



## SAMRÅDSREDOGÖRELSE

2014-04-15

Dnr KFKS 2012/685-214

Projekt 9229

Miljö- och stadsbyggnadsnämnden

## SAMRÅDSREDOGÖRELSE

### Detaljplan för studentbostäder i Ektorp, Nacka kommun

#### Sammanfattning

I maj 2012 fick planenheten uppdraget av kommunstyrelsen att skicka ut en inbjudan till intresseanmälan för studentbostäder i Nacka kommun. Efter avslutad tävling bedömdes att ByggVesta AB inkommit med det bästa förslaget. Därefter gavs ett uppdrag att påbörja ett planarbete som grundade sig på det vinnande förslaget.

Syftet med projektet är att skapa förutsättningar att bygga nya studentbostäder och ungdomsbostäder med rimliga hyresnivåer i Ektorp. Planområdet omfattar av fastigheten Sicklaön 40:14 med flera i Ektorp och gränsar till Ektorpsvägen i öster, Värmdöleden i norr och i söder mot Nacka seniorcenter Ektorp. Projektets viktigaste mål är följande:

- Möjliggöra för cirka 200 nya student- och hyresrätter inom planområdet
- Anpassa bebyggelsen till de befintliga natur- och terrängförhållandena på platsen
- Placera och utforma bebyggelsen utifrån rådande bullerförhållanden
- Bygga miljömässigt, socialt och ekonomiskt hållbara bostäder
- Skapa goda förutsättningar för gång- och cykeltrafik samt kollektivtrafik
- Utforma bebyggelsen med en hög arkitektonisk kvalitet samt lägenheter med god boendekvalitet.

Inom planområdet föreslås 4 loftgångshus som är mellan 4 och 6 våningar höga. Totalt rör det sig om cirka 200 bostäder, varav cirka 150 är studentbostäder och 50 lägenheter avses uppföras som mindre hyresrätter. Byggnaderna anpassas efter befintliga terräng- och naturförhållanden samt placeras så att en tyst innergård skapas. Förslaget innebär att en ny gångväg bakom Nacka seniorcenter Ektorp byggs då befintlig gång- och cykelväg genom området byggs om till tillfartsgata för boende vid exempelvis inflyttning. Ektorpsvägen föreslås byggas om till stadsgata med kantstensparkering, trädplantering och ny gång- och cykelbana.

Med anledning av områdets närhet till Värmdöleden har en bullerutredning, en riskanalys samt en luftkvalitetsutredning tagits fram. Både buller-, risk- och luftförhållanden bedöms

ligga inom acceptabla nivåer för tillkommande bostadsbebyggelse. En miljöteknisk markundersökning har gjorts då det inom delar av området tidigare funnits en handelsträdgård. Markundersökningen visar på föroreningshalter som måste saneras innan bostadsbebyggelsen kan uppföras.

Kommunen avser att, när detaljplan vunnit laga kraft, upplåta den fastighet som bildas till ByggVesta AB med tomträtt. Detaljplanen bedöms kunna antas i kommunfullmäktige under fjärde kvartalet 2014 och byggstart kan därefter påbörjas tidigast under första kvartalet 2015.

## **Bakgrund**

Planchefen beslutade 2013-09-19 att skicka ut detaljplaneförslaget på samråd. Plansamråd pågick under perioden 1 oktober t.o.m. 1 november 2013. Under samrådet inkom 18 stycken yttranden, varav 4 var utan någon erinran.

## **Öppet hus**

Den 21 oktober hölls ett öppet hus i stadshuset där kommunens projektledare, ansvarig planarkitekt och representant från byggföretaget ByggVesta fanns på plats. Planarkitekten visade förslaget och berättade om detaljplanprocessen. Två personer besökte det öppna huset. Frågor som ställdes berörde framförallt den nya bebyggelsens läge och utformning, Ektorpsvägens omvandling till stadsgata, parkeringslösningar samt den nya gångvägens utformning bakom Nacka seniorcenter Ektorp.

## **Ändringar efter samråd**

Efter att detaljplanen var på samråd har följande ändringar/kompletteringar gjorts:

### **Plankarta**

- Fastighetsbeteckningar har lagts till på plankartan.
- En bestämmelse om att dagvattenanläggning ska uppföras har lagts till.
- Under Byggnadsteknik har en formulering ändrats avseende utrymningsvägar.
- En bestämmelse har lagts till för att säkerställa att marksanering sker innan bygglov ges.
- Ett mindre område avsett för en elnätstation har lagts till med användningsbeteckningen E.
- Planområdet har dragits in från Värmdöleden i enlighet med Trafikverkets yttrande.

### **Planbeskrivning**

- En text om markföroreningar har lagts till under stycket ”Konsekvenser”.
- Illustrationer i planbeskrivningen har uppdaterats.

- Stycket ”Dagvatten/miljökvalitetsnormer för vatten” under ”Konsekvenser” har uppdaterats i enlighet med den nya dagvattenutredningen.

### Övrigt

- En dagvattenutredning har tagits fram med förslag på åtgärder för omhändertagande av dagvatten inom planområdet. En detaljplanebestämmelse har lagts till plankartan för att säkerställa att föreslagna dagvattenåtgärder genomförs.
- En miljöteknisk markundersökningar har gjorts i området. Då delar av marken inom området är förorenat krävs sanering innan bygglov kan ges.

## Sammanfattning och bemötande av inkomna synpunkter

### Inkomna synpunkter från kommunala nämnder och remissinstanser

#### 1. Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott

Ingen erinran mot förslaget till detaljplan utifrån de aspekter som kommunstyrelsen har att bevaka under remissen, nämligen bostäder, arbetsplatser, kommunens mark och ekonomi.

#### 2. Tekniska nämnden

##### *Cykelparkeringstal*

Antal cykelparkeringar ska vara 2 per lägenhet. En cykelparkering per lägenhet enligt planhandlingarna kommer att medföra brist på parkering för cyklar i framtiden.

##### *Finansiering av allmänplats*

Av planbeskrivningen framgår att kommunen bekostar om- och utbyggnationer inom allmän plats. Det ska framgå tydligt att detta arbete inte är finansierat och därför inte säkerställt att det genomförs. Om finansiering för att genomföra åtgärder på allmänplats inte är klar redan nu då finns det risk att åtgärderna bland annat på Ektorpsvägen inte genomförs samtidigt som utbyggnaden av studentbostäderna.

##### *Parkering på Ektorpsvägen*

Ombyggnaden av Ektorpsvägen med bland annat längsgående parkeringsplatser ska inte försvåra/förhindra in- och utfarten med stora fordon till fastigheten Sicklaön 365:9 (Hyrpolen med maskinuthyrning). En trång vägsektion kan medföra att större fordon får svårt att köra till och från fastigheten Sicklaön 365:9.

##### *In- och utfarter kräver god sikt*

In- och utfarten till bebyggelsen ska utformas på ett trafiksäkert sätt med hänsyn till sikt. Därför ska placeringen av byggnader i detaljplanen vara på sådan sätt att god sikt tillgodoses. Dålig sikt vid in- och utfarter ökar risken för trafikolyckor.

##### *Gång- och cykelbana utmed hela Ektorpsvägen*

En förändring av Ektorpsvägen med utbyggd gång- och cykelbanan föranleder att kommunen bör se till helheten och möjligheten att bygga ut gång- och cykelbanan även på

andra delat av Ektorpsvägen samtidig. Att bygga ut gång- och cykelbanan bara på en kort sträcka är inkonsekvent.

#### *Behåll gång- och cykelväg*

Ett genomförande av planförslaget innebär att ett bullerstört område med allmän plats PARK bebyggs. Den flitigt använda gång- och cykelvägen som passerar genom dagens parkområde föreslås bli kvartersmark och ersättas av en ny gångväg med inslag av trappor söder om det nya kvarteret. I planförslaget har området för ny gångväg redovisats med en bredd om cirka 1,5-2 meter. Av planhandlingarna är det svårt att utläsa var infarterna till föreslagna garage finns, på illustrationen ser det ut som om en infart planeras via kvartersmark och över den smala grönremsan med bestämmelse NATUR gångväg/trappa.

Tekniska nämnden förutsätter att planförslaget omarbetas så att GC-vägen kan finnas kvar som allmänt GC-stråk genom kvarteret för att inte kraftigt försämra nuvarande användning. Ett av barn och skola välutnyttjat parkområde bebyggs, vilket påverkar barnens möjligheter till lek och aktivitet negativt. Den befintliga välutnyttjade och vinteröppna GC-vägen genom parkområdet och till bland annat skolan tas bort och ersätts av en smal gångväg med inslag av trappor. Förutom att denna lösning blir sämre för de som använder GC- vägen med sämre tillgänglighet (brantare och med trappor) och att det inte går att cykla, innebär flyttningen av vägen en högre driftkostnad för Tekniska Nämnden, då trappor måste snöröjas och halkbekämpas för hand. Planförslagets redovisade område för ny gångväg/trappa är för smalt.

#### *Tydligare redovisning av avfallshantering*

En redovisning av valt system för hanteringen av avfall och placeringen av denna ska redovisas innan granskning. Angöringen för hämtning måste samordnas med trafiklösningen. Utan närmare beskrivning av hur avfallshanteringen ska lösas saknas möjligheter att bedöma om avfallshanteringen kommer att fungera.

#### *Hantering av dagvatten*

Dagvatten från planområdet leds till Skurusundet via Hægervägen. Hægervägen är ett lågt område som drabbas av översvämning vid kraftiga regn. Det är viktigt att dagvattnet från planområdet fördröjs då befintligt nät har begränsad kapacitet. Området nedströms systemet, speciellt vid Hægervägen/Masungevägen riskerar att drabbas av översvämning oftare om dagvattnet inom planområdet leds till det kommunala dagvattennätet utan fördröjning.

#### ***Planenhetens kommentar***

I förslaget har utrymmen för cirka 300 cykelparkeringsplatser ritats in. Dessa placeras dels i en av byggnaderna mot Ektorpsvägen och dels i den byggnad som är placerad närmast Nacka seniorcenter Ektorp. Därutöver finns möjlighet för de boende att placera sin cykel på innergården.

Kostnaderna för allmänna anläggningar som är nödvändig för genomförandet av detaljplanen ingår i stadsbyggnadsprojektet. En förstudie för ombyggnad/utbyggnad av allmänna anläggningar togs fram under 2013 tillsammans med representanter från teknik. Utifrån förstudien beräknades kostnaden för allmänna anläggningarna och utökad budget för stadsbyggnadsprojektet som ska täcka utbyggnadskostnaderna erhöles tertiäl 3 2013.

Social- och äldreomsorgen har det yttersta ansvaret för att tillgodose behovet av bostäder för grupper som har svårt att komma in på den öppna bostadsmarknaden. Ensamkommande flyktingungdomar, ungdomar som tidigare varit placerade i familjehem eller ungdomar som inte kan bo kvar hos sina föräldrar är några exempel. Bristen på tillgång till bostäder innebär att personer som är färdigbehandlade, bor på institution, eller i familjehem inte kan erbjudas ett eget boende. Förutom konsekvenser för den enskilde innebär det många gånger höga kostnader för kommunen.

Social- och äldregruppen anser att 10 procent av de planerade lägenheterna bör upplåtas för nämndens målgrupper. Nämnden föreslår därför att kommunstyrelsen bevakar detta i kommande arbete med exploateringsavtalet.

#### *Tillgänglighet*

Nacka seniorcenter Ektorp (NSC Ektorp) är ett äldreboende med 116 lägenheter. Förutom bostäder finns bland annat en restaurang, kiosk, IT-café och ett gym. De verksamheter som erbjuds i huset vänder sig även till äldre som inte bor i byggnaden.

Idag finns 25 parkeringsplatser som är öronmärkta för besökare, anhöriga, personal med flera. I förslag till detaljplan kommer en av de nya byggnaderna uppföras på NSC Ektorps parkeringsplats. Planförslaget presenterar en lösning där 20 nya parkeringsplatser i byggnadens bottenplan blir tillgängliga för äldreboendet. Många aktiviteter resulterar i många besökare. Det gör att behovet av öronmärkta platser för äldreboendet är stora. De 20 föreslagna parkeringsplatserna räcker inte.

Planen föreslår också en ombyggnad av Ektorpsvägen vilket innebär att cirka 30 nya platser i form av kantstensparkering planeras längs med körbanan. De nya parkeringsplatserna ska tillgodose dels boende i studentområdet och besökare till äldreboendet. Detta tycker nämnden är positivt.

#### ***Planens kommentar***

I de villkor som ställdes i samband med tävlingen var uppdraget att uppföra studentbostäder. Därutöver föreslås även cirka 50 hyresrätter inom kvarteret. Vad det blir för upplåtelseform på bostäderna regleras normalt inte i detaljplanen. I detta fall är det dock tänkt att kommunen ska fortsätta att äga marken och hyra marken som tomträtt till ByggVesta. I tillhörande avtal säkerställs att lägenheterna uppförs och att de förblir i huvudsak studentlägenheter.

De parkeringsplatser som försvinner i och med att markparkeringen bebyggs ska ersättas. Dels ska Ektorpsvägen byggas om till stadsgata förbi området. Totalt möjliggörs då för 30 nya allmänna gästparkeringar längs gatan för bland annat besökare till Nacka Seniorcenter Ektorp. För att undvika att bilar upptar platserna under längre perioder föreslås att dessa platser tidsregleras. Utöver gästparkeringarna längs gatan, föreslås att Nacka seniorcenter Ektorp hyr ett antal (15-20) platser i parkeringsgaraget under ett av studentbostadshusen som därmed öronmärks för Nacka seniorcenter Ektorps verksamhet.

### **5. TeliaSonera Skanova**

Skanova vill göra kommunen uppmärksam på att det finns markförlagd telekanalisation längs med Ektorpsvägen som gränsar till detaljplansområdet (se bifogad nätkarta).

Generellt önskar Skanova att så långt som möjligt behålla befintliga teleanläggningar i sitt nuvarande läge för att undvika olägenheter och kostnader som uppkommer i samband med flytt. Tvingas Skanova vidta undanflyttningsåtgärder eller skydda telekablar för att möjliggöra exploatering förutsätter Skanova generellt att den part som initierar åtgärden även bekostar den.



Skanova utgår från att nödvändiga åtgärder i telenät till följd av planförslaget kommer att framgå av planhandlingarna.



*Bilagan tillhörande TeliaSonera Skanovas yttrande*

### ***Planenhetens kommentar***

Ledningens bedöms inte behöva flyttas på grund av byggnationen då ledningens läge är inom gaturummet.

## **6. Lantmäterimyndigheten i Nacka kommun**

Det är lite svårt att se, men det ser ut som att planen går in (våldigt lite) på fastigheten Sicklaön 41:7 (Värmdöleden). Om så är fallet så bör plangränsen justeras så att denna sammanfaller med fastighetsgränsen mellan Sicklaön 41:7 och 40:14.

Det vore även bra om fastighetsbeteckningarna och traktnamn tydliggörs något i plankartan.

### ***Planenhetens kommentar***

Synpunkterna beaktas.

## **7. Trafikverket**

Av bullerutredningen framgår inte från vilka våningsplan situationsplanen gäller. Trafikverket anser att bullerutredningen ska redovisa bullersituationen för samtliga våningsplan inom planen.

Trafikverket anser att den av riksdagen beslutade propositionen 1997/97:53 ska följas för bostäder.

Trafikverket anser att avsteg från riksdagens riktvärden för buller enbart får förekomma i undantagsfall och då i vissa definierade områden och endast under förutsättning att en god boendemiljö kan åstadkommas trots att riktvärdet för buller utomhus vid fasad inte uppnås vid alla fasader i den planerade bebyggelsen. Trafikverket baserar sina definitioner på vad en "god boendemiljö" innebär på Boverkets Allmänna Råd med hänsyn till Naturvårdsverkets yttranden.

Trafikverkets tolkning av de allmänna råden och yttrandena är att villkor för avsteg enbart kan accepteras där förutsättningarna finns att åstadkomma transportsnåla samhällen. I förlängningen innebär detta att det, i enlighet med Boverket, enbart ska förekomma avsteg i redan förtätade centrala delar av städer med nära tillgång till handel, restauranger, kulturinrättningar samt offentlig service och andra tjänsteinrättningar. Trafikverket anser att det aktuella planområdet faller inom ramen för denna tolkning.

I de fall då kommunen motiverat att avsteg från riktvärden kan det vara rimligt anser Trafikverket att bebyggelsen ska uppfylla nedanstående ljudnivåer för att det ska finnas förutsättningar för en god boendemiljö.

- Om den ekvivalenta ljudnivån vid byggnadens mest bullerexponerade fasad är mellan 55 dBA och 60 dBA ska byggnaden även ha tillgång till en tyst eller ljuddämpad sida.
- Om den ekvivalenta ljudnivån vid byggnadens mest bullerexponerade fasad är mellan 60 och 65 dBA ska bostaden ha tillgång till en tyst sida. Det ska särskilt utredas och redovisas att den maximala ljudnivån på den tysta sidan inte överstiger 70 dBA (L<sub>max</sub>). Inomhusnivån bör minst uppfylla ljudklass B13 enligt Svensk standard SS 25267:2004 för bostäder.
- Vid ljudnivåer över 65 dBA ekvivalent ljudnivå utomhus bör överhuvudtaget inga nya bostäder eller skolor få planeras.

Trafikverket använder samma definitioner och krav på ljudnivåer som i Boverkets allmänna råd.

Trafikverket anser att det är viktigt att kommunen inför nästa planskede fortsätter utreda olika åtgärder, exempelvis annan arkitektonisk utformning eller lågbullrande asfalt, i syfte att säkerställa att samtliga tillkommande bostäder klarar bullerkraven om ekvivalenta ljudnivåer vid fasad på högst 65 dB(A). Särskilt bör kommunen arbeta för att samtliga tillkommande bostäder har tillgång till en ljuddämpad eller tyst sida enligt definitionen ovan. Bullerutredningen ska även redovisa bullersituationen för samtliga våningsplan.

Trafikverket har inga möjligheter att ta på sig några kostnader till följd av föreliggande plan, utan samtliga åtgärder som krävs måste bekostas av annan part.

Trafikverket kan inte godta inskränkningar på riksintresseklassade anläggningar och anser att kommunen inför kommande planskede ska säkerställa att de av riksdagen beslutade



värdena klaras inom föreliggande plan och därmed även säkerställa att funktionen för riksintresset väg 222 inte äventyras p.g.a. buller.

#### *Luftkvalitet*

Enligt planbeskrivningen klaras miljökvalitetsnormen för partiklar inom planområdet. Inga vistelseytor ska placeras mellan den planerade bebyggelsen och Värmdöleden, och en planbestämmelse finns på plankartan som anger att tilluft till husen ska placeras med hänsyn till områdets luftkvalitet, dvs. inga intag mot Värmdöleden.

#### *Byggnadshöjd*

Planen medger byggnader med en byggnadshöjd upp till 72 meter. Uppförande av byggnader eller andra föremål högre än 20 meter (45 meter inom sammanhållen bebyggelse) kan komma att påverka luftfarten varför en lokaliseringsbedömning ska göras. En lokaliseringsbedömning, även kallad Flyghinderanmälan, med tillhörande flyghinderanalys ska alltid beställas av uppföraren av planerat byggnadsverk högre än 20 meter (45 meter inom sammanhållen bebyggelse) i god tid före planerat uppförande (Luftfartsförordningen SFS2010:770). Det är lämpligt att denna görs i detaljplaneskedet, och att frågan behandlas i planbeskrivningen.

Vid en lokaliseringsbedömning görs en djupare analys av planerade byggnader och dess påverkan på hinderfrihetsytor, in- och utflygningsprocedurer, kommunikations- & navigationsutrustning etc. Resultatet av lokaliseringsbedömningen och flyghinderanalysen kommer att ge ett mer detaljerat bedömningsunderlag för berörda sakägare. Berörda flygplatser, LFV och Försvarmakten ska beredas utrymme att yttra sig.

#### *Bebyggelsefritt avstånd*

Planförslaget innebär att området närmast väg 222 planläggs som kvartersmark. Trafikverket anser att marken istället ska anläggas som allmän plats, alternativt att plangränsen flyttas då de kräver att det hålls ett bebyggelsefritt avstånd om minst totalt 35 meter till alla motorvägar och minst 25 meter till primära landsvägar/riksvägar.

Med hänsyn till att väg 222 är av riksintresse för kommunikationer är det av största vikt att kommunen inför nästa planskede säkerställer att ovanstående uppfylls för föreliggande plan, såväl vad gäller kvartersgräns som byggnad. Med hänsyn till risk- och säkerhet kan länsstyrelsen komma fram till andra avstånd.

#### ***Planenhetens kommentar***

Det är i princip inte möjligt att bygga bostadsområden som klarar riksdagens riktvärde 55 dB(A) vid alla fasader. Vid en trafikmängd över 800 fordon/dygn överstiger ekvivalentnivån 55 dB(A) på 10 meters avstånd. Det är dessutom mycket svårt att uppnå ekvivalentnivåer lägre än 45 – 50 dB(A) på någon sida av bostäder i tätbebyggelse eller inom några kilometers avstånd från större trafikleder. Bakgrundsnivån, ”bullenregnet” från mer avlägsna trafikleder är ofta högre än 45 dB(A). För att nå målet högst 55 dB(A) vid alla fasader krävs att trafiken på vägarna minskas med minst 90 %. Detta bedöms inte realistiskt varför bedömningen av bullersituationen sker utgående från avstegsfall.

I samband med Infrastrukturpropositionen 1996/97:53 diskuterade riksdagen riktvärden för trafikbuller. Riktvärdena är inte, i formell mening, fastställda men har blivit stark praxis. I

centrala lägen eller andra lägen med bra kollektivtrafik kan i vissa fall avsteg från dessa värden göras, men ekvivalentnivån ska vara högst 55 dB(A) utanför minst hälften av boningsrummen i varje lägenhet. I detta fall bedöms området ligga så till att det är motiverat att göra avsteg från riktvärdena med anledning av det stadsnära läget, den goda tillgången till kollektivtrafik, den täthet som eftersträvas i projektet samt den brist på lägenheter (i synnerhet studentlägenheter) som råder i regionen.

Den totala höjden på byggnaderna är inte (som Trafikverket skriver) 72 meter höga, utan att höjdangivelsen avser höjd över nollplanet. Då nollplanet inom planområdet ligger på mellan cirka +40 och +52, innebär detta att ingen av de föreslagna byggnaderna överstiger 20 meter i höjd.

Plankartan har ändrats så att plangränsen närmast Värmdöleden flyttas närmare bebyggelsen i enlighet med Trafikverkets yttrande.

## 8. Fortum

Ingen erinran

### *Planenhetens kommentar*

-

## 9. Södertörns Brandförsvarsförbund

Den riskanalys som är utförd uppfyller väl de kriterier man kan ställa på en sådan riskanalys. Räddningstjänsten anser att de riskreducerande åtgärder som föreslås i stort är rimliga men på en avgörande punkt har vi ett frågetecken.

Vi skulle vilja att åtgärderna som anges, "Avstängbar ventilation med friskluftsintag som inte är vänt direkt mot vägen ska säkerställas inom ett avstånd av 150 meter från vägen" förtydligas i funktionen för "Avstängbar ventilation". Hur är det tänkt att fungera i praktiken och hur säkerställs en sådan funktion över byggnadens livslängd?

### *Planenhetens kommentar*

Riskanalysen har förtydligats avseende "avstängningsbar ventilation".

## 10. Trafikförvaltningen (SL)

Området ligger i RUFS 2010 inom regional stadsbygd med utvecklingspotential. Bebyggelsen bör vara tät och sammanhängande. Nackas översiktsplan anger att det aktuella området utgör medeltät stadsbebyggelse (sida 65). I sådana lägen anger översiktsplanen att avstegsfall A kan tillämpas, förutsatt att god kollektivtrafikförsörjning finns. Riktlinjer för kollektivtrafikplaner i Stockholms län (Riplan) anger att flerbostadshus med fler än tre våningar ska ha ett verkligt gångavstånd till en hållplats på som mest 300 meter. Planhandlingarna redovisar inte avstånd till hållplats från bostadshusen, detta bör kompletteras inför nästa skede. Detta och kollektivtrafikutbud är vägledande för att bedöma huruvida kollektivtrafikförsörjningen kan anses vara god eller inte.

### ***Planenhetens kommentar***

I Nacka kommuns översiktsplan står det att en så bra ljudnivå som möjligt alltid ska eftersträvas och att de riktvärden som riksdagen fastställt ska användas. Det anges även att avstegsfall A kan användas inom tät och medeltät stadsbebyggelse i goda kollektivtrafiklägen samt att avstegsfall B kan tillämpas för att uppnå ett hållbart stadsbyggande i en tät stadsbebyggelse. Ett sådant här projekt ligger inom ett område med goda kollektivtrafikförbindelser och i närheten av Ektorp centrum, som i översiktsplanen pekas ut som förtätningsområde.

Planbeskrivningen är nu kompletterad med en text om kollektivtrafik i enlighet med trafikförvaltningens synpunkter. Närmaste busshållplats ligger cirka 150 meter från området och till Ektorp centrum där bussförbindelserna är fler är det cirka 500 meter.

## **11. Länsstyrelsen**

Länsstyrelsen bedömer utifrån nu kända förutsättningar att det inte finns skäl att anta att länsstyrelsen kommer att pröva kommunens beslut och upphäva detaljplanen med stöd av 11 kap 10 § PBL. Detta förutsätter att nedanstående synpunkter avseende förorenad mark, farligt gods och trafikbuller beaktas.

### ***Förorenad mark***

Inom planområdet har det tidigare funnits en handelsträdgård med minst fem växthus. Verksamheten har funnits på platsen från början av 1900-talet till slutet av 60-talet. Bekämpningsmedel användes i stor utsträckning på de flesta handelsträdgårdar under 1940-, 50- och 60-talet och det kan därför inte uteslutas att även denna verksamhetsutövare besprutade sina odlingar. Länsstyrelsen bedömer det som angeläget att kommunen försäkras sig om att området uppfyller kraven angående markföroreningar för den nya markanvändningen.

I början av 70-talet ändrades markanvändningen i området och ett äldreboende uppfördes. Länsstyrelsen anser att de markundersökningar och de eventuella saneringsåtgärder som gjordes i samband med den byggnationen bör redovisas. I dagsläget finns en parkeringsplats där växthusen låg. Enligt förslaget ska parkeringsplatsen tas bort för att ersättas med en byggnad för studentbostäder. Föroreningssituationen, samt kommunens bedömning om någon markundersökning och provtagning behöver utföras, behöver tydligt framgå av planhandlingarna.

### ***Farligt gods***

Planområdet gränsar i norr till väg 222, Värmdöleden, som är en primär transportled för farligt gods. I planförslaget är den nya bostadsbebyggelsen planerad med loftgångar cirka 26 meter från Värmdöleden. I planbeskrivningen finns en illustration som antyder att loftgångarna kommer vara inglasade. Plankartan saknar bestämmelser om vilka strålningsnivåer fasader och glas i fasad ska klara. Riskbedömningen (Briab 2013-08-14) anger att "*glas i loftgång som utgör utrymningsväg, inom kortare avstånd än 30 meter, bör vara utfört så att strålningen på insidan av glaset understiger 10 kW/kvm (Boverket 2011)*".

Länsstyrelsen delar inte riskkonsultens tolkning av Boverkets rekommendationer. Loftgångarna utgör utrymningsvägar och med hänsyn till det korta avståndet till Värmdöleden ställer sig länsstyrelsen kritisk till den föreslagna strålningsnivån på insida glas. Med det utförande av loftgångarna som presenteras i illustrationen anser länsstyrelsen inte att personer som utrymmer via loftgångarna endast utsätts för "*en kortvarig strålning*". Länsstyrelsen vill framhålla att utrymningssträckan i loftgångarna är relativt lång mellan trapphusen vilket medför att riktvärdet max 2,5 kW/kvm för strålning på insida glas bör följas och regleras.

Plankartan innehåller en bestämmelse om att "utrymningsvägar inom 50 meter från Värmdöleden ska mynna bort från vägen". Länsstyrelsen vill framhålla att utrymningsvägar får mynna mot Värmdöleden så länge de även mynnar bort från Värmdöleden. Samtliga personer som utrymmer, oavsett vilken utrymningsväg de väljer, ska kunna utrymma bort från Värmdöleden utan att utsättas för fara från en olycka med farligt gods. Inför nästa skede i planprocessen behöver kommunen klargöra att risksituationen vid utrymning blir godtagbar.

#### *Trafikbuller*

Den planerade bebyggelsen ligger intill den hårt trafikerade Värmdöleden. Bostäderna kommer att utsättas för trafikbuller med både höga ekvivalenta och maximala ljudnivåer. Kommunen avser att tillämpa avstegsfall B för merparten av de planerade bostäderna. Länsstyrelsen anser att planområdets läge kan motivera avsteg från gällande riktvärden. Med tanke på bullrets hälsopåverkan är det dock viktigt att söka lösningar som minimerar avstegen. Vid de mest bullerexponerade loftgångsfasaderna uppgår de ekvivalenta ljudnivåerna till över 70 dB(A). Om de öppna loftgångarna glasas in eller ersätts med korridorer innebär det att de ekvivalenta ljudnivåerna vid lägenheterna innanför korridorerna reduceras.

Länsstyrelsen anser att planförslagets utformning, där huvudsakligen alla bostadsrum får mindre än 55 dB(A) utanför fasad, tillsammans med tillämpning av ljudklass B ger en acceptabel ljudmiljö. Länsstyrelsen föreslår att planbestämmelsen som reglerar trafikbullernivåer inomhus skärps så att motsvarande ljudklass B (26 dBA ekv/41 dBA max) kan uppnås.

Inför nästa skede i planprocessen är det även lämpligt att redovisa bullersituationen för samtliga våningsplan inom planen.

#### *Miljö kvalitetsnormer för vatten*

Länsstyrelsen delar kommunens bedömning att dagvattenhanteringen behöver utredas vidare inför nästa skede av planprocessen.

#### *Övriga synpunkter av betydelse för planens genomförbarhet - Flyghinderanmälan*

Enligt Luftfartsförordningen SFS 2010:770 ska en flyghinderanmälan göras för byggnad som blir högre än 45 meter.

#### *Klimatanpassning*

Länsstyrelsen anser att samtliga planprojekt bör ta hänsyn till effekterna av ett förändrat klimat. Klimatförändringar i form av ökad och intensivare nederbörd, höjda

medeltemperaturer och värmeböljor, samt stigande havsnivå, medför konsekvenser för i stort sett alla samhällssektorer och anpassningsåtgärder är därför nödvändiga. Länsstyrelsen anser att det är positivt att kommunen avser att anpassa sin planering till framtida klimatförändringar, till exempel genom fördröjningsåtgärder för dagvatten och genom att säkra befintliga träd och grönytor i anslutning till den nya bebyggelsen.

#### *Övrigt*

Plankartans skala/skalstock bör korrigeras inför nästa skede i planprocessen. Planförslaget bör dessutom kompletteras med en sektion som redovisar planområdets markhöjder i förhållande till Värmdöleden.

#### *Behovsbedömning*

Länsstyrelsen delar kommunens bedömning att detaljplanens genomförande inte kan förväntas medföra betydande miljöpåverkan. Förhållanden på plats, projektets påverkan på omgivningen och det som kan påverka planens lämplighet, får behandlas och bedömas inom ramen för planarbetet.

#### ***Planenhetens kommentar***

Följande text har ändrats i planbeskrivningen: Glas i loftgång som utgör utrymningsväg, vänt mot vägen inom kortare avstånd än 30 meter, bör vara utfört så att strålningen på insidan av glaset understiger 10 kW/kvadratmeter till 2,5 kW/kvadratmeter. Detta i enlighet med länsstyrelsens yttrande.

Angående buller: Bestämmelsen på plankartan har justerats så att gränsen för inomhusnivån inte får överstiga 26 dBA. Detta i enlighet med länsstyrelsens synpunkter.

En miljöteknisk markundersökning har gjorts då det inom delar av området funnits en handelsträdgård tidigare. Markundersökningen visar på föroreningshalter som måste saneras innan någon bostadsbebyggelse kan uppföras.

En dagvattenutredning har tagits fram där dagvattenlösningar har dimensionerats efter ett 10-årsregn och med principen att utflödet från planområdet inte ska öka. Ett principförslag har tagits fram för dagvattenhanteringen i området som bland annat bygger på underjordiska magasin samt så kallade Rain Gardens (växtbäddar) som både fördröjer men även renar dagvattnet. Med hjälp av föreslagna dagvattenåtgärder kan en rening av dagvatten som uppfyller kraven i kommunens dagvattenstrategi samt uppfyller Svenskt Vattens riktvärden uppnås.

Plankartan är nu justerad så att skalstocken är rätt i enlighet med länsstyrelsens synpunkter.

## **12. Vattenfall**

Ingen erinran.

## Inkomna synpunkter från fastighetsägare inom och i anslutning till planområdet

### 13. Boende på Ektorpsvägen 22

Vi är i grunden positiva till projektet. Nya bostäder för unga och studenter behövs. Dessutom är området norr om Seniorcenter för närvarande lite tråkigt och öde med endast en industritomt samt parkmark. Det vi opponerar oss mot är att man ändrat det vinnande arkitektförslaget genom att flytta ner huset till Ektorpsvägens kant. Detta ger i kombination med att man även adderat en våning från fem våningar till sex en stor närvaropåverkan på vår fastighet.

I och med ändringen kommer sexvåningshuset mycket nära vår tomt och dessutom ökar exponeringen av den södra fasaden kraftigt mot oss. Den södra fasaden är dessutom den fasad som kommer påverka insynen för oss absolut mest då den kommer ha både fönster och balkonger mot vår tomt och inte bara loftgångar som den östra fasaden.

Vid samrådet framgick det att det främst är av estetiska skäl ändringen genomförts, man vill bygga stad. Vi förstår idén och ambitionen med att bygga stad, men den tanken appliceras bättre på västra Sicklaön, där hela områden projekteras. I det här fallet gäller det sista huset på gatan. Huset kommer att omges av en skola, Värmdöleden, en industritomt, en villa samt ett ålderdomshem. Den ursprungliga placeringen innebär även att huset kommer ligga mer i linje med grannen Seniorcenter och kommer därför smälta in mer i den befintliga miljön. Om man kommer söderifrån längs Ektorpsvägen kommer det nya huset i och med ändringen "poppa ut".

För oss som villaägare är det knappast något positivt att man försöker uppnå en stadskänsla så nära vår fastighet. Vi ser mycket hellre att huset kommer på samma nivå från Ektorpsvägen som Seniorcenter samt att man mellan vägen och studentbostäderna planterar träd så som det är gjort framför många av de andra befintliga byggnaderna på Ektorpsvägen och så som det ursprungliga förslaget såg ut.

Vi är den privatbostad som kommer drabbas absolut mest och vår förhoppning är att ni verkligen tar hänsyn till vår åsikt. Huvuddelen av vår tomt där vi befinner oss när vi är ute kommer nu bli helt exponerad av höghus från flera håll. Seniorcenter är en oerhört lugn och icke störande granne, medan ett studentområde har en helt annan påverkan. Den ostörda känslan kommer minska dramatiskt och innebär också en värdeminskning av vår fastighet.

#### *Parkeringssituationen*

Redan nu har Seniorcenter för få parkeringsplatser, då dess besökare ofta parkerar på vår garageuppfart. Man bör verkligen säkerställa att den här situationen förbättras och inte förvärras. Bilar per invånare ökar ständigt och man kan inte räkna med att studenter inte har bilar eller besökare med bilar.

#### *Fler träd mellan Ektorpsvägen och privatbostäder*

Mellan de andra privatbostäderna och "vår sida" av Ektorpsvägen finns det många träd på kommunens mark, som höjer känslan av avskildhet och minskar insynen. Vi har också några få träd mellan vår tomt och Ektorpsvägen, men här skulle fler träd verkligen vara att



önska. Även om det blir mest mot Seniorcenter, så skulle ökad avskildhet från det höghuset kunna kompensera en del för ökad insyn från det nya bygget.

#### *Höjning av bullerplank*

Vår fastighet ligger redan på gränsen för vad som är okej ur bullersynpunkt. Vår förhoppning är att det med studentbostäderna kommer att minska, men det skulle även kunna vara så att en del av bullret "studsar" på den nya fasaden och förvärrar vår bullersituation. Vi önskar därför att man mäter detta både innan och efter bygget för att se vad resultatet blir. Vi önskar även att bullerplanket vid motorvägen höjs på en kortare sträcka (20 m), då det i dagsläget är som en nedsänkning av bullerskyddet just vid viadukten över Ektorpsvägen. Detta borde även ligga i det nya projektets intresse.

#### *Hastighetsgränsen borde sänkas till 30 på en bit av Ektorpsvägen*

Vi tycker att det är jättebra att man nu ska bygga en trappa mellan Seniorcenter och studentbostäderna samt dessutom bygga en vinterunderhållen väg genom studentområdet upp till Ektorps skola. Vår förhoppning är även att trappan ska vinterunderhållas.

För att komma till övergångsstället som leder oss upp till Ektorps skola måste vi passera Hyrpoolens väg/infart där all deras personal samt kunder passerar. De har så klart inte så mycket tanke på att det passerar en trebarnsfamilj där flera gånger om dagen, så det kan gå ganska snabbt ibland. Trafiken på infarten har ökat kraftigt sedan småindustrin bytte ägare, då det tidigare varken var mycket personal som jobbade där och inga kunder alls som kom på besök.

Vi låter inte våra barn springa fritt vid Hyrpoolens infart, men infarten angränsar direkt till vår egen infart, parkering och garage så det är klart att barnen befinner sig där ibland. Vi skulle känna oss mycket tryggare om hastighetsgränsen sänktes till 30 innan oss och Hyrpoolen och behölls förbi övergångsstället som leder upp till Ektorps skola genom nya studentområdet. Eventuellt skulle man sänka gränsen redan vid Edinsvägen och fram till viadukten över Ektorpsvägen, då barn även passerar vid det övergångsstället för att komma till skolan. Det är inte bara för vår skull utan för alla barn som ska till Ektorps skola och förskola. På andra ställen där man passerar skolor och förskolor på Sicklaön är det 30 som hastighetsgräns. Det är väldigt ofta det går betydligt fortare än 40 som är dagens hastighetsgräns.

#### ***Planenhetens kommentar***

Från de föreslagna nya husen till närmaste bostadshus är det cirka 25 meter (där det är som närmast) fasad till fasad. Detta har bedömts så pass långt att det inte ska påverka befintlig bebyggelse med skugga eller insyn. En solstudie har tagits fram som bifogas planhandlingarna. Denna visar att befintlig bebyggelse inte påverkas av skugga från tillkommande bebyggelse.

Antalet allmänna parkeringsplatser i området kommer inte att minska då ytparkeringen som byggs bort ersätts med motsvarande antal parkeringsplatser i form av kantstensparkering längs med Ektorpsvägen.

Inga träd i anslutning till Ektorpsvägen planeras tas bort. I samband med ombyggnaden av Ektorpsvägen föreslås att träd planteras längs med körbanan.

De nya bostäderna medför totalt sett ett minskat ljudinfall till bostäderna till synpunktslämnarens fastighet. Minskningen av den ekvivalenta ljudnivån blir dock försumbar, högst cirka 1 dB(A). Det är möjligt att mäta trafikbullret i dag och efter att de planerade studentbostäderna är klara, men mätresultatet kommer inte att bli signifikant/användbart med hänsyn till bland annat att mätosäkerheten är + 2 dB(A).

I samband med uppförandet av de nya bostäderna föreslås en ombyggnad av Ektorpsvägen förbi området. Med den nya utformningen av Ektorpsvägen skapas även långsgående parkering och trädplantering och en smalare bredd på bilkörbanan. Kantstensparkering och smalare körbanor är ett effektivt sätt att få ner hastigheterna på gator, varför kommunen därför bedömer att dessa åtgärder bidrar till minskade hastigheter på Ektorpsvägen.

### **1. Boende på Ektorpsvägen 20**

Ni har nu ändrat förslaget genom att ni tagit bort parkeringen och flyttat ner huset ända ner till kanten av Ektorpsvägen. Ni har även lagt till ytterligare en våning, från 5 till 6 våningar.

På en bild ser man att det kommer bli balkonger utmed den södra fasaden. Eftersom de flyttat ner huset kommer de boende med största sannolikhet kunna se in vårat sov- och vardagsrum, vilket inte alls känns bra.

Vi motsätter oss därför starkt att ni flyttat ned huset mot Ektorpsvägen och vi vill att det ska behålla sin ursprungliga placering med en parkering framför huset. Vi vill också att ni bygger farthinder på Ektorpsvägen innan korsningen Edinsvägen/Ektorpsvägen, då är det både en skola och äldreboende i närheten och bilar kör alldeles för fort. Vi förutsätter att ni har detta i åtanke och hoppas att någon typ av farthinder åtgärdas per omgående (fartgupp, hastighetssänkning e.dyl.) då problemet med hastighetsöverträdelser är synnerligen allvarlig och måste hanteras snarast.

Men, det vi motsätter oss mest mot är att ytterligare en våning planeras och att bygganden flyttats ner närmare Ektorpsvägen. Samt att exploateringen i sig med största sannolikhet kommer att innebära en värdeminskning av privatbostäderna i närområdet. Om byggnationen genomförs kommer trafiken att öka radikalt, vilket utgör en stor risk för alla oss som har barn som ska till och från skolan. Dessutom medför detta ökad mängd trafikbuller, utsläpp och en otrygg miljö för oss fotgängare till och från Nyckelviken.

### ***Planenhetens kommentar***

Från de föreslagna nya husen till närmaste bostadshus är det cirka 25 meter (där det är som närmast) fasad till fasad. Detta har bedömts så pass långt att det inte ska påverka befintlig bebyggelse med skugga eller insyn.

I samband med uppförandet av de nya bostäderna föreslås en ombyggnad av Ektorpsvägen förbi området. I Nacka kommuns cykelplan pekas Ektorpsvägen som prioriterad byggnation av cykelväg. Med den nya utformningen av Ektorpsvägen skapas även långsgående parkering och trädplantering och en smalare bredd på bilkörbanan. Kantstensparkering och smalare körbanor är ett effektivt sätt att få ner hastigheterna på gator, varför vi därför tror att det efter ombyggnationen kan bli svårt att köra för fort på denna sträcka (utan traditionella farthinder).

Det har inte bedömts bli någon större trafikökning på gatan då flertalet av de nya lägenheterna är tänkta som studentlägenheter och studenter kör bil i mindre utsträckning än boende i ”vanliga” lägenheter. Med den föreslagna nya gatuutformningen, ökar utrymmet för gång- och cykeltrafikanterna på bekostnad av bredden på körbanan. Detta håller nere hastigheten på bilarna, vilket ökar trafiksäkerheten för gång- och cykeltrafikanterna.

## **Inkomna synpunkter från föreningar**

### **2. Nacka Hembygdsförening**

Hembygdsföreningen menar att det relativt ofta förekommer aktiviteter på Nacka Seniorcenter Ektorp, vilka drar många deltagare och då är parkeringen fullbelagd. Det är därför viktigt att detta parkeringsbehov tillgodoses i planen för studentbostäderna.

Gång- och cykelvägen mellan skolan och Ektorpsvägen bör fortsatt vara allmänt tillgänglig även genom planområdet.

#### ***Planenhetens kommentar***

Cirka 30 nya allmänna gästparkeringar föreslås anläggas inom gaturummet som ersättning för de som kommer att försvinna i och med att markparkeringen bebyggs med bostäder. För att undvika att folk står på dessa parkeringsplatser under längre perioder föreslås platserna tidsregleras.

Den befintliga gång- och cykelvägen kommer att ersättas med en ny gångväg direkt söder om planområdet då den befintliga ligger i förslaget hamnar inom kvartersmark och utanför kommunens rådighet. Till detta föreslås en ny gång- och cykelbana längs Ektorpsvägen, förbi området.

### **3. Nacka/Värmdö Hyresgästförening**

Nacka-Värmdö hyresgästförening ser det som glädjande med kommunens vilja att bidra till byggandet av hyresrätter och studentbostäder i Nacka. Det är önskvärt med ett större utbud av hyresrätter. Vad gäller val av plats återstår att finna bra lägen. Vad gäller planerade hyresrätter i Ektorp ser vi dock orsak till viss oro. Hyresgäster bör ej i högre grad än andra grupper utsättas för störningar i sitt boende, och miljökvalitetsnormerna bör ej regelmässigt överskridas.

Läget i Ektorp på en höjd intill motorvägen är starkt bullerstört. Miljökvalitetsnormerna för buller överskrids. Normerna kan dessutom komma att överskridas vad gäller avgaser och hälsovådliga partiklar. Behovet av säkerhetsmarginaler är betydande pga. närheten till motorvägen och katastrofrisker vid transport av farligt gods. Det finns alltså vägande skäl att känna oro.

Hyresgästföreningen vill inte rakt av tillstyrka hyresrätter i detta läge, om de byggs vill vi ha en mer bullerdämpande husplacering med akustiska överväganden, som dubbla bulleravskärmningar, längre säkerhetsavstånd och lägre byggnader. Speciell utformning bör ges ventilationsanläggningarna, till exempel hur luftintagen placeras. Effektiva luftfilter är

mycket viktiga, liksom tillsyn och underhåll genom bland annat OVK (obligatorisk ventilationskontroll). Ytterligare omsorg bör ägnas placeringen och utformningen av eventuella byggnader och skydd.

50 ungdomsbostäder avses att placeras inom området, utöver de 200 studentbostäderna. I än högre grad än tillfälligt boende studenter kan kvarboende ungdomar komma att utsättas för skadliga hälsoeffekter, i synnerhet eventuella barn som kan tillkomma. Barnfamiljer bör ej anvisas bostad i området. Långvarigt boende bör begränsas, boende bör kunna kvarstå i den ordinarie bostadskön utan reduktion av tid för att kunna erbjudas möjlighet till annat boende inom rimlig tid.

Föreningen ser oroande tendenser till avsteg från rekommenderade högsta nivåer för buller och andra miljökriterier som bör beaktas vid bostadsbyggande. Dessa bör enligt socialstyrelsen betraktas som maximala nivåer som bör beaktas, avsteg skall vara undantag. När det gäller bebyggelse längs motorvägar ser föreningen att avstegen blir allt vanligare, de riskerar att bli norm, vilket över tid kan få allvariga hälsoeffekter för hyresgäster. Hyresbostäder bör inte placeras alltför nära större trafikleder.

Effektiv reduktion av skadliga emissioner och partikelnivåer, t.ex. HA-oljor och PAH i bildäck samt dieslavgaser bör ägnas extra uppmärksamhet från miljöförvaltningen, med tanke på den ökade användningen, och den tunga buss- och lastbilstrafiken på den intilliggande motorvägen. Remissvaret här har upprättats i samverkan mellan Nacka Miljövårdsråd och Nacka-Värmdö hyresgästförening med avseende på här förekommande miljöproblem och riskabla ohälsoeffekter.

### ***Planenhetens kommentar***

Angående buller och risksynpunkterna så har det tagits fram buller- respektive riskutredningar för att säkerställa godtagbara bullervärden och acceptabla risker utifrån farligt gods. Med rätt lägenhetsutformning och tillräckliga avstånd till motorvägen kan detta uppnås. Detta finns det möjlighet att läsa mer om i bullerutredning respektive riskanalys. Att placera bebyggelse på ett längre avstånd från vägen än vad som är nödvändigt innebär ett sämre markutnyttjande, vilket inte bedöms som långsiktigt hållbart i en storstadsregion. Med lägre antal våningar mot motorvägen riskerar området att få sämre bullervärden, då den byggnad som föreslås mot motorvägen också fungerar som bullerskudd mot gården och resten av området. Byggnadernas placering är alltså väl genomtänkt för att uppnå en så god bullermiljö som möjligt.

För studentbostäder ska det ställas samma krav som om det är vanliga bostäder. Hela området ska alltså byggas som om det är vanliga lägenheter. Att det oftast är ett tillfälligt boende ska inte påverka var och hur bostäderna byggs utifrån till exempel bullerriktlinjerna.

Angående luftkvaliteten så har det ägnats särskild uppmärksamhet på just detta med anledning av närheten till motorvägen. I utredningen kan konstateras att prognosen för framtida luftkvalitet ligger under gränsvärdet för vad som är acceptabelt. Denna utredning finns som bilaga till planhandlingarna och går att finna på projektets hemsida. Hur ventilationsanläggningarna är placerade påverkar också riskbilden för området. Därför är det reglerat på plankartan hur dessa ska placeras.

Till sist vill kommunen kommentera att områdets planering möjliggör för totalt 200 bostäder (150 studentlägenheter och cirka 50 hyresrätter). Alltså inte 200+50 så som synpunktslämnaren anger i sitt yttrande.

#### 4. Nacka Miljövårdsråd

Nacka Miljövårdsråd är positivt inställd till ambitionen att bygga hyresrätter och studentbostäder i Nacka, behovet förefaller vara stort, och kommunen domineras av villor och bostadsrätter, varför det är önskvärt med en bättre balans i bostadsutbudet. Det råder för närvarande brist på studentbostäder och hyresrätter i kommunen, efterfrågan är betydligt större än tillgången. Vad gäller val av plats för dessa återstår dock att utreda lämpliga placeringar. Närboende använder det planlagda området för hundrastning, och har diskuterat att ansöka om anläggande av hundrastgård inom detta. Vi finner att detta vore en betydligt bättre placering. Vi avstyrker i första hand denna placering av bostäder.

Vid genomgång av förelagda handlingar om dessa planerade studentbostäder och hyresrätter i Ektorp finner vi stor anledning att sätta ett frågetecken i kanten. Läget är mycket bullerstört, och hälsovådliga infraljud torde regelmässigt förekomma. Miljökvalitetsnormerna överskrids med råge vad gäller buller, och riskerar dessutom att överskridas vad gäller avgaser och hälsovådliga partiklar. Det finns dessutom betydande behov av säkerhetsmarginaler på grund av närheten till motorvägen, med katastrofrisker vid transport av farligt gods.

Vi finner den närbelägna skolans placering som mycket anmärkningsvärd, rimligen bör inte en skola förläggas på en plats som denna, klassrum, utomhuslek och rastytor utsätts sannolikt också för både buller, partiklar och avgaser. Rimligen bör detta kontrolleras och motåtgärder vidtagas.

Nacka Miljövårdsråd vill i första hand avstyrka bostadsbebyggelse i detta läge, men om bebyggelse trots detta planeras (med hänvisning till det stora behovet) skulle vi vilja se en lägre exploateringsgrad, längre säkerhetsavstånd och lägre byggnadshöjd, kombinerad med starkt bullerreducerande och infraljudsdämpande åtgärder. Särskild omsorg bör ges ventilationen, med avseende på var luftintag placeras och att adekvata luftfilter appliceras, samt att regelbunden och noggrann OVK genomförs, plus att uppföljande luftkvalitetsmätningar införs. Boendet bör dessutom vara tillfälligt.

Vad gäller bullret anser vi också att en akustisk utredning och relevanta åtgärder för att avleda och reducera störande ljud bör vidtagas. Vid besök i området fann vi att trafikljuden uppe på berget upplevdes som mycket störande under kvällstid. Dagtid har vi ej haft tillfälle att besöka platsen, men rimligtvis är studenter för sina studier i behov av en lugn och relativt ostörd studiemiljö utan stressorer i form av kraftigt trafikbuller. Alla åtgärder som kan vidtagas bör också genomföras, men eventuellt inte helt belasta budgeten för själva bygget, möjligen kan Trafikverket och kommunen bidra till åtgärder som kan bidra till en acceptablare boendemiljö om bostadsbebyggelse anses av nöden påkallad.

Vi noterar också att 50 permanentbostäder, i planbeskrivningen betecknade som ungdomsbostäder, avses att placeras inom området, förutom de 200 studentbostäderna, vilket vi inte helt vill tillstyrka. I ännu högre grad kan kvarboende permanentboende

komma att utsättas för hälsovådliga effekter, i synnerhet som barn eventuellt kan förekomma i högre grad än bland studerande. Barnfamiljer bör inte anvisas bostad i området om det bebyggs och bör ges förtur till annat och lämpligare boende i de fall är barn senare tillkommer.

Vi tycker oss se en oroande tendens till större acceptans för avsteg från rekommenderade högstannivåer för buller och andra miljökriterier som bör beaktas vid bostadsbyggande. Dessa bör enligt socialstyrelsens utredning betraktas som de minimala kriterier som skall iakttas, och avsteg från dem vara ytterst sällsynta. När det gäller bebyggelse längs motorvägar ser vi avstegen som allt vanligare, vilket riskerar att de facto göra dem normbildande, vilket på sikt torde få allvarliga hälsoeffekter för berörda boende. Bostäder bör följaktligen ej placeras i direkt anslutning till större trafikleder.

Vi ser förstärkt samarbete med Trafikverket och Miljödepartementet som en väsentlig åtgärd vid planeringen av ytterligare infrastruktur, och en bättre uppföljning av miljöproblem vid redan existerande trafikleder, samt att ett effektivt åtgärdsprogram genomförs för att minska miljöbelastning och buller vid både existerande och planerade leder, inklusive åtgärder på fordons- och drivmedelssidan. Reducering av skadliga emissioner och skadliga partiklar, exempelvis HA-oljor och PAH i bildäcken samt dieselvagaser bör ägnas extra uppmärksamhet med tanke på ökad användning och den tunga buss- och lastbilstrafik som försiggår på intilliggande motorväg.

### ***Planenhetens kommentar***

Området är bullerutsatt idag, varpå kvalitén som rekreationsområde bedömts som begränsat.

Angående bulleraspekten så har det tagits fram en bullerutredning för att säkerställa godtagbara bullervärden i området. Med rätt lägenhetsutformning och byggnadsplacering kan acceptabla bullervärden uppnås för tillkommande bebyggelse. Detta finns det möjlighet att läsa mer om i bullerutredningen som tagits fram och biläggs planhandlingarna vid granskning. Att placera bebyggelse på ett längre avstånd från vägen än vad som är nödvändigt innebär ett sämre markutnyttjande och med lägre antal våningar mot motorvägen riskerar området att få sämre bullervärden, då den byggnad som föreslås mot motorvägen också fungerar som bullerskudd mot gården och resten av området. Byggnadernas placering är alltså väl genomtänkt för att uppnå en så god bullermiljö som är möjligt.

Till samrådsförfarandet tog det fram en luftkvalitetsutredning. I denna konstateras att prognosen för framtida luftkvalitet ligger under gränsvärdet för vad som är acceptabelt. Denna utredning finns som bilaga till planhandlingarna och går att finna på projektets hemsida. En bestämmelse finns på plankartan som reglerar att luftintag inte får vara vända mot Värmdöleden. OVK är något som påverkar detaljplanens utformning, dock görs alltid OVK-kontroller i bostäder med jämna mellanrum efter att de uppförts.

Även riskaspekter utifrån farligt gods är utredda i en riskanalys. Itifrån riskanalysen finns bestämmelser på plankartan som reglerar bland annat byggnadstekniska åtgärder.



Till sist vill kommunen kommentera att områdets planering möjliggör för totalt 200 bostäder (150 studentlägenheter och cirka 50 hyresrätter). Alltså inte 200+50 så som synpunktslämnaren anger i sitt yttrande. För studentbostäder ska det ställas samma krav som om det är vanliga bostäder. Att det oftast är ett tillfälligt boende ska inte påverka var och hur bostäderna byggs utifrån till exempel bullerriktlinjerna.

## Övriga

### 5. Brf Bullarhöjden

Känner oro över att de nya husen får bullret att öka och på så vis påverkar deras hus. Undrar om det har gjorts någon beräkning på eventuell bullerökning på andra sidan motorleden. Om man kan bygga en fasad som "äter ljud". Finns det material som man kan ha på ytterväggar som dämpar studsning av ljud?

Finns det möjlighet att mäta bullernivån idag på höjden på andra sidan dalen dvs Törnrosavägen, Dunungavägen, Muspelheimsvägen. Och sedan göra en mätning efter att husen är på plats.

### *Planenhetens kommentar*

Beräkningar har utförts och dessa visar att ingen förhöjning av trafikbullret fås vid bostäderna på motsatt sida av Värmdöleden. Det är möjligt att mäta trafikbullret i dag och efter att de planerade studentbostäderna är klara, men mätresultatet kommer inte att bli signifikant/användbart med hänsyn till bland annat att mätosäkerheten är + 2 dB(A).

Planenheten

Andreas Totschnig  
Planchef

Jenny Nagenius  
Planarkitekt