet tillfaller Värmdö kommun kommer väg- och körbanebredder tas fram i detaljplaneskedet. Rekommendationen är att dimensioneringen utförs utifrån erforderlig funktion samt behov som utgår från hastighet, dimensionerande trafiksituation och utrymmesklass. Sidområden såsom bredder för gång- och cykeltrafik utgår från framtagen cykelplan i de områden som tillfaller Nacka.

Fördröjning och rening av dagvattnet föreslås i programmet. Dagvattensystem dimensioneras efter ett 10 års regn med klimatfaktor 1,2. Slutlig dimensionering av dammar och fördröjningsåtgärder sker under detaljplanearbetet. Höjdsättning av kvartermark och allmän platsmark kommer att göras i detaljplanen så att större nederbörds mängder ges möjlighet till ytavrinning för att undvika översvämning av byggnader.

Programmet kompletteras med ett förtydligande om vilka utredningar som krävs inför kommande planarbeten, däribland gestaltungsprogram, dagvattenutredningar och miljökonsekvensbeskrivningar. Dessutom krävs ett förtydligande av konsekvenserna för landskapsbilden och åtgärder som kan göras för att mildra effekterna.

Ekonomiska konsekvenser kommer att utredas vidare i kommande detaljplaner.

12. Naturskyddsföreningen i Nacka

Naturskyddsföreningen i Nacka avråder från exploateringen av Kil. Området utgörs av vacker natur och skogen har enligt Skogsvårdsstyrelsen trädinventering förhållandevis mycket hög ålder i jämförelse med andra skogar i länet. Skogen bör bevaras för att uppnå miljömålen Levande skogar och Ett rikt växt- och djurliv. De områden som skulle beröras av exploatering utgörs av både ädellövskog och gammal tallskog. Ädellövskogen, som framförallt utgörs av ekar, är mycket viktig för den biologiska mångfalden. Hela området Kil bör bevaras och skötas så att naturvärdena gynnas vilket gör att det blir mer intressant för det rörliga friluftslivet.

Programmet ger inga upplysningar om behovet av bussdepån och verksamhetsområdena. Naturskyddsföreningen efterlyser mer ingående analyser av dessa behov. En bussdepå håller på att byggas i Gustavsberg och vi undrar över behovet av en bussdepå även i Kil.

Det bör göras en ekosystemtjänstanalys av programområdet.

Naturskyddsföreningen vänder sig mot formuleringar i programmet om att en exploatering skulle minska bullernivåerna i området. Bortsprängning av berg leder till att buller från vägar sprids mer än idag. En bussdepå utgör en påtaglig bullerkälla.

Kommentar: *Slyröjning, friställning av ekar och andra naturvårdsåtgärder kommer att genomföras i delar som planeras som kommunal naturmark. Övrig mark som fortfarande kommer att vara kvar som privat naturmark kommer även i fortsättningen att skötas av markägaren. Området runt ängen med dagvattendammen kommer att utformas som park med rekreativa värden.*

Det finns ett stort behov av områden för mindre verksamheter när Nacka kommun och Värmdö kommun växer. Kil kan erbjuda plats för verksamheter i ett bra läge utifrån kommunikationer och finns med i översiktsplanen som ett verksamhetsområde.

Bussdepån i Värmdö är till för nuvarande behov. Bussdepån i Kil skulle kunna ersätta bussdepån i Björknäs som idag inte har någon utbyggnadsmöjlighet.

I programmet beskrivs nuvarande ekosystemtjänster och de övergripande förutsättningarna för bland annat dagvatten, klimat och biologisk mångfald. Konsekvenserna av programmet beskrivs också. I kommande detaljplaner ska dessa frågor utredas ytterligare.

Programmet har kompletterats med ett förtydligande om vilka utredningar som krävs inför kommande planarbeten, t.ex. gestaltungsprogram, dagvattenutredningar och miljökonsekvensbeskrivningar. Dessutom krävs ett förtydligande av konsekvenserna för landskapsbilden och åtgärder som kan göras för att mildra effekterna.

Buller från trafik, kretsloppsanläggning, småindustri och bussdepå ska utredas och studeras noggrant vid detaljplaneringen. Dessa utredningar kommer att visa vilka åtgärder som kan ge bra bullerdämpande effekt. Åtgärderna kan vara t.ex. placering av byggnader, vallar eller skärmar och var de i så fall ska placeras och hur de ska utformas för att ge bästa effekt.

13. Storstockholms brandförsvar (SSBF)

Utifrån riskidentifiering har SSBF funnit att aktuellt planområde ligger i närheten av väg 222, vilken är en primär transportled för farligt gods. Enligt Länsstyrelsens riktlinjer ska riskhanteringsprocessen beaktas i framtagande av detaljplaner inom 150 meters avstånd från farligt gods-leder. Beroende på typ av bebyggelse rekommenderar Länsstyrelsen olika långa skyddsavstånd som riskreducerande åtgärd. För kontor, lager och industri rekommenderas minsta avstånd om 40 meter från väggkant, för bostäder handel och centrumbebyggelse är avståndet 75 meter från väggkant. Detta avstånd kan minskas om risknivån visas vara låg alternativt om kompletterande riskreducerande åtgärder införs. En bebyggelsefri zon om minst 25 meter från väggkant med transport av farligt gods rekommenderas alltid, oavsett risknivå.

SSBF delar den bedömning som har gjorts i planprogrammet gällande att utförande av en riskutredning och rekommenderar att en riskbedömning utförs avseende väg 222. Riskbedömningen

bör kunna göras för hela programområdet och behöver inte delas upp för respektive detaljplan för att motverka dubbelarbete.

Riskbedömningens detaljnivå bör speglas utifrån den befarade risken. Om risknivån befaras vara hög bör riskbedömningen med tillhörande riskanalys vara detaljerad karaktär. Vid en sådan riskanalys rekommenderar SSBF att denna bör innehålla både en kvalitativ och en kvantitativ bedömning av risknivåns storlek. Vid redovisning av risk bör risknivån beskrivas som individrisk samt samhällsrisk.

SSBF har inga anmärkningar på planerad bebyggelse ur ett räddningsinsatsperspektiv. Framkomlighet, tillgänglighet och tillgång till brandvatten måste beaktas i det fortsatta planarbete och projektering.

SSBF bistår gärna Värmdö kommun i den fortsatta planprocessen.

Kommentar: Synpunkterna för framtida arbete med detaljplanerna noteras. SSBF kommer att kontaktas i samband med kommande detaljplaneläggning.

En riskutredning ska tas fram vid detaljplaneringen, utredningen ska vara gemensam för hela området. I programmet anges en bebyggelsefri zon om 40 meter.

14. Svenska Turistföreningen (STF)

Exploatering av Kil-området innebär en större minskning av grönytorna i området. STF anser att förlust av så stora grönytor kräver kompensation i någon form.

Inom Nacka kommuns gränser föreslår STF att närliggande Velamsunds naturreservat utökas med områdena på och omkring det mäktiga Himlaberget, där också vandringsleden Boleden går. Karta bifogas.

Inom Värmdö kommun föreslår STF bildande av ett kommunalt naturreservat i det populära friluftsområdet Östra Ekedal. Karta bifogas. Skogsområdet Östra Ekedal har blivit ett viktigt grönområde i Gustavsberg för rekreation, idrott, natur och friluftsliv. STF anser att området uppfyller alla krav på tätortsnära naturreservat. Väl använda elljusspår, markerade stigar, skidspår, fina hållmarker, gamla ängar mm.

STF menar att genom att skydda de två områdena kan både Nacka och Värmdö kommuner bättre ansluta sig till Länsstyrelsens pågående program för skydd av tätortsnära natur "Aldrig långt till naturen" (rapport 2003:20) enligt vilket ska minst ett 70-tal reservat vara klara senast 2015.

Kommentar: Natur- och trafiknämnden i Nacka kommer att göra en översyn av reservatsföreskrifterna för bland annat Velamsunds naturreservat. STF:s synpunkter bör lyftas i samband med det arbetet. Synpunkterna har lämnats till ansvariga tjänstemän inom kommunen som kommer att arbeta med översynen.

I Östra Ekedal har Värmdö kommun planer för naturreservat. Området är en viktig del av den gröna kilen som binder samman Värmdö kommun med naturreservat i Nacka (Velamsund). I Värmdö kommuns naturreservatsplan (2013) har området Östra Ekedal prioriterats som nummer fem. Någon uttalad kompensation finns inte i och med att naturreservatsplanen med sin prioritetsordning finns beslutad.

15. TeliaSonera Skanova

Skanova informerar om flera markförlagda teleanläggningar inom programområdet och hänvisar till bilagd karta. Ledningarna kan skickas digitalt via ledningskollen.

Värmdö kommun tillhör en av de kommuner i landet som Skanova ser som intressant att prioritera vid en satsning med fiberinfrastruktur som möjliggör bredband till medborgare och näringsliv.

Skanova önskar i ett tidigt skede medverka i detaljplanearbetet för att få med befintliga ledningar i planeringsunderlaget.

Kommentar: *Värmdö kommun tackar för information om ledningarna. Inför arbete med kommande detaljplaner tas kontakt med Skanova för samverkan. Frågor kring ledningssamordning och fiberkablar tas upp i samband med detaljplaneläggning.*

16. Trafikförvaltningen, Stockholms läns landsting

Trafikförvaltningen anser att det är positivt att Nacka och Värmdö har identifierat markytor som kan användas för en bussdepå.

För att inleda en principiell diskussion om en eventuell etablering av en bussdepå i Kil behöver en parallell diskussion om bussdepån i Björknäs inledas.

Om en ny depå i Kil ska komma till stånd är det väsentligt att Trafikförvaltningen kan tillgodogöra sig markvärden i Björknäs. För att detta ska vara möjligt behöver Nacka kommun inleda ett planarbete för Björknäs tillsammans med Trafikförvaltningen.

Det är nödvändigt att kommunerna verkar för att en åtgärdsvalsstudie samt vägplan genomförs för de väganläggningar som behövs för en eventuell bussdepå samt att trafikförvaltningen deltar i detta arbete.

Diskussion om infartsparkeringar behöver inledas med Trafikförvaltningen.

Det är av vikt att gång- och cykelbanor inom området har god standard samt att de på ett bra sätt ansluter till busshållplatser.

Kommentar: *En parallell diskussion om bussdepån i Björknäs ska inledas mellan Nacka kommun och Trafikförvaltningen. Nacka kommun och Trafikförvaltningen ska tillsammans utforma hur arbetet ska läggas upp vad gäller att studera utvecklingen av Björknäs centrum.*

En åtgärdsvalsstudie ska göras under 2015 och Trafikförvaltningen bör medverka i den.

Kommunerna ska kontakta Trafikförvaltningen angående infartsparkeringar.

Gång- och cykelbanor är anpassade så att det säkerställer en god anslutning till hållplatser och infartsparkering.

17. Trafikverket (TRV)

TRV påtalar att Värmdöleden, väg 222, är riksintresse för kommunikationer och ska därmed skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomsten eller nyttjande av anläggningen, dess eventuella framtida utbyggnadsbehov samt vägens influensområden.

TRV hänvisar till bullerriktvärden i Infrastrukturpropositionen (prop. 1996/97:53) samt till Boverkets allmänna råd om överskridande av maximala ljudnivåerna. TRV anser att nuvarande och framtida (prognosår 2030) bullersituation ska redovisas.

Om kommunen accepterar avstegsfall från gällande bullerriktlinjer tar kommunen också ansvar för bullerstörningen. Därmed förutsätts att krav inte kommer att ställas på TRV, i egenskap av verksamhetsutövare, att bekosta bullerdämpande åtgärder efter planens genomförande.

Överskridanden av normer och riktvärden för buller och vibrationer kan leda till en försämrad regional tillgänglighet i form av restriktioner såsom nedsatt hastighet, begränsningar för tung trafik eller annan reglering av trafiken.

TRV har behov av en byggnadsfri zon i vägens närhet. TRV redovisar minimimått för avstånd mellan beläggning och kvartersgräns samt mellan kvartersgräns och byggnad. Ytterligare avstånd kan krävas utifrån risk och säkerhet, t.ex. buller eller tryckbankar i vägens närhet samt planerade utbyggnader.

Väg 222 är primär transportled för farligt gods. Riskanalys ska tas fram för exploatering inom 150 meter från vägen. TRV hänvisar i övrigt till Länsstyrelsens bedömning.

TRV har svårt att ställa bakom en utfart från bussdepå direkt till motorvägen och ser inte detta som en bra lösning. Föreslagen utformning av trafikplatsen begränsar framtida möjligheter för en utbyggnad till full trafikplats. Kommunerna och TRV bör tillsammans se över hur ett sådant eventuellt behov ser ut och vara överens om en lösning kring frågan.

TRV instämmer planprogrammets förslag på framtagande av åtgärdsvalsstudie i samarbete med TRV på statliga vägnätet. Några avsatta medel för utredning eller genomförande av eventuella åtgärder finns inte hos TRV varför dessa ska finansieras av andra.

En överenskommelse bör tecknas mellan kommunerna och TRV för fortsatt arbete. Överenskommelsen bör omfatta hur vidare planering ska ske med utredning som första steg och därefter komma överens kring åtgärder samt genomförande av dessa.

Kommentar: Kommunen ställer sig bakom att samverka med Trafikverket för att anläggningen inte ska försvåra framtida utbyggnadsbehov och samtidigt förbättra trafiksäkerheten.

Buller från vägtrafik ska beräknas och studeras noggrant i samband med detaljplaneringen. Det kommer då att framgå om det är nödvändigt med bulleravskärmning, var skärmar bör placeras och hur de bör utformas för att få bästa effekt.

Det regelverk och de föreskrifter för buller som gäller när arbetet med detaljplanerna startar ska tillämpas inom verksamhetsområdet.

Risk för vibrationer i området ska utredas i detaljplanen. Om det finns en risk för vibrationer ska byggnadernas grundläggning i berörda områden anpassas till detta.

Avståndet mellan väggkant och kvartersmark är 25 meter.

En riskanalys för farligt gods ska göras i samband med detaljplanering.

Inledande möten har hållits mellan Nacka kommun, Värmdö kommun och Trafikverket för att planera för en åtgärdsvalsstudie (ÅVS) till hösten 2015.

18. Vattenfall Eldistribution AB:

Vattenfall har både luftledningar och markförlagda kablar inom och i närhet av planområdet vilka redovisas i bifogad karta. Vattenfall accepterar de säkerhetsavstånd som redovisas i planprogrammet till 70 kV kraftledning.

Eventuell flytt/förändringar av befintliga elanläggningar utförs av Vattenfall men bekostas av exploitören. Vattenfalls markförlagda kablar får inte byggas över och säkerhetsavstånd som framgår av Elsäkerhetsverkets starkströmsföreskrifter måste uppfyllas. Vid eventuella schaktningsarbeten ska kabelutsättning begäras.

Befintliga elanläggningar måste hållas tillgängliga under alla skeden av plangenomförandet.

***Kommentar:** Synpunkterna noteras. I kommande detaljplanearbete kontaktas Vattenfall för samverkan.*

Synpunkter på programmet från fastighetsägare

19. Ägare till fastigheter Västra Ekedal 1:10, Östra Ekedal 1:43

JM AB, är positiv till att Nacka och Värmdö kommun tagit ett initiativ att påbörja ett planarbete för Kil. JM kan dock inte stå bakom programmet som det presenteras idag. Skälet är främst ekonomiska, att genomföra föreslagna ombyggnationer av vägar och påfarter innebär stora investeringar, som kommer att belastas på markägarna. JM:s bedömning är att intäkterna för de föreslagna verksamhetsytorna inte kommer att täcka investeringskostnaderna. Därför föreslår JM att programmet ses över och att verksamheter utökas samt att storleken på verksamhetstomterna generellt ses över så att de har tillräcklig bredd och djup så att de kan nyttjas optimalt för de framtida verksamheternas behov.

JM föreslår också att programmet kompletteras med ett utredningsområde för bebyggelse, t.ex. småhus

***Kommentar:** Efter samrådstiden har Värmdö kommun haft möten med JM angående inkomna synpunkter. Samtalen har resulterat i revidering av programgräns mot sydost och föreslaget verksamhetsområde Östra Insjön. Huvudsakliga ändringar är att verksamhetsområdet närmas Insjön utökats, nuvarande verksamhetsområde närmast Graningevägen utgår från programmet och mellanliggande gata har tagits bort. I samband med reviderad karta har djupet för verksamhetstomterna setts över.*

I samtalen med JM har kommunen också betonat på att fördelning av kostnaderna för infrastruktur kommer att fördelas enligt skälig och rättvis grund mellan alla inblandade parter såsom kommuner,

markägare och framtida exploatörer. Texten i planbeskrivningen under rubriken "Exploateringskostnader" har också reviderats.

Enligt Värmdö kommuns översiktsplan ska Kil och Västra Ekedal användas för arbetsplatsområden. Frågan om bostäder inom området har prövats och diskuterats tidigare. Bostäder är inte aktuella inom programområdet.

20. Ägare till fastigheten Kil 1:1 i Nacka och Västra Ekedal 1:23 i Värmdö

Fastighetsägaren vill utöka verksamhetsområde Västra Kil med 1-2 hektar i anslutningen till den eventuella bussdepån. Vidare önskas att detaljplanen för Västra Kil löper parallellt med detaljplanen för Östra Kil.

Tidplanen för SL:s avveckling av bussdepån i Björknäs bör samordnas med tidplanen med Västra Kil.

Påfartsrampen mot Stockholm bör behållas i nuvarande läge på grund av kostnader det innebär med nytt läge i förhållande till ökad verksamhetsyta.

Fastighetsägaren vill att ramavtal skrivs med de olika parterna för att klargöra parternas ansvar och fördelning av exploateringskostnader.

***Kommentar:** I programmet görs ingen ändring i avgränsningen av Västra Kils verksamhetsområde. Bussdepåns avgränsning ska studeras i samband med detaljplaneringen med avseende på funktion, påverkan på landskapsbild, rekreationsstråk, naturvärden och buller.*

Planprocessen för Västra och Östra Kil kan mycket väl ske parallellt under förutsättning att fastighetsägare på båda sidor visar sitt intresse.

Nacka kommun kommer tillsammans med Trafikförvaltningen samordna arbetet med bussdepåns avveckling i Björknäs med dess utveckling i Kil. Trafikförvaltningen kommer även att vara med i åtgärdsvalsstudie för vägnätet. I det arbetet kommer även påfartsrampen mot Stockholm att studeras. Den nya påfartsrampen föreslås främst utifrån trafiksäkerhet och avstånd mellan cirkulationsplats och påfartsramp.

Avtal kommer att tecknas inför arbetet med detaljplaner.

21. Ägare till fastigheten Kil 1:5

Fastighetsägaren ser positivt på en utveckling i närområdet och hoppas på att den tilltänkta verksamheten också bidrar till förbättrat trafikflöde i och omkring Värmdöleden.

Det vore bra om Nacka kommun vid bron som leder över väg 222 kan skapa förutsättningar för Graningevägens vägsamfällighet att i framtiden skapa en säkrare gång- och cykelväg som ges möjlighet att ansluta till kommunens planerade gång- och cykelväg.

Ett annat alternativ är att undersöka möjligheten till en vägförbindelse från Graningebrom till verksamhetsområdet. Det skulle medföra en mindre trafikmängd genom Insjön och skapa en bättre miljö för de boende vid Gamla Värmdövägen.

Kommentar: Vägområdet för Graningevägen på kommunens mark räcker inte till för att kunna separera gång- och cykeltrafiken som får fortsätta fungera i blandtrafik. Graningevägen bedöms som säker när genomfartstrafik saknas och hastigheten är låg samt trafikmängden inte nämnvärt ökar även efter exploatering.

Separat gång- och cykelväg på befintliga bron över väg 222 är idag inte möjlig då tillräcklig vägbanebredd saknas och genomfartstrafik genom bussdepån inte är önskvärd ur trafiksäkerhetsperspektiv. Brokonstruktionen tillhör Trafikverket.

22. Ägare till fastigheten Kil 1:9

Fastighetsägare motsätter sig exploatering av programområdet, framför allt verksamhetsområde Västra Kil, bussdepån och småindustrierna. Förslaget tar bort närheten till naturen för de boende och den idag så vackra och rogivande miljön med skog, ängar och berg får inte bytas mot bussdepå, småindustrier, och återvinningsanläggning med ökat buller och minskade rekreationsytor som påföljd. Det måste finnas bättre lämpade platser att förlägga dessa anläggningar på. Bussdepån skulle t ex kunna placeras kring Orminge eller Dalkarlsängen där det planeras ett verksamhetsområde och ny trafikplats.

ÅVC finns vid Kovik, varför inte bygga ut den och samtidigt anlägga GC-väg längs Lagnövägen? GC-väg bör finnas åtminstone fram till Nacka golfklubb där promenadvägen till Velamsund ansluter.

Kommunen bör inte anlägga en bussdepå och industrier på en plats där det idag går betande hästar och som flitigt används som rekreationsområde. Det är många som cyklar, promenerar, plockar svamp och fågelskådar och njuter av detta område. Landskapsbilden kommer att ändras och förfulas och det gamla kulturlandskapet försvinna. Vidare används stigen mellan Uttervägen och Graningebro frekvent som genväg av de boende i området och det känns inte som varken en trevlig eller säker miljö att promenera längs ett verksamhetsområde och en bussdepå.

I programförslaget står att delar av dagvattnet från verksamhetsområde Västra Kil förslås att ledas söderut till Baggensfjärden. Vi motsätter oss detta. Vattenkvaliteten i Baggensfjärden är redan otillfredsställande och kommer att påverkas ytterligare av den planerade exploateringen vid Graninge stiftsgård. Att då leda förorenat dagvatten från bussdepå och verksamhetsområde dit är för riskabelt. Vi hoppas att kommunen lägger ned planerna på bussdepå och verksamhetsområde, om det trots allt skulle bli verklighet så bör människor och djur kompenseras genom att en ekodukt anläggs.

Kommentar: Utrymme för bussdepå kräver större ytor i samband med att Nacka kommun och Värmdö kommun växer. Bussdepån i Björknäs är för liten och har begränsade utbyggnadsmöjligheter. Tanken är att bussdepån i Björknäs ska ersättas med en i Kil. Då skulle bostäder och arbetsplatser kunna komma till i Björknäs och ge ökat underlag för en eventuell framtida tunnelbana. Nacka kommun har utrett lokalisering vid Dalkarlsängen, vilket förkastades då det är förorenad mark där som kräver omfattande sanering under lång tid. Behovet av kretsloppscentral finns redan nu.

En stor kretsloppscentral vid Kovik skulle innebära en ökad trafikbelastning på en väg som är smal, har skarpa kurvor och dålig sikt. Det skulle öka transportererna förbi boende i Insjön. Lagnövägen är Trafikverkets väg och alla åtgärder på den beslutas av Trafikverket.

Kommunernas strävan är att undvika så långt som möjligt ianspråktagande av värdefull natur och skapa verksamhetsområden i samklang med naturen. Frågor om trygghet, belysning och gestaltning

av både gatubild och bebyggelse kommer att studeras närmare i kommande detaljplaner. Ambitionen är att skapa verksamhetsområden och parkering som är prydliga och trygga även efter stängningsdags och helger.

Dagvattnets påverkan på både Baggensfjärden och Insjön är mycket viktig. Den ska därför studeras noggrant i samband med detaljplanering. Både för varje enskild detaljplan, men även i ett större grepp som omfattar hela programområdet. Även åtgärder som är positiva för Insjöns vattenkvalitet inom hela avrinningsområdet ska studeras, eventuella åtgärder utanför detta programområde ska utredas. I det fortsatta planarbetet ska konkreta åtgärder föreslås och åtgärdernas effekter redovisas.

Om en bussdepå anläggs ska dagvattnet från området renas innan det släpps ut till en recipient, oavsett det är Baggensfjärden eller Insjön. Ungefärligt läge för placering av dagvattendamm har föreslagits i programmet. Innan vattnet släpps till dagvattendammen ska det passera en reningsanläggning.

En miljökonsekvensbeskrivning ska göras i detaljplaneskedet med avseende på hur dagvattnet påverkar sjön Insjön och grundvattnet i området.

Programmet har kompletterats med ett förtydligande om vilka utredningar som krävs inför kommande planarbeten, t.ex. gestaltungsprogram, dagvattenutredningar och miljökonsekvensbeskrivningar. Dessutom krävs ett förtydligande av konsekvenserna för landskapsbilden och åtgärder som kan göras för att mildra effekterna.

23. Ägare till fastigheten Kil 2:2

Fastighetsägare motsätter sig planerna på en bussdepå och verksamhetsområde med hänvisning till att trafik och buller kommer att öka, risk för utsläpp som leder till försämrad vattenkvalitet i Insjön och att rekreativvärden och vacker natur i närområdet kommer att försvinna.

Kommentar: Frågor om buller från både trafik och verksamheter ska beräknas och studeras noggrant vid detaljplaneringen. Det kommer då att framgå om det är nödvändigt med bulleravskärmning, var de bör placeras och hur de bör utformas för att få bästa effekt.

Om det blir en bussdepå inom detaljplanområdet ska en luftutredning/-beräkning göras vid detaljplanarbetet. Generellt sagt är nya moderna bussdepåer är bättre rustade för att minska utsläpp till luft, anläggningen bör också utformas så att buller från denna till bostäder minimeras.

Dagvattenfrågan och dess påverkan på Insjön är mycket viktig. Den ska därför studeras noggrant i samband med detaljplaneringen. Både för varje enskild detaljplan, men även i ett större grepp som omfattar hela programområdet. Även åtgärder som är positiva för Insjöns vattenkvalitet inom hela avrinningsområdet ska studeras, eventuella åtgärder utanför detta programområde ska utredas. I det fortsatta planarbetet ska konkreta åtgärder föreslås och åtgärdernas effekter redovisas.

En miljökonsekvensbeskrivning ska göras i detaljplaneskedet med avseende på hur dagvattnet påverkar sjön Insjön och grundvattnet i området.

Kommunernas ambition är att undvika så långt som möjligt ianspråktagande av värdefull natur och skapa verksamhetsområden i samklang med naturen. Skog och berg kommer att sparas där det är möjligt så att dessa ska rama in respektive verksamhetsområde.

Programmet har kompletterats med ett förtydligande om vilka utredningar som krävs inför kommande planarbeten, t.ex. gestaltningsprogram, dagvattenutredningar och miljökonsekvensbeskrivningar. Dessutom krävs ett förtydligande av konsekvenserna för landskapsbilden och åtgärder som kan göras för att mildra effekterna.

24. Ägare till fastigheten Kil 2:43

Fastighetsägare föreslår att markområdet där Stockholmsuthyrarna idag är etablerat görs om till ett område för närbutik/restaurang/kiosk eller liknande samt att markområdet mellan gata och kretsloppscentral ska breddas för att möjliggöra utökade planteringar.

Frågar hur kapaciteten för kretsloppscentralen är beräknad och hur många bilar som väntas besöka anläggningen dagligen. Fastighetsägaren är tveksam om kommunen tagit med det växande Nacka, exempelvis hushållen på Kvarnholmen, i beräkningen. Föreslår att den redan påbörjade bussdepån bakom Värmdö Marknad byggs ut i stället för bussdepå i Kil. Har även frågor om turtätheten på bussarna kommer att ökas i och med ny infartsparkering.

Kommentar: *Markområdet där Stockholmsuthyrarna idag är etablerat föreslås användas för närbutik/restaurang/kiosk eller liknande i programmet.*

I framtida detaljplan kommer markområdet mellan gata och kretsloppscentral att studeras mer ingående. Ambitionen är att skapa ett landskapsanpassat grönområde mellan gata och kretsloppscentral.

Kapaciteten för kretsloppscentralen har beräknats utifrån empiriska studier från likande verksamheter samt storlek och antal fordon per dygnsmedel finns redovisade i Trafikutredningen fram till år 2030. Trafikalstringen för den här typen av verksamhet sammanfaller oftast inte med maxtimmarna under vardagdygnets morgon samt kväll, vilket innebär ett utjämnat trafikflöde där ökningen är främst under helg- och semesterperioder.

Hänsyn tas till befolkningsökningen inom hela kommunerna som också är en stor bidragande orsak till det ökade behovet av återvinningsanläggningar.

Området för bussdepå bakom Värmdö Marknad är för litet för att tillgodose behov av yta. Om det endast anläggs en bussdepå bakom Värmdö Marknad blir busstransporterna dessutom väldigt långa till- och från Nacka.

I dagsläget kan vi inte svara på om turtätheten på bussar kommer att öka. Denna fråga noteras och får diskuteras vidare med Trafikförvaltningen i samband med detaljplanering.

25. Ägare till fastigheterna Kil 2:87 och 2:88

Fastighetsägare anser att bussdepåns utbredning i nordväst bör avslutas så att en vegetationsskärm sparas i norr som bullerskydd mot Uttervägen. Vidare anför man att kommunen bör slopa planerna på kretsloppscentral på grund av att höga bergskärningslänter blir synliga i det som är porten till villaområdet.

Kretsloppscentralen bör delas upp i två anläggningar och istället placeras på befintlig etableringsyta i anslutning till motorvägen i Lännersta samt inom exploateringsområdet Charlottendal. Därmed skulle avståndet till anläggningarna minskas för kommunmedborgarna samt det skulle resultera i en jämnare trafikbelastning.

Beträffande ”Östra Insjön” anförs att det är viktigt att avslutningen av området mot norr avslutas på sätt att markomvandlingen inte syns från väg 622. Vidare föreslås att området där Stockholmsuthyrarna idag är etablerade görs om till område för närbutik eller liknande.

Föreslår även att planområdet ska utökas till att omfatta även Lagnövägen fram till Nacka golfklubb och att det ska anläggas en gångväg längs Lagnövägen med anslutning till Mörby gårde.

Avslutningsvis påpekas att Insjön redan idag har höga halter av fosfor och kväve och att de tänkta reningsåtgärderna bör resultera i att belastningen på recipienten ej förhöjs.

Kommentar: *Avgränsning av ytan för bussdepån ska studeras ingående i kommande detaljplan och anpassas till verksamheternas behov, landskapsbilden och de allmänna gestaltungsprinciperna i detaljplaneprogrammet.*

En gemensam kretsloppscentral i Kil har möjlighet att erbjuda bättre öppettider och underlag för återbruk jämfört med två separata anläggningar. Längre öppettider medför att kommuninvånarna i respektive kommun kan besöka anläggningen i samband med andra resor, t.ex. på väg till arbete, fritidsaktiviteter och handel, vilket kan medföra jämnare trafikbelastning. Platsen i Kil ger möjlighet utöver en återvinningscentral även utrymme för ett större återbruk. Den möjligheten saknas inom det planerade området för återvinningscentralen i Charlottendal. I gällande detaljplan i Charlottendal finns område omfattande 1,3 ha för återvinningscentral. Den yta som krävs för en återvinningscentral med återbruk är minst 3,5 ha. Charlottendals yta räcker därmed inte till för både återvinning och återbruk. Genom återbruksverksamheten kommer klimatpåverkan att minskas medan medborgaryttan ökas.

Ambitionen är att en trädrida ska finnas mellan infartsparkering och verksamhetsområde Östra Insjön så att markomvandlingen inte syns från väg 622. Detta ska studeras vidare i kommande detaljplanen. I programmet föreslås att en yta för verksamheter omvandlas till restaurang/handel.

Programområdet utökas inte med Lagnövägen då verksamhetsområdet i sig inte väntas öka trafiken på Lagnövägen. Kommunerna håller med om att trafiksäkerheten på Lagnövägen behöver höjas för oskyddade trafikanter och har framfört det till Trafikverket som är huvudman för Lagnövägen.

Dagvattenfrågan i området är mycket viktig. Den ska därför studeras noggrant i samband med detaljplaneringen. Både för varje enskild detaljplan, men även i ett större grepp som omfattar hela programområdet. Även åtgärder som är positiva för avrinningsområdet i stort ska studeras, eventuella åtgärder utanför programområdet ska utredas. I det fortsatta planarbetet ska konkreta åtgärder föreslås och åtgärdernas effekter redovisas.

För påverkan på dagvatten och grundvatten ska en särskild beskrivning av miljökonsekvenserna göras.

26. Ägare till fastigheten Kil 2:98

Fastighetsägare anser att de föreslagna dagvattendammarna som ska klara 10-årsregn är alltför klena dimensionerade. Idén med att leda delar av dagvattnet till Baggensfjärden verkar vara en nödlösning som kommunen själv ifrågasätter som möjlig.

Föreslagen kretsloppscentral kommer innebära en förfölning av ett grönområde som idag utgör infarten till Insjöns bostadsområde och naturreservat. Det borde kunna undvikas med en bättre lokalisering eller kraftiga åtgärder för att dölja verksamheten.

Tankarna om en biogasanläggning har skrinlagts enligt programmet, men vid samrådsmötet framkom tankar om att förlägga en insamlingsanläggning för biogas här.

Att anlägga en vindkraftspark i området saknar helt relevans. För att få ekonomi i en sådan krävs stora höga kraftverk som kommer påverka hela kommunområdet negativt.

Intill programområdet finns ett stort trafikproblem med olycksrisk, Lagnövägen från korsningen till Gamla Skärgårdsvägen. Vägen utgör enda möjligheten att ta sig till naturreservatet, Boleden och Nacka golfklubb. Den är olycksdrabbad och bör tillföras programmet så att en GC-väg kan anläggas.

Kommentar: Den dagvattenutredning som ligger till grund för programmet är översiktlig. I kommande detaljplanearbete ska dagvatten med lösningar för omhändertagande och rening studeras mer ingående. Det ställs höga krav på kommuners dagvattenhantering av andra myndigheter.

Den aktuella platsen för kretsloppscentralen består delvis redan ianspråktagen mark. Sprängning och andra åtgärder kommer i framtida detaljplaner studeras ingående och anpassas till verksamheternas behov, landskapsbilden och de allmänna gestaltungsprinciperna i detaljplaneprogrammet. Kommunernas ambition är att undvika så långt som möjligt ianspråktagande av värdefull natur och skapa verksamhetsområden i samklang med naturen.

Någon insamlingsanläggning för biogas har inte diskuterats i programmet. Vindkraftsverk är inte ekonomisk lönsamma i dag på den aktuella platsen.

Programområdet utökas inte med Lagnövägen då verksamhetsområdet i sig inte väntas öka trafiken på Lagnövägen. Kommunerna håller med om att trafiksäkerheten på Lagnövägen behöver höjas för oskyddade trafikanter och har framfört det till Trafikverket som är huvudman för Lagnövägen.

27. Ägare till fastigheten Kil 2:99

Fastighetsägare är generellt sett emot planerna på verksamhetsområde Kil. Anser att det blir för stora ingrepp i befintlig miljö med bortsprängning av stora mängder berg, vilket för lång tid framöver kommer att ge störningar för de boende i Insjöns villaområde från sprängningsarbeten, transporter och eventuell krossverksamhet.

Mängden tung trafik kommer att öka i närheten av området då en bussterminal och återvinningscentral planeras. De förutspår även en ökning av personbilstrafiken på Gamla Värmdövägen då många kommer att köra denna väg för att komma till den planerade återvinningscentralen. De önskar verkligen inte utsättas för mer trafikbuller och avgaser. Ökad trafikmängd utmed denna väg innebär också ökad olycksfallsrisk i trafiken för skolbarn, gående, bilister och cyklister. De som bor i området

har flyttat dit med anledning av fin naturmiljö och närhet till rekreation. Hela Insjön ingår i ett naturreservatsområde på grund av dess höga naturvärden. Det är viktigt att bibehålla omgivande skogar och berg som avgränsar och ger skydd mot motorväg med påfarter och dess buller och luftföroreningar. Skogen utgör också en källa för rekreation och ger barnen möjlighet till en spännande lekmiljö.

Fastighetsägarna känner är också oroliga för ökade mängder förorenat dagvatten från hårdgjorda ytor inom planerat verksamhetsområde. Översvämningar/bräddningar kan ske från planerade dagvattendammar och komma att påverka det idag mycket uppskattade kräftfisket i Insjön och vattenkvaliteten i sjön. Över deras fastighet går idag ett stort dagvattendike som redan i dagsläget fylls med mycket vatten vid nederbörd/snösmältning. Vid tillfällen då även Insjön har högt vattenstånd tränger vattnet bakströms till diket och det har t.o.m. setts fiskar komma upp bakvägen i diket. Fastigheten har en gång stått helt under vatten och ökade mängder dagvatten kan förvärra översvämningensrisken på fastigheten.

Vidare anser fastighetsägare att planerat verksamhetsområde utmed motorvägen kommer att inverka negativt på landskapsbilden. Obevakade infartsparkeringar och ödsliga verksamhetsområden efter stängningsdags och helger kan ge ökad risk för kriminalitet och bidrar till närbelägna otrygga platser. Inför eventuellt fortsatt planarbete yrkas att:

- Alternativ lokalisering av planerade verksamheter för Kils verksamhetsområde utreds vidare och att redan ianspråktagen mark prioriteras för planerade verksamheter.
- En miljökonsekvensbeskrivning görs.
- En trafikutredning görs och trafiksäkerhet ses över utmed Gamla Värmdövägen, där även prognoser för ökat trafikbuller redovisas.
- Befintliga stigar och gångvägar i skogsområdet bibehålls/rustas upp och att ev. bergskärning inte påverkar dessa.
- Separat utfart från bussterminal mot motorvägen anordnas så att inte mängden tung trafik ytterligare ökar i området.
- Att tillstånd för sprängningsarbeten och ev. krossverksamhet inte beviljas förrän erforderliga utredningar tagits fram och detaljplaner vunnit laga kraft.
- Landskapsmodell över fullt exploaterat område tas fram.

Kommentar: Under anläggningsfasen kan det uppkomma buller, exploatören för anläggningen ska ta fram ett egenkontrollprogram som visar hur man kommer att hantera buller och damm för att orsaka minsta möjliga störning för boende i omgivningen.

Frågor om buller från både trafik, verksamheter och kretsloppscentralen ska beräknas och redovisas noggrant vid detaljplaneringen. I kommande detaljplanearbete ska bullret beräknas och redovisas både för nuläge och för framtida föreslagen exploatering. Det kommer då att framgå var det är nödvändigt med bulleravskärmning och hur de bör utformas för att få bästa effekt. Anläggningen bör också utformas så att buller från denna till bostäder minimeras. Kommunernas ambition är att undvika så långt som möjligt ianspråktagande av värdefull natur och skapa verksamhetsområden i samklang med naturen.

Dagvattenfrågan och dess påverkan på Insjön är mycket viktig. Den ska därför studeras noggrant i samband med detaljplaneringen. Både för varje enskild detaljplan, men även i ett större grepp som omfattar hela programområdet. Även åtgärder som är positiva för Insjöns vattenkvalitet inom hela

avrinningsområdet ska studeras, eventuella åtgärder utanför detta programområde ska utredas. I det fortsatta planarbetet ska konkreta åtgärder föreslås och åtgärdernas effekter redovisas. Det dagvatten som belastar Rundvägen och vidare till utloppsdiket kommer i huvudsak från befintlig på- och avfartsrampen mellan Värmdövägen och 222:an. Verksamhetsområdet kommer inte tillföra mer dagvatten som belastar Rundvägen och utloppsdiket utan kommer efter fördröjning och rening ledas via befintliga utlopp.

En miljökonsekvensbeskrivning ska göras i detaljplaneskedet med avseende på hur dagvattnet påverkar sjön Insjön och grundvattnet i området.

Programmet har kompletterats med ett förtydligande om vilka utredningar som krävs inför kommande planarbeten, t.ex. gestaltungsprogram, dagvattenutredningar och miljökonsekvensbeskrivningar. Dessutom krävs ett förtydligande av konsekvenserna för landskapsbilden och åtgärder som kan göras för att mildra effekterna.

Frågor om trygghet, belysning och gestaltning av både gatubild och bebyggelse kommer att studeras närmare i kommande detaljplaner. Ambitionen är att skapa verksamhetsområden och parkering som är prydliga och trygga även efter stängningsdags och helger.

En miljökonsekvensbeskrivning kommer att tas fram för varje detaljplan.

Frågor om buller från både trafik, verksamheter och kretsloppscentralen ska beräknas och redovisas noggrant vid detaljplaneringen. I kommande detaljplanearbete ska bullret beräknas och redovisas både för nuläge och för framtida föreslagna exploatering.

Den översiktliga trafikutredningen kommer att kompletteras med en åtgärdsvalsstudie i samarbete med Trafikverket enligt fyrstegsprincip. Trafiksäkerhetsfrågor är en viktig del i detta arbete.

Skötselplaner kommer att upprättas för de delar där kommunen tar över ansvaret för drift och underhåll för gångvägar. Övrig naturmark föreslås även i fortsättningen att vara kvar i privat ägo. Exakt avgränsning avgörs i kommande detaljplaner.

Separat utfart från bussterminalen till motorvägen ingår i programförslaget.

Alternativa lokaliseringar för de föreslagna verksamheterna kommer att prövas genom detaljplaner enligt programmet under förutsättning att det finns intresse för Trafikförvaltningen att flytta bussdepån från Björknäs och kommunerna vill anlägga en kretsloppscentral.

Behov av bergsprängning ska studeras närmare i detaljplaner. Kommunernas strävan är att bergsprängning och krossverksamhet, vilka är anmälan- eller tillståndspliktiga åtgärder enligt miljöbalken, kommer i gång först efter lagakraftvunna detaljplaner.

Önskemål om landskapsmodell över fullt exploaterat område noteras.

28. och 29. Ägare till fastigheterna Kil 2:129 och Kil 2:102

Har i gemensam skrivelse påpekat att Kräftvägen inte finns inritad på kartan och att anslutning till Värmdövägen saknas. Sammanställningen innehåller även en separat skrivelse som ägarna till fastigheten Kil 2:129 har lämnat.

Fastighetsägarna vill veta vilken åtgärdsplan som finns för att skydda fastigheterna från buller och damm under såväl byggperiod som när planerade verksamheter är igång. På grund av ökad transporttrafik begärs bullerskydd, exempelvis plank framför fastigheten.

Övriga frågor handlar om ansvarsfrågan och ersättning om fastigheten skadas under sprängningar, kontroll av bullernivåer och luftkvalitén samt hur försämring av boendemiljön kommer att kompenseras.

Vidare önskar fastighetsägarna att höjden på det planerade servicehuset redovisas.

Kommentar: *Kräftvägen ska finnas kvar och ska tydliggöras i kartor i programmet*

Under anläggningsfasen kan det uppkomma buller, exploatören för anläggningen ska ta fram ett egenkontrollprogram som visar hur man kommer att hantera buller och damm för att orsaka minsta möjliga störning för boende i omgivningen.

Det är respektive kommuners miljöinspektörer som utövar tillsyn på buller och luftkvalitén.

Entreprenören som genomför sprängning har ansvar för att utreda risker innan sprängning, inventera byggnader och anläggningar både före och efter arbetena samt mäta vibrationer. Sprängningar ska genomföras så att skador på byggnader, brunnar och andra anläggningar undviks.

Frågor om buller från trafik och verksamheter ska beräknas och studeras noggrant vid detaljplaneringen. Det kommer då att framgå om det är nödvändigt med bulleravskärmning, var de bör placeras och hur de bör utformas för att få bästa effekt.

Höjden på byggnader för restaurang eller handel studeras först i kommande detaljplan.

30. Ägare till fastigheterna Kil 2:137, Kil 2:138, Kil 2:139, Kil 2:140, Kil 2:141, Kil 2:142, Kil 2:143 och Kil 2:144

Fastighetsägare har i en gemensam skrivelse anfört att ljud från platsen där kretsloppscentralen planeras lätt transporteras bort till berget där de bor, vägen fungerar som en ljudgata. Det som oroar mest är att dels den ökade trafiken men också ljuden från kretsloppscentralen som kommer att öka bullernivån vid deras fastigheter. Enda sättet de ser att förhindra detta är att spränga ned/sänka ned anläggningen så pass djupt att det blir en ordentlig bergvägg som skyddar mot oljud. Vid behov bör även bullerplank sättas upp. De flesta fastigheterna i området är oroliga för ökad trafik, buller och oljud.

Kommentar: *Frågor om buller från både trafik och kretsloppscentralen ska beräknas och studeras noggrant vid detaljplaneringen. Det kommer då att framgå var det är nödvändigt med bulleravskärmning och hur de bör utformas för att få bästa effekt. Anläggningen bör också utformas så att buller från denna till bostäder minimeras.*

Under anläggningsfasen kan det uppkomma buller, exploatören för anläggningen ska ta fram ett egenkontrollprogram som visar hur man kommer att hantera buller och damm för att orsaka minsta möjliga störning för boende i omgivningen.

31. Ägare till fastigheten Kil 9:1

Fastighetsägare motsätter sig planerna på en bussdepå pga. ökning av buller och avgaser. Annan typ av verksamhet dagtid går bra. Det måste finnas en annan yta som inte ligger så nära bebyggelse att placera bussgaraget på.

Kommentar: Under anläggningsfasen kan det uppkomma buller, exploitören för anläggningen ska ta fram ett egenkontrollprogram som visar hur man kommer att hantera buller och damm för att orsaka minsta möjliga störning för boende i omgivningen.

Frågor om buller från busstrafik ska beräknas och studeras noggrant vid detaljplaneringen. Det kommer då att framgå var det är nödvändigt med bulleravskärmning och hur de bör utformas för att få bästa effekt.

Nacka kommun har i samband med översiktsplanen studerat alternativa lokaliseringar av bussdepå, bland annat Dalkarsängen. Det är förorenad mark där som kräver omfattande sanering under lång tid. Behovet av bussdepå kommer att uppstå innan Dalkarsängen är förberett för exploatering. I översiktsplanen pekas Kil ut som en plats för bussdepå.

32. Ägare till fastigheten Kil 13:2

Fastighetsägare är oroliga för hur de kommer att påverkas såväl under anläggningstiden som efter anläggningarna tagits i bruk. Fastighetsägarna befarar att sprängningsarbetet orsakar ytterligare sprickbildning och ras på sin fastighet.

Fastighetsägarna vill veta vilka alternativa områden finns för bussdepån och vilka argument som finns för rådande förslag. De lämnar ett förslag på att området görs smalare och läggs närmare motorvägen.

Fastighetsägarna vill försäkra sig om att arbetsplatsområdena kommer stängslas in för att förhindra olyckor, särskilt med hänsyn till lekande barn.

Vidare efterfrågar fastighetsägare en redovisning av alternativa områden för bussdepå samt argumentation för rådande förslag samt uttrycker oro för utökade mängder avgaser.

Fastighetsägarna vill gärna veta hur de närliggande fastigheterna påverkas gällande attraktionsvärde och fastighetspriser under och efter byggnadstiden.

Kommentar: *Frågor om buller från både trafik och verksamheter ska beräknas och studeras noggrant vid detaljplaneringen. Det kommer då att framgå om det är nödvändigt med bulleravskärmning, var de bör placeras och hur de bör utformas för att få bästa effekt.*

Under anläggningsfasen kan det uppkomma buller, exploitören för anläggningen ska ta fram ett egenkontrollprogram som visar hur man kommer att hantera buller och damm för att orsaka minsta möjliga störning för boende i omgivningen. Entreprenörer ansvarar för säkerheten samt inhägnader inom entreprenadområdet.

Utrymme för bussdepå kräver större ytor i samband med att Nacka kommun och Värmdö kommun växer. Bussdepån i Björknäs är för liten och har begränsade utbyggnadsmöjligheter. Tanken är att

bussdepån i Björknäs ska ersättas med en i Kil. Då skulle bostäder och arbetsplatser kunna komma till i Björknäs och ge ökat underlag för en eventuell framtida tunnelbana. Nacka kommun har utrett lokalisering vid Dalkarlsängen, vilket förkastades då det är omfattande arbete med sanering av mark som tar lång tid. I översiktsplanen har Kil pekats ut som lämpligt läge för bussdepå. Verksamhetsområdet i Kil och bussdepån bör inte förläggas närmare motorvägen då den är transportled för farligt gods.

Om det blir en bussdepå inom detaljplanområdet ska en luftutredning/-beräkning göras vid detaljplanarbetet. Generellt sagt är nya moderna bussdepåer är bättre rustade för att minska utsläpp till luft, anläggningen bör också utformas så att buller från denna till bostäder minimeras.

Det går inte att besvara frågan om hur aktuellt program kommer att påverka enstaka fastigheters attraktionsvärde och fastighetspriser.

33. Ägare till fastigheten Kil 13:4

Fastighetsägare anför att bullret kommer att öka för boende på Uttervägen om bussdepå och industrimark anläggs.

Dagvattenavrinning från markytor kommer att öka vilket medför att ökad mängd förorenat vatten kommer rinna ut i Insjön som därmed kommer att förorenas.

Om GC-väg anläggs mellan Uttervägen och verksamhetsområdet riskerar de boende att bli störda av ökad cykel- och mopedtrafik och Uttervägen kan komma att fungera som parkeringsplats för verksamhetsområdets besökares bilar.

Kommentar: *Strävan är att bullret från väg 222 ska minska då man även diskuterar bullerskydd mellan väg 222 och industriområdet, vilket saknas idag. Buller från småindustrin och bussdepå ska utredas och studeras noggrant vid detaljplanering. Det kommer då att framgå om det är nödvändigt med bulleravskärmning, var skärmar i så fall ska placeras och hur de ska utformas för att ge bästa effekt. Om det blir en bussdepå ska anläggningen också utformas så att buller från denna till bostäder minimeras.*

Dagvattnets påverkan på Insjön är mycket viktig. Den ska därför studeras noggrant i samband med detaljplanering. Både för varje enskild detaljplan, men även i ett större grepp som omfattar hela programområdet. Även åtgärder som är positiva för Insjöns vattenkvalitet inom hela avrinningsområdet ska studeras, eventuella åtgärder utanför detta programområde ska utredas. I det fortsatta planarbetet ska konkreta åtgärder föreslås och åtgärdernas effekter redovisas. Om en bussdepå anläggs ska dagvattnet från området renas innan det släpps ut till en recipient, oavsett det är Baggensfjärden eller Insjön. Ungefärligt läge för placering av dagvattendammar har föreslagits i programmet. Innan vattnet rinner till dagvattendammen ska det passera en reningsanläggning.

En miljökonsekvensbeskrivning ska göras i detaljplaneskedet med avseende på hur dagvattnet påverkar sjön Insjön och grundvattnet i området.

Gång- och cykelvägen mellan Uttervägen och verksamhetsområdet kommer att bibehållas i programförslaget. Det är viktigt att verksamhetsområdet är tillgängligt för gång och cykel både för

arbetande i området och för besökare. Genom detta minskas biltrafik till och från området. Gång- och cykelvägen kan även användas av boende i Insjön för att komma till ängen eller skogen omkring. Det ska finnas tillräckligt med parkeringar inom verksamhetsområdet för arbetande och besökare så risken är liten för att bilar ska parkeras på Uttervägen.

34. Ägare till fastigheten Kil 14:3

Fastighetsägare inser behovet av att etablera en verksamhet inom området men framhäver områdets lantliga karaktär och närhet till naturen som ett starkt argument till varför de har valt att bosätta sig där. Föreslår att åtgärder vidtas så att områdena skiljs åt visuellt t ex genom att tillräckligt med skog och bergformationer bevaras.

Det är av yttersta vikt att ansträngningar görs så att bussdepån inte påverkar bullernivån i det närliggande bostadsområdet.

Motsätter sig förslaget på en gång- och cykelväg från Uttervägen till bussdepån och anser att kommunen bör överväga att öka avståndet mellan bostadsområdet och bussdepån och istället utnyttja området väster om det nuvarande förslaget.

Kommentar: Kommunernas ambition är att undvika så långt som möjligt ianspråktagande av värdefull natur och skapa verksamhetsområden i samklang med naturen. Skog och berg kommer att sparas där det är möjligt så att dessa ska rama in respektive verksamhetsområde.

Buller från bussdepån ska beräknas och studeras noggrant vid detaljplaneringen. Det kommer då att framgå om det är nödvändigt med bulleravskärmning, var de bör placeras och hur de bör utformas för att få bästa effekt.

Gång- och cykelvägen mellan Uttervägen och verksamhetsområdet kommer att bibehållas i programförslaget. Det är viktigt att verksamhetsområdet är tillgängligt för gång och cykel både för arbetande i området och för besökare. Genom detta minskas biltrafik till och från området. Gång- och cykelvägen kan även användas av boende i Insjön för att komma till ängen eller skogen omkring.

35. Ägare till fastigheten Kil 14:4

Fastighetsägare anger att marken kring bussdepån ska anpassas så att naturmark med berg är högre än det staket som ska sättas runt området. Anser att verksamhetsområdet öster om bussdepån bör minskas något så att bergnedtagningen därmed minskas och att verksamhetsområdet i östra Insjön istället utökas eftersom detta område inte ligger nära befintlig villabebyggelse.

Vidare bör byggnationer anpassas till landskapet och vägen. Det är viktigt att det byggs bullerskydd från verksamhetsvägen mot villabebyggelsen.

Ökad risk för översvämning av bäcken som går ner till Insjön, det är även problem med översvämning nere vid träsket mot Värmdövägen med vatten på vägbanan som följd. Det är viktigt att man tar hänsyn till detta vid planeringen och att dagvattnet från den smutsiga verksamheten vid ex bussdepån renas innan den rinner ut i badsjön som har både kräftor som inplanteras och fiskas samt en utrotningshotad liten fisk.

Slutligen bör en bred skogsridå bevaras som skydd. Det är av stor vikt att skogsridåer som skydd mot buller och insyn sparas mellan verksamhetsområdet och villabebyggelsen.

Kommentar: Projektgruppens förhoppning är att bullret från väg 222 ska minska på man även diskuterar bullerskydd mellan väg 222 och industriområdet. Buller från småindustrin och bussdepå ska utredas och studeras noggrant vid detaljplanering. Det kommer då att framgå om det är nödvändigt med bulleravskärmning, var skärmar i så fall ska placeras och hur de ska utformas för att ge bästa effekt.

Om det blir en bussdepå inom detaljplanområdet bör anläggningen också utformas så att buller från denna till bostäder minimeras. Även byggnader för småindustri bör placeras och utformas så att buller från verksamheterna minimeras.

Dagvattnets påverkan på Insjön är mycket viktig. Den ska därför studeras noggrant i samband med detaljplanering. Både för varje enskild detaljplan, men även i ett större grepp som omfattar hela programområdet. Även åtgärder som är positiva för Insjöns vattenkvalitet inom hela avrinningsområdet ska studeras, eventuella åtgärder utanför detta programområde ska utredas. I det fortsatta planarbetet ska konkreta åtgärder föreslås och åtgärdernas effekter redovisas. Om en bussdepå anläggs ska dagvattnet från området renas innan det släpps ut till en recipient, oavsett det är Baggensfjärden eller Insjön. Ungefärligt läge för placering av dagvattendammar har föreslagits i programmet. Innan vattnet rinner till dagvattendammen ska det passera en reningsanläggning.

En miljökonsekvensbeskrivning ska göras i detaljplaneskedet med avseende på hur dagvattnet påverkar sjön Insjön och grundvattnet i området.

Kommunernas strävan är att undvika så långt som möjligt ianspråktagande av värdefull natur och skapa verksamhetsområden i samklang med naturen. Sparade och nyanlagda grönytor ska rama in respektive verksamhetsområde.

Programmet har kompletterats med ett förtydligande om vilka utredningar som krävs inför kommande planarbeten, t.ex. gestaltningsprogram, dagvattenuutredningar och miljökonsekvensbeskrivningar. Dessutom krävs ett förtydligande av konsekvenserna för landskapsbilden och åtgärder som kan göras för att mildra effekterna.

Bilagor

Nacka kommun: Samtliga yttranden

Värmdö kommun: Inga bilagor

Planenheten, Nacka kommun

Angela Jonasson
Tillförordnad planchef

Lina Malm
Översiktsplanerare

Samhällsbyggnadsavdelningen, Värmdö kommun

Henrik Lundberg
Samhällsutvecklingschef

Paula Rönnbäck
Samhällsplanerare