

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

2018-09-07

Dnr KFKS 2016/756

Projekt 9437

Standardförfarande

Miljö- och stadsbyggnadsnämnden

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Detaljplan för Knutpunkten, Orminge, fastigheterna Orminge 52:1 m.fl. i Boo, Nacka kommun

Sammanfattning

Ett detaljplaneprogram för Orminge centrum antogs hösten 2015. Projektet Knutpunkten ingår enligt planprogrammet i första etappen av detaljplaner. Detaljplanens övergripande syfte är att möjliggöra nya bostäder, verksamheter och en levande miljö som skapar förutsättningar för ett attraktivt centrum där fler resor sker med kollektivtrafik, cykel eller till fots. Planområdet omfattar ett område på cirka 3,3 hektar i sydöstra delen av Orminge centrum, lokalt centrum i Boo. Planförslaget medger att planområdet utvecklas med nya bostäder, lokaler för handel, infartsparkeringar samt utvecklade gaturum. Planförslaget medger totalt cirka 450 bostäder, cirka 6000 BTA handel, cirka 400 infartsparkeringsplatser och en gruppbostad.

Under samrådet har synpunkter inkommit från ett flertal remissinstanser, bland annat länsstyrelsen, trafikförvaltningen, lantmäterimyndigheten samt Nacka vatten och avfall AB. Synpunkter har även inkommit från kommunala nämnder och intresseföreningar, från ägaren till fastighet Orminge 47:1, där en mindre del av fastigheten ligger inom planområdet, samt från tre boende utanför planområdet. Länsstyrelsen har synpunkter på bland annat framtagna riskutredningar, hur planförslaget hanterar översvämningsrisk samt planförslagets förhållande till områdets kulturhistoriska värden. Länsstyrelsen samt flera andra remissinstanser har synpunkter på att framtagna naturvärdesinventering inte omfattar hela planområdet. Trafikförvaltningen har bland annat synpunkter på bussgatans bredd samt att planförslaget inte tar hänsyn till tomgångskörning från bussarna. De mest förekommande synpunkterna från övriga remissinstanser samt boende berör planförslagets konsekvenser för naturvärden och gröna samband, borttagandet av gångtunneln under Utövägen samt avvikelser från planprogrammet för Orminge centrum.

Efter samrådet har planförslaget reviderats i ett antal avseenden. Ett antal underlag och utredningar har kompletterats, bland annat gällande naturvärden och gångväg som ersätter Utövägens gångtunnel. Föreslagen industrimark har utgått ur planförslaget.

Gestaltungsprinciper har tagits fram som reglerar utformning av fasader med bestämmelse på plankarta. Planförslaget har även kompletterats med planbestämmelser i syfte att hantera översvämning vid större skyfall och markanvändningen har reviderats för den bevarade naturmarken inom planområdet. I övrigt har justeringar gjorts av ett antal planbestämmelser och gränsdragningar på plankartan. Redaktionella justeringar har gjorts i samtliga planhandlingar.

Kommunens bedömning är att detaljplanens genomförande inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

Planförslagets syfte och innehåll

Detaljplanens övergripande syfte är att möjliggöra nya bostäder, verksamheter och en levande miljö som skapar förutsättningar för ett attraktivt centrum där fler resor sker med kollektivtrafik, cykel eller till fots. Detaljplanen ska skapa förutsättningar för nya bostäder i flerbostadshus i kollektivtrafiknära läge med lokaler i bottenvåningarna. Detaljplanen ska vidare möjliggöra en utveckling av en öppen bussterminal längs Kanholmvägen samt möjliggöra för infartsparkeringar i ett yteffektivt parkeringshus.

Planförslaget medger att planområdet utvecklas med nya bostäder, lokaler för handel, infartsparkeringar samt utvecklade gaturum och bussterminal. Planförslaget medger totalt cirka 450 bostäder, cirka 6000 kvadratmeter handel, cirka 400 infartsparkeringar och en gruppbostad.

Kommunens bedömning är att detaljplanens genomförande inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

Bakgrund

Beslut om att skicka ut förslaget på samråd fattades av planchefen på delegation den 13 februari 2018. Samrådtiden varade mellan den 16 februari 2018 och den 15 mars 2018, sammanlagt cirka 4 veckor.

Yttranden under samråd

Följande remissinstanser har inga synpunkter på planförslaget

- Ellevio
- Luftfartsverket
- Myndigheten för samhällsberedskap
- Naturvårdsverket (avstår från att yttra sig)
- Stockholm exergi
- Stockholms handelskammare (avstår från att yttra sig)
- Swedavia Stockholm Arlanda Airport

Följande remissinstanser har synpunkter på planförslaget

- Boo församling
- Boo hembygdsförening
- Boo miljö- och naturvänner och Naturskyddsföreningen i Nacka
- Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott

- Kulturnämnden
- Lantmäterimyndigheten i Nacka kommun
- Länsstyrelsen
- Markgruppen, Nacka kommun
- Nacka miljövårdsråd
- Nacka vatten och avfall AB
- Natur- och trafiknämnden
- PRO pensionärsförening Boo
- Utbildningsnämnden
- Skanova
- SPF seniorerna Boo
- Södertörns brandförsvarsförbund
- Trafikförvaltningen

Synpunkter har även inkommit från ägaren till fastighet Orminge 47:1, där en mindre del av fastigheten ligger inom planområdet, samt från tre boende utanför planområdet.

Inkomna synpunkter

Synpunkter i inkomna yttranden redovisas nedan i sammanfattad och förkortad form med planenhetens kommentarer.

Inkomna synpunkter från kommunala nämnder

1. **Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott** har beslutat att tillstyrka samrådsförslaget som har utformats i enlighet med de översiktliga planerna för Orminge som anges i kommunens översiktsplan och detaljplaneprogram för Orminge centrum. Det förskolebehov som planen genererar kommer att tillgodoses inom andra detaljplaner, men planbeskrivningen innehåller ingen redovisning av detta. Utskottet beslutar att en sådan redovisning måste göras.

Planenhetens kommentar: Behovet av skol- och förskoleplatser är samordnat för planerade bostäder inom Orminge centrum samt längs med Ormingeringen. Det behov av förskoleplatser planförslaget genererar avses tillgodoses inom andra detaljplaner inom Orminge centrum som är under pågående planprocess. Det behov av skolplatser planförslaget genererar avses tillgodoses genom en utbyggnad av Orminge skola. Planbeskrivningen har kompletterats med denna redogörelse.

2. **Natur- och trafiknämnden i Nacka kommun** har ett antal synpunkter på planförslaget. Föreslagen prickmark vid kvarter Utövägen är endast 0,4 meter bred och nämnden framför att denna yta är för smal för att möjliggöra utbyggnad och fastighetsunderhåll, utan att allmän platsmark tas i anspråk. Nämnden anger att kvarteret kommer skugga parkmarken större delen av året, vilket kan komma att påverka träden som står kvar negativt. Nämnden framför vidare att prickmarken vid kvarter Parkeringshuset troligtvis även är för smal för att möjliggöra utbyggnad. Intill kvarterets västra hörn finns en triangel som inte ingår i planen, som idag är naturmark enligt gällande plan och nämnden framför att denna mark inte kommer att kunna skötas då den omges av kvartersmark.

Nämnden framför att de naturområden öster om Mensättravägen som redovisas på plankarta i anslutning till gata (planbestämmelse z på plankarta) kan förhindra framtida utvecklingen av vägen och föreslår att denna yta ersätts med markanvändning gata. Grönområdet som i planen har bestämmelsen park har karaktären av natur, då det mestadels är berghällmark med enstaka träd och det inte finns några anläggningar i den. Nämnden föreslår därför att ytan planläggs som natur och att gångstråken ges bestämmelsen Gång₁ för att säkerställa framkomligheten. Nämnden framför att brist på underlag av parkens utformning och stråk i detta skede gör att det finns risk att synpunkter från de enheter som ska ta över allmän plats inte kommer med i processen. I bebyggelseförslag för kvarter Utövägen samt kvarter Hantverkshuset är olika allmänna gångstråk illustrerade, nämnden påpekar att dessa inte finns med i planförslaget.

Nämnden föreslår att den yta som i samrådsförslaget föreslås som torganvändning planläggs som kvartersmark med prickmark, då nämnden inte bedömer att ytan tillför värden för allmänheten. Trottoaren i planförslaget anses vara ganska smal och nämnden framför att planförslaget innebär en ökad kostnad för vinterunderhåll då snön behöver köras bort och det blir mycket handskottning.

Det är av stor vikt att lekmöjligheter kommer att finnas i bostadskvarteren och nämnden föreslår att en illustrationslinje på plankartan kompletterar illustrationstexterna "lek".

I och med planläggning och kommande planer i området försvagas de gröna sambanden ytterligare i Orminge Centrum. Nämnden framför att kommunens grönytefaktor skulle kunna tillämpas för att delvis ersätta bortfallet. Vidare framförs att det är viktigt att planförslaget tar hänsyn till trafiksäkerhet och nämnden föreslår utbyggnaden av fysiska åtgärder på vägnätet som syftar till att dämpa hastigheten och att denna intention ska framgå av planbeskrivningen. Nämnden anger att planenheten ska arbeta med att anordna ytterligare 350 platser för infartsparkering i det kommande detaljplanerna. Vidare framförs att tillgängligheten ska säkerställas för samtliga trafikanter under genomförandet av detaljplanen.

Nämnden anger även att planbestämmelse för utformning av fasader som utsätts för lågfrekvensbuller från till exempel närliggande busshållplats ska anges på plankarta.

Planenhetens kommentar: Förslag till prickmark i anslutning till grönstråket mellan kvarter Utövägen och kvarter Hantverkshuset har ökats med 0,1 meter. Prickmarken för anslutande kvarter föreslås nu till 0,5 meter. Ytan möjliggör för dränering inom kvartersmark. Efter samråd har grönstråkets utformning studerats och projekterats. Enligt utförd projektering föreslås en yta hårdgöras 2 meter från fasad från angränsande kvarter, vilket skapar bättre förutsättningar att inte påverka bevarad naturmark under byggskedet och vid skötsel av fasad. Gällande föreslagen kvartersmark med prickmark mellan naturmark och fasaden på kvarter Parkeringshuset så föreslås en bredd på 2 meter. Planenheten bedömer att prickmarkens bredd inte bör öka för att begränsa påverkan på omgivande naturmark. Efter samråd har frågan utretts vidare i dialog med exploitören och ytan ska vara tillräcklig för att dränering och skötsel av fasad ska vara möjlig. Under

byggtiden ska byggnaden kunna uppföras genom tillämpandet av mindre maskiner. En bergskärning går att tillskapa inom området med prickmark och ytan kommer att behöva rensas på vegetation för att säkerställa sprängning under byggtiden.

Gällande skuggverkan på bevarad naturmark norr om kvarter Utövägen så kommer större delen av marken ligga i skugga under större delen av året. Tallarna är gamla, men ökad beskuggning kan leda till att lägre grenar dör och att kronorna hissas upp i jakten på solljus.

Detaljplaneområdets avgränsning har efter samrådet reviderats så att förslag till industrimark, samt den triangel med naturmark som nämnden hänvisar till i sitt yttrande, utgår. Därmed kommer problem inte att uppstå gällande skötsel av naturmarken. De naturområden öster om Mensättravägen som i samrådsförslaget redovisades som z-områden på naturmark har till granskningen reviderats och föreslås som gatuansvändning. Omfattningen av områdena har minskat i enlighet med kompletterande projekteringsunderlag.

Efter samråd har planhandlingarna kompletterats efter utförd projektering av området naturmark mellan Kanholmsvägen och Mensättravägen. Förslaget har granskats av projektgruppen samt kommunala enheter som ska ta över allmän platsmark. Föreslagen markanvändning för naturområdet har reviderats i enlighet med nämndens synpunkter. I granskningshandlingarna föreslås ytan som NATUR och föreslagna gångstråk genom naturmarken föreslås som GÅNG₁, för att möjliggöra hårdgjorda gångtor.

I planbeskrivningen redovisas illustrationer i syfte att skapa förståelse för hur föreslagen bebyggelse kan utformas och gestaltas. I illustrationstexter till dessa bilder framgår att illustrationer av angränsande allmän platsmark kan ha avvikelser från planförslaget.

I samrådet planlades utan vid hörnet Edövägen/Mensättravägen som torg för att tydliggöra att denna yta inte avses att utformas som ett gatuområde utan enbart möjliggöra för gångtrafik samt användningar som kan inrymmas inom föreslagen markanvändning. Ytan var dock inte avsedd att uppmuntra till stadigvarande vistelse och i granskningshandlingarna har markanvändningen reviderats till LOKALGATA. Nämndens förslag att ytan planläggs som kvartersmark bidrar till en hög driftkostnad för den enskilda fastighetsägaren, samtidigt som kommunens ytor att kunna lägga upp snö i övrigt är begränsade. Ytan föreslås därför fortsatt som allmän platsmark med målsättningen att kunna bidra till minskade driftkostnader över årscykeln.

Gällande föreslagna gångbanor enligt planförslaget så är ytorna framför väderskydd på nya bussterminalen (Kanholmsvägen) på vissa delar smalare än vad som krävs för maskinell snöröjning, likt i dagsläget. Detta är en kompromiss för att få ihop en fungerande bussterminal utifrån funktionskrav och en avvägning mot andra intressen. Planenheten har gjort en avvägning mellan intresset att bredda måttet för bussterminalen mot intresset att bevara angränsande värdefull naturmark samt markintrång på angränsande privatägda fastigheter. Sammantaget ökar ett genomförande av detaljplanen andelen ytor som kan snöskottas maskinellt istället för handskottas, jämfört med idag.

Planenheten instämmer i nämndens bedömning gällande behovet av lekmöjligheter inom föreslagna bostadsgårdar. Illustrationstexter på plankartan tydliggör var lekmöjligheter avses

att uppföras. Planenheten bedömer det dock inte vara lämpligt att komplettera illustrationstexterna med illustrationslinjer, då gårdarnas utformning ännu inte är projekterade. Planenheten bedömer att det inte är av vikt att begära att exploatörerna projekterar bostadsgårdarna under planskedet, frågan prövas i bygglovsskedet.

Kommunens grönytefaktor tillämpas inte utanför Nacka stad enligt tidigare beslut av kommunstyrelsen. Tillämpandet av grönytefaktor anges inte heller i tidigare beslut och dokument inom detta projekt, exempelvis i start-PM, projektdirektiv eller markanvisningsinbjudningar och grönytefaktor avses därför inte att skrivas in i kommande exploateringsavtal.

Planenheten och projektgruppen för samordningsprojektet Orminge studerar möjliga placeringar för permanenta infartsparkeringar utanför planområdet.

Detaljplanen föreslår nya cirkulationsplatser längs med Mensättravägen, vilket sänker hastigheterna och ökar trafiksäkerheten samtidigt som kapaciteten i korsningarna förstärks. Med tydligare stråk för cykel ges en bättre trafikseparering mot övrig trafik. De bredare ytorna längs med bussgatan ger ökad framkomlighet och högre trygghet för oskyddade trafikanter. Samtliga passager för oskyddade trafikanter planeras att hastighetssäkras för att öka säkerheten för oskyddade trafikanter.

Fungerande trafik under byggtiden är en förutsättning för detaljplanens genomförande och har varit en förutsättning i planerade etapputbyggnad av allmän plats. Som stöd under byggtiden kommer ett PM med trafikföringsprinciper för Orminge tas fram i samverkan med Nacka kommuns trafikenhet.

Det finns inga riktvärden för lågfrekvent buller från busstrafik. Folkhälsomyndigheten skriver i sina allmänna råd om buller inomhus om riktvärden för lågfrekvent buller vid kontinuerliga källor, vilket används som hjälp vid tolkning även vid buller från busstrafik. Ljudnivåer från busstrafiken har under planarbetet utretts genom mätningar för att få veta mer om vilka ljudnivåer (även i lägre frekvenser) dessa alstrar. Relaterat till dessa mätningar har en bestämmelse om en högre ljudisolering reglerats på plankartan, där fasader mot Kanholmsvägen ska utformas så att ljudnivån i bostadsrum inte överskrider 41 dBA maximal ljudnivå. Denna bestämmelse har kompletterats med en bestämmelse om genomgående lägenheter längs bussgatan, för att ytterligare minska risken för störningar.

3. **Utbildningsnämnden** anger att det inte finns några förskole- eller skolplatser föreslagna. Nämnden påpekar att det i planprogrammet för Orminge centrum finns förskolor planerade i områden som angränsar till planområdet samt att planprogrammet anger en utbyggnad av Orminge skola för att täcka behovet av skolplatser. Nämnden anger att det är av vikt att dessa skol- och förskoleplatser kommer till stånd.

Planenhetens kommentar: Behovet att skol- och förskoleplatser är samordnat för planerade bostäder inom Orminge centrum samt längs med Ormingeringen. Det behov av förskoleplatser planförslaget genererar ska tillgodoses inom andra detaljplaner inom Orminge centrum. Det behov av skolplatser planförslaget genererar avses tillgodoses

genom en utbyggnad av Orminge skola. Planbeskrivningen har efter samråd förtydligats med detta.

4. **Kulturnämnden** framför att detaljplanen inte berör några verksamheter som finansieras av kulturnämnden. Nämnden framhäver vikten av att alla barn och ungdomar, på ett säkert sätt kan förflytta sig under byggtiden samt säkra långsiktiga lösningar för olika kommunikationsmedel. Kulturnämnden påpekar vikten av att angränsande landmärken såsom panncentralen, snedkabelbron och vattentornet tydligt bevarar sin del av Orminge centrumskaraktärsdrag. Offentliga miljöer bör vara trygga att vistas i och vara attraktivt utformade, med offentlig konst som berör och berikar. Därför är det extra viktigt att konstnärlig gestaltning finns med från början i planeringen av hela bebyggelsen och det offentliga rummet i enlighet med riktlinjer i Öppna konsten och att metoder tillämpas framtagna inom ramen för Konsten att skapa stad. Nämnden önskar ta del av fortsatt arbete när det gäller gestaltning och nämnden påpekar att planområdet har lämpliga platser för konstnärlig gestaltning.

Kulturnämnden föreslår vidare utredning om flytt av det befintliga verket Helheten del III. Verket är en av tre delar som togs fram till bostadsområden i Fisksätra. Nämnden föreslår en ny placering för Helheten del III inom detaljplanen Fisksätra entré och att konstverket ersätts av minst en ny konstnärlig gestaltning i det aktuella planområdet.

För att möta det utökade behov av lokaler för musik- och kulturskola, i och med det utökande kundvalet och den växande befolkningen, är det viktigt att olika fastighetsägare i det aktuella området blir informerade om hur Nacka kommuns kundval fungerar för att marknaden ska kunna bygga lämpliga lokaler.

Planenhetens kommentar. Framkomlighet och trafiksäkerhet under byggtiden är frågor som inte regleras i detaljplanen, men som studeras parallellt med planprocessen. Oskyddade trafikanter och kollektivtrafik kommer att vara prioriterade i genomförandeskedet.

Gällande landmärken inom planområdet så bedömer planenheten att dessa landmärken kommer att utgöra tydliga karaktärsdrag även efter genomförande av planförslaget, dock så kommer dessa landmärken att få en mindre framträdande betydelse i och med den nya högre bebyggelsen.

Planenheten instämmer med kulturnämndens synpunkt om att offentliga miljöer ska upplevas trygga och attraktivt utformade. Efter samrådet har det tagits fram ett gestaltningsprogram för offentliga rum inom Orminge centrum som visar inriktning för utformning och gestaltning av gaturum och allmänna platser. Gestaltningsprogrammet utgör ett underlag till planhandlingarna. Konstnärlig utformning ingår i detta program och inom planområdet avser kommunen att arbeta med processer inom konsten att skapa stad för att tillskapa permanent konst. Det finns bland annat möjlighet att tillskapa konst genom belysning inom planerad natur- och parkmark. Dessa processer regleras dock inte i detaljplanen. Gällande det befintliga konstverket Helheten del III så har utförd projektering utgått ifrån att detta konstverk ska flyttas. Slutligt beslut har dock inte fattats.

Planenheten har informerat byggaktörerna inom planområdet om det utökade kundvalet i enlighet med nämndens synpunkt.

Inkomna synpunkter från myndigheter och remissinstanser

5. **Länsstyrelsen** bedömer att förslaget, under nu kända förhållanden, inte strider mot de intressen som Länsstyrelsen har att bevaka enligt 11 kap. 10 § PBL. Detta förutsätter att kommunen förtydligar och kompletterar planhandlingarna efter synpunkter enligt nedan gällande riskfrågor, översvämning och förorenad mark. Länsstyrelsen har även synpunkter gällande den planerade bebyggelsens hänsyn till platsens natur- och kulturvärden, vilka inte ingår i prövningsgrunderna men som är viktiga att beakta.

Länsstyrelsen har, i detta skede, följande synpunkter på de områden som Länsstyrelsen har att bevaka enligt 11 kap. 10 § PBL.

Hälsa och säkerhet (risker med panncentral och transport av farligt gods)

I tidigare riskanalys (Structor, 2013-06-12, underlag till planprogram för området) har ett skyddsavstånd på 50 meter bedömts lämpligt för panncentralen till ny bebyggelse. Länsstyrelsen ställer sig frågande till varför ett kortare avstånd nu rekommenderas.

I riskanalys som utgör underlag till föreliggande planförslag (ÅF-Infrastructure, 2017-05-03) bedöms att stadigvarande vistelse utomhus kan tillåtas förutsatt att utrymning möjliggörs vinkelrätt bort från panncentral och pelletssilo. Detta gäller för avstånd mellan 15 till 40 meter. Planförslaget i sin nuvarande utformning följer inte riskanalysens rekommendationer. I planbeskrivningen anges endast att stadigvarande vistelse inte får ske inom 15 meter från panncentral, pelletssilo. Utifrån ovanstående anser Länsstyrelsen att kommunen till nästa planskede särskilt behöver beakta gårds- och lektyns närhet till panncentralen. Kommunen behöver vidare beakta och utreda risken för farligt gods transporter till panncentralen, då antalet transporter under driftsäsongen uppgår till cirka 7–8 per vecka, samt att transporter med hög sannolikhet passerar tätt in på föreslagen bebyggelse.

I riskanalys avseende transport av farligt gods (Prevecon, 2017-04-10) har inte beaktats att transporter av gasol kan ske på båda körfälten. Länsstyrelsen anser att riskanalysen inte kan utgå från att alla är tankbilar åker tillbaka tomma, även om cisternen rymmer mer gasol än tankbilen. Riskutredningen behöver kompletteras i detta avseende. Relevanta delar av riskutredningens resultat bör återges i planbeskrivningen. Likaså behöver skyddsåtgärder vid behov lyftas in som bestämmelser på plankartan.

Skyfall - översvämning

Länsstyrelsen anser att kommunen ska ta hänsyn till de åtgärder som beskrivs i underlaget för skyfallskartering. Utredningen visar att källare belägna under nivån för beräknade översvämningsytor bör undvikas. I utredningen anges att höjdsättning och eventuellt vattensäkrade källare kan minska skador på byggnad och egendom. Inför fortsatt planarbete behöver de åtgärder som beskrivs i underlaget

för skyfallskartering på ett tydligare sätt avspeglas i planhandlingarna, till exempel genom planbestämmelser på plankartan.

Förorenad mark

I Länsstyrelsens databas över potentiellt förorenade områden, EBH-stödet, finns det idag ett objekt (kemtött) registrerat inom planområdet som även nämns i planhandlingarna. Länsstyrelsen vill påpeka att det rätta EBH-id numret är 129526. Det kan även ha funnits andra miljöfarliga verksamheter på platsen som Länsstyrelsen inte har någon kännedom om. Det finns även alltid en risk att fyllnadsmassor är förorenade vilket bör uppmärksammas vid grävarbeten inom planområdet. Länsstyrelsen är positiv till att kommunen i planbeskrivningen uppger att markföroreningarna inom planområdet ska åtgärdas till KM (känslig markanvändning). Byggnadstekniska åtgärder bör inte vara en förutsättning för att boende och andra ska kunna vistas i planerad bebyggelse utan risk för hälsan. Sådana riskreduktionsåtgärder ställer stora krav på att teknikens funktion bibehålls under den tid föroreningssituationen kvarstår, vilket ofta är under en mycket lång tid. Eventuella utredningar och åtgärder ska ske i samråd med tillsynsmyndigheten.

Länsstyrelsen framför vidare ett antal övriga synpunkter.

Naturvärden

Länsstyrelsen konstaterar att det centrala grönområdet inom planområdet inte har ingått i den naturvärdesinventering som utförts, trots att större delarna av grönområdena inom planområdet avses att byggas bort. Eftersom kommunen därmed inte har någon kännedom om vilka naturvärden som finns inom det centrala grönområdet (som lagts ut som parkmark i planförslaget) har inte heller Länsstyrelsen möjlighet att bedöma denna del av detaljplanens förenlighet med miljöbalken. Av den naturvärdesinventering som genomförts på delar av planområdet samt områden utanför aktuellt planområde, framgår att antalet gamla grova tallar i hållmarkstallskogen är talrikt och fynd av talticka signalerar att tallbeståndet har höga naturvärden och är skyddsvärda. I kombination med förekomst av död liggande ved utgör skogarna spridningskorridor för rödlistade svampar och vedlevande insekter. Länsstyrelsen anser att naturvärdesinventeringen understryker vikten av att kommunen behöver ta större hänsyn till bevarandet av befintliga äldre träd.

Länsstyrelsen anser att kommunen bör överväga att avsätta det centrala grönområdet i detaljplanen som "Natur" istället för "Park". Detta skulle medföra en bättre kvalitet på grönområdena sett ut ett biologiskt perspektiv. Genom att bevara så mycket som möjligt av de befintliga naturvärdena kan grönområdenas funktion som spridningskorridor upprätthållas, om än försvagat. Dagens utformning utan vare sig försiktighetsåtgärder eller kompensationsåtgärder riskerar att helt slå ut spridningsfunktionen mellan öst och väst.

Av flygfoton framgår att det finns en trädrad på norra sidan av Edövägen. Det ligger på kommunen att göra bedömningen om allén omfattas av biotopskyddsbestämmelserna. Om trädraden omfattas av det generella biotopskyddet krävs dispens från biotopskyddet för åtgärder som kan komma att

skadas naturmiljön. I samband med detaljplanens genomförande bör träd som avses att sparas skyddas i enlighet med ”Standard för skyddande av träd vid byggnation” av Östberg och Stål.

Observationer av groddjur har gjorts norr om Edövägen. Alla groddjur omfattas av artskyddsbestämmelserna (2007:845). En del groddjurs fortplantningsområden och viloplatser omfattas även av artskyddet. Det ligger på kommunen att säkerställa att den planerade detaljplanen är förenlig med artskyddet. Det krävs dock att kommunen har god kännedom över vilka arter som förekommer i och i anslutning till planområdet.

Kulturmiljö

Området ligger inte inom riksintresse för kulturmiljövården, men i närheten av ett område som pekats ut i kommunens Kulturmiljöprogram. I planbeskrivningen redogörs för detta samt för de konsekvenser en förverkligad plan skulle få för kulturmiljön. Konsekvenserna bedöms i flera fall bli negativa till exempel när det gäller den tydliga planstrukturen med olika zoner och de höjden på den föreslagna bebyggelsen. Länsstyrelsen saknar resonemang i planbeskrivningen om hur kommunen har förhållit sig till det intilliggande områdets kulturhistoriska värden och en redovisning av vilka överväganden som gjorts.

Solstudier saknas för kvarter Parkeringshuset där det högsta byggnaden föreslås.

Miljökvalitetsnormer för vatten/ Dagvattenhantering

Till planhandlingarna hör bland annat flera dagvattenutredningar och en beskrivning av miljökvalitetsnormer (MKN) för vatten samt en bedömning av förväntad påverkan på möjligheten att följa MKN nedströms planområdet. Med samtliga föreslagna renings- och fördröjningsåtgärder för dagvatten från planområdet anser Länsstyrelsen att kommunens bedömning av planförslagets påverkan på möjligheten att följa MKN nedströms är rimlig.

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

Planenhetens kommentar:

Hälsa och säkerhet

Den riskanalys som tagits fram under planarbetet gällande panncentralen (ÅF 2018-05-07) har syftat till att uppdatera och utveckla den riskanalys (Structor 2013-06-12) som togs fram under programskedet. I tidigare riskanalys anges att för att kunna avgöra om det finns bebyggelse typer som är aktuella inom det rekommenderade skyddsavståndet 50 meter, eller om det finns byggnadstekniska åtgärder som kan möjliggöra ett kortare skyddsavstånd, krävs vidare utredning. Detta har utretts i den riskanalys som tagits fram under planskedet. Utredningen tar även hänsyn till underlag som inte fanns vid framtagandet av tidigare riskutredning och ändrade förutsättningar. Bland annat har panncentralens skorsten byggts om sedan år 2013, nya transportvägar har beslutats för bränsle till panncentralen och

markanvändning samt utformning av intilliggande bebyggelse (kvarter Parkeringshuset) har tagits fram.

Planbestämmelsen avseende riskreducerande åtgärder för bebyggelse i närhet till panncentral och pelletssilo har efter samråd reviderats för att följa rekommendationerna i riskanalysen. Planbeskrivningen har även kompletterats med en mer omfattande beskrivning av risk utifrån framtagna riskanalyser. Kommunen bedömer att föreslagen gårdsyta på taket av parkeringshusets lägre byggnadsdel lämpar sig för stadigvarande utomhusvistelse och att olycksrisken blir acceptabel förutsatt att utrymning möjliggörs vinkelrätt bort från panncentral och pelletssilo, i enlighet med framtagna riskanalys. Utformning av gårdsytan, lämplig placering av lekutrustning etcetera ska prövas utifrån bullersituationen i bygglovsskedet.

Efter samråd har riskanalysen kompletterats (se riskanalys ÅF 2018-05-07) gällande risken för transporten av farligt gods till panncentralen. Transportvägen för bioolja och pellets går nära föreslagen bebyggelse. Rent teoretiskt kan en transportolycka innebära att bebyggelsen kan påverkas av värmestrålning. Sannolikheten för brand bedöms dock som låg på grund av att bioolja har en relativt hög flampunkt och terminsk tändpunkt. Enligt framtagna riskutredning bedöms sannolikheten för detta som extremt liten, inte minst på grund av att antalet transporter vid utbyggd anläggning förväntas blir cirka 10 stycken per år. Eftersom det endast handlar om ett fåtal transporter med svårantändlig bioolja, så är det enligt riskanalysen inte nödvändigt att kräva särskilda åtgärder för angränsande fasader till transportvägarna. Länsstyrelsen skriver i yttrandet om 7–8 stycken leveranser per vecka under högsäsong till panncentralen. Planenheten vill tydliggöra att detta enbart gäller pellets, vilket inte är farligt gods. Riskanalysens slutsatser har inte ändrats efter ovanstående komplettering.

Riskanalys avseende transport av farligt gods (Prevecon, 2017-04-10) har reviderats efter samråd med hänsyn till antalet gasoltransporter, i enlighet med länsstyrelsens synpunkter. Revideringen har inte föranlett någon ändring av utredningens slutsatser. Planbeskrivningen har efter samråd kompletterats med relevanta delar av riskutredningens resultat, i enlighet med länsstyrelsens synpunkter. Planenheten bedömer inte att det finns ett behov av att reglera att ytor närmre 15 meter från Mensättravägen inte bör uppmåla till stadigvarande vistelse. Ytor kvartersmark inom denna zon har enbart en bredd på 0,5 meter och i övrigt omfattas ytor inom 15 meter från Mensättravägen enbart av gatumark. Mensättravägen avses enligt utförd projektering av allmän platsmark att utföras med kantsten.

Skyfall - översvämning

Efter samråd har skyfallsanalysen, som utgör ett underlag till detaljplanen, kompletterats med en karta där nivåer för beräknade översvämningsytor framgår. Plankartan har efter samråd kompletterats med planbestämmelser som reglerar att källarvåningar för föreslagen bebyggelse längs med Kanholmsvägen ska utformas så att naturligt förekommande vatten inte skadar byggnaden, i enlighet med beräknade översvämningsytor. Plankartan har även kompletterats med markhöjder på gator för att reglera höjdsättning av dessa.

Förorenad mark

Planenheten noterar Länsstyrelsens synpunkter gällande markföroreningar.

Naturvärden

En kompletterande naturvärdesinventering har genomförts efter samråd för att inkludera hela planområdet. Inventeringar visar att även den naturmark som bevaras norr om kvarter Utövägen har påtagligt naturvärde. Området består av ett flertal grova och medelgrova tallar och kan antas vara en rest av ett större sammanhängande område med hållmarkstallskog. Naturvårdsarterna gröngöling, mindre hackspett och stare (häckning 2016) finns inrapporterade till Artportalen. Markanvändning för området har efter samråd reviderats och området mellan kvarter Utövägen och Nybackastigen föreslås i granskningshandlingarna att planläggas som NATUR istället för PARK. Inom området bevaras flera äldre tallar, men i övrigt innebär planen att minst 20 tallar kommer att tas ner, varav 4–5 stycken är över 0,5 meter i diameter. Planenheten har gjort avvägningen att intresset för att tillskapa fler bostäder på platsen samt förbättra framkomligheten för busstrafiken väger högre än att bevara naturmarken inom planområdet i sin helhet. Bebyggelsen har anpassats för att bevara delar av naturmarken mellan kvarter Utövägen och kvarter Hantverkshuset och koncentrera bebyggelsen till ytor som redan är ianspråktagna. Funktionsmått på Kanholmsvägen och bussterminalen har vägts mot intresset att bevara tallarna inom planlagd naturmark och bussgatans gångbana föreslås med smalare mått längs med naturmarken i syfte att bevara fler äldre tallar.

För att minska de negativa konsekvenserna som detaljplanen har på befintliga naturvärden och spridningsstråk föreslås följande skydds- och kompensationsåtgärder under genomförandet, vilka beskrivs i granskningshandlingarna:

- Så många träd som möjligt bör bevaras och skyddas vid byggnation.
- Vid förstärkning av den kvarvarande naturmarken norr om kvarter Utövägen ska endast naturligt förekommande arter planteras in, exempelvis ljung, blåbär, lingon, kärleksört, äkta johannesört, rönn, sälg eller oxel.
- Grov död ved som avverkas ska flyttas till omgivande skogar eller sparas inom planområdet.
- För att kompensera för förlusten av tallskog ska ungskog kring gamla tallar i närliggande skogspartier röjas och föryngring av tall gynnas.

Trädallén norr om Edövägen omfattas inte av den här detaljplanen och frågan om biotopskydd är därför inte aktuell.

Underlag till detaljplanen har efter samråd kompletterats med en bedömning av detaljplanens påverkan på groddjur i området (*Ekologigruppen, 2018-08-22*). Vid inventeringen hittades inga förekomster av lekvatten eller sommarvisten inom planområdet, även om det inte kan uteslutas att groddjur sporadiskt rör sig i området. Ett mindre område i den sydvästra delen av planområdet bedöms lämplig som övervintringsplats, men ligger isolerad från groddjursmiljöerna vid Sarvträsk. Den sammanlagda bedömningen är att detaljplanen inte påverkar bevarandet av de lokala groddjurspopulationerna eller försvårar upprätthållandet av gynnsam bevarandestatus. Ingen riktad inventering av groddjur har genomförts under vårperioden.

Kulturmiljö

Planbeskrivningen har efter samråd reviderats gällande konsekvenserna för kulturmiljön i enlighet med uppdaterade gestaltningsprinciper, samt med ett tydligare resonemang kring hur planförslaget förhåller sig kulturhistoriska värden.

I syfte att stärka Orminges arkitekturhistoriska identitet, har ett genomtänkt gestaltungsprogram för bebyggelse tagits fram efter samråd. Gestaltning av fasader har utretts vidare och i granskningshandlingarna föreslås gestaltungsprinciper för bebyggelsen inom planområdet, vilket regleras med planbestämmelse. Bestämmelserna syftar till att genom Orminges historiska färgpalett koppla samman de nya volymerna med den historiska bebyggelsens tydliga karaktär. Utöver aktiva färgval som ska stärka Ormingepaletten så ska byggnadernas nummerskyltar följa det historiska typsnittet.

För att uppnå detaljplanens syfte och möjliggöra fler bostäder på platsen gör planenheten avvägningen att en höjdförskjutning mot Orminges kulturhistoriskt intressanta bebyggelse är motiverad. Planenheten gör även avvägningen att det är lämpat att gå ifrån planstrukturen inom västra Orminge och föreslå ett annat typ av planeringsideal i centrum. Planområdet är utsatt från flera bullerkällor och planenheten bedömer att planstrukturen är en förutsättning för att till skapa en god boendemiljö för föreslagna bostäder. En större del av planområdet omfattar ytor som i idag är plansprängda och redan i anspråkstagna. Planenheten bedömer att föreslagen planstruktur är lämpad på platsen och gör avvägningen att de negativa konsekvenserna för kulturmiljön som planförslaget innebär är motiverade för att uppnå detaljplanens syfte att möjliggöra nya bostäder och en levande miljö.

Planförslaget och tillhörande underlag har kompletterats med solstudie för kvarter Parkeringshuset.

Miljö kvalitetsnormer för vatten / Dagvattenhantering

Planenheten noterar Länsstyrelsens synpunkter gällande dagvattenhantering.

6. **Lantmäterimyndigheten i Nacka kommun** anger att det inte går att bestämma antalet parkeringsplatser som ska upplåtas för boende, handel och så vidare i detaljplanen och hänvisar till planbeskrivning sida 29. Myndigheten framför att vid 3d-fastighetsbildning mellan allmänplats och kvartersmark i vertikalled bör det vara tydligt var den gränsen går, till exempel genom höjdangivelser. Myndigheten framför att z-områden föreslås på allmän plats NATUR. Myndigheten framför vidare att om exploateringsavtal/markanvisningsavtal ska upprättas så ska följande anges: avtalets övergripande syfte, vilka marköverlåtelse eller markupplåtelser som avses regleras i avtalet, vem som ska ansvara för iordningsställande av allmän plats, vem som ska ansvara för utbyggnad av va-ledningar samt vem som ska ansöka om fastighetsbildning. Även om avtal inte upprättats ännu bör det framgå vem som ska ansvara för vad. I genomförandebeskrivningen bör det även anges att beslut om ersättning aktualiseras även vid till exempel bildande av rättigheter. Myndigheten avråder från att använda illustrationsbilder och illustrationstext i plankartan och anger att illustrationer kan användas i planbeskrivningen. Myndigheten framför att det blir en liten rest kvar av stadsplan S 218 vid Mensättravägen och anger att rakare plangräns bör användas utan cirkelbågar.

Planenhetens kommentar. Planbeskrivningen har efter samråd justerats avseende formuleringarna om parkering. Ingen 3D-fastighetsbildning mellan allmän plats och kvartersmark föreslås i granskningshandlingarna, då yta för transformatorstation flyttats till nytt läge. Markanvändning har efter samrådet reviderats så att slänter vid cirkulationsplatser

föreslås inom användning gata. Gällande illustrationstexter så bedömer planenheten dessa vara motiverade att redovisa på plankartan för att illustrera behovet av att anordna lek på kvartersmark. Planbeskrivningens genomförandedel har förtydligats gällande parkering, exploateringsavtal, ansvar och bekostande av utbyggnad av allmän plats samt fastighetsbildning. Efter samråd har plangränsen längs med Mensättravägen anpassats till gränsen för underliggande stadsplan 218 vid Mensättravägen samt med en rakare plangräns.

7. **Skanova** anger att Skanova har markbunden kanalisation inom planområdet. Tvingas Skanova vidta undanflyttningsåtgärder eller skydda telekablar för att möjliggöra exploatering förutsätter Skanova att den part som initierar åtgärden även bekostar den. Skanova anger att ledningarna kan skickas digitalt för att infogas på plankartan.

Planenhetens kommentar: Befintliga och nya ledningar kommer att samordnas i kommunens ledningssamordning. Inför genomförandeskedet kommer avtal att tecknas som reglerar eventuell ersättning och att markarbeten sker samordnat i samband med övriga planerade arbeten. Ledningsarbeten på privat kvartersmark och som följd av exploatering kommer att bekostas av fastighetsägare.

8. **Trafikförvaltningen** ställer sig i stort positiva till planförslaget. Trafikförvaltningen anger att då större delen av den befintliga naturmarken inom planområdet kommer att exploateras är det angeläget att ta fasta på de regionala förhållningssätten gällande gröna svaga samband, vilka beskrivs i RUFS 2050. Trafikförvaltningen beskriver att den lokala grönstrukturen på innergårdar och mellan husen är av stor vikt att behålla eller utveckla.

Trafikförvaltningen framför att planförslaget kommer att ge ökat underlag för kollektivtrafiken och att utveckling av kollektivtrafiken därmed måste behövas medges. Enligt Trafikförvaltningens stamnätsplan ska stomlinje M trafikera Orminge i framtiden och Trafikförvaltningen anser att stomlinje M samt befintlig stomlinje 471 bör anges i planbeskrivningen. Vidare framförs att det är av vikt att RiBuss samt RiTerm följs vid utformning av busstrafik eftersom busstrafiken kommer fortsättningsvis ha en viktig roll i Orminges framtida trafikförsörjning. Trafikförvaltningen påpekar att måttet 13 meter som anges i RiTerm för terminalgatans körbana inte hålls enligt planförslaget. Vidare anses att flödessimuleringar bör genomföras både för gående och i relation till på- och avstigande till bussar, på grund av den begränsade gatubreddens enligt planförslaget. Trafikförvaltningen anser att måttet på gångbanan troligtvis behöver breddas. Vidare anges att parkeringsfickor på huvudgator bör undvikas där så är möjligt och annars ges en bredd på minst 2,5 meter.

Trafikförvaltningens befintliga pauslokal för bussterminalen inom planområdet försvinner enligt planförslaget och Trafikförvaltningen anger att en ersättningslokal bör avsättas inom planområdet och säkerställas i detaljplanen samt med avtal.

Trafikförvaltningen ifrågasätter att bullerutredningen utgår från att tomgångskörning inte är tillåten och anger att det inte är lämpligt att utgå från att förbud mot tomgångskörning innehålls. Utredningen bör därmed kompletteras för

att spegla de omständigheter som kommer att råda på platsen. Vidare anser Trafikförvaltningen att bullerutredningen är felaktig gällande beskrivningen av lågfrekvent buller som framförallt en inomhusfråga. Trafikförvaltningen anser att lågfrekvent buller även påverkar utformning av bebyggelsen och att sovrum inte bör förläggas mot bussterminalen. Vidare ifrågasätts skrivning i planbeskrivningen som anger att fasaden mot Kanholmsvägen är utsatt från buller enbart från busstrafik. Det framförs även att planbestämmelsen avseende trafikbuller inte överensstämmer med trafikbullerförordningen.

Planenhetens kommentar: Utformningen av innergårdar regleras på plankarta enbart med planbestämmelse b₁: *Över bjälklag ska ett jordtäckte om minst 0,8 meter finnas på minst 50 % av ytan och den ska i huvudsak planteras och utformas för rening och fördröjning av dagvatten.* Norr om kvarter Utövägen bevaras en yta som NATUR enligt granskningsförslaget. Planbeskrivningen har efter samråd kompletterats med en beskrivning av skydds- och kompensationsåtgärder för att stärka ytans ekologiska kvalitéer och även dess funktion i spridningskorridoren i öst-västlig riktning. Se vidare planenhetens synpunkter på Länsstyrelsens yttrande gällande naturvärden, sida 12.

Planbeskrivningen har kompletterats med beskrivning av stomlinje M samt stomlinje 471.

Planförslaget har utgått från den version av RITerm som gällde när förslaget togs fram. Sedan dess har Trafikförvaltningen antagit ett nytt styrdokument med högre krav på gatuterminaler. Planförslaget har tagit hänsyn till de krav på mått som gällde utifrån då gällande styrdokument, vilket innebär en total körfältsbredd på 12 meter. Projektgruppen har under planprocessen fört en dialog med Trafikförvaltningen och tagit del av Trafikförvaltningens önskemål om ett bredare körfält för bussgata. Det finns ingen ytterligare kommunal mark att använda för en breddning av bussgatan. Den breddning som föreslås enligt samrådsförslaget utgör ett större markintrång på angränsade privatägda fastigheter öster om bussterminalen. Att justera den totala gatubredden medför konsekvenser på dels föreslagen bebyggelse, dels värdefull naturmark samt omkringliggande vägnät. Planenheten har gjort en avvägning mellan intresset att bredda det totala måttet för bussterminalen mot intresset att bevara angränsande värdefull naturmark samt markintrång på angränsande privatägda fastigheter. Planenheten gör avvägningen att det allmänna intresset att öka körbanan för busstrafiken ytterligare, i enlighet med Trafikförvaltningens önskemål, inte överväger markintrång samt det enskilda intresset för angränsande fastighetsägare att nyttja sin fastighet. Utöver detta är det en fråga om finansiering som inte finns i nuläget, då det är kommunen som finansierar föreslagen standardhöjning av bussterminal. Att justera körfältsbredden till 13 meter enligt Trafikförvaltningens önskemål skulle därmed få negativa konsekvenser för trafiksäkerheten för fotgängare och cyklister på sträckan, då deras utrymme skulle behöva bli mindre.

Nacka kommun har inte genomfört någon flödessimulering för fotgängare på Kanholmsvägen. Sektionen är trång samtidigt som många funktioner behöver erforderlig plats. Initialt planeras det för vindskydd längs med bussterminalen. I framtiden kan det bli aktuellt med skärmtak som alternativ till vindskydd. Möjligheten till skärmtak hanteras inte i detaljplanen, utan bedöms kunna genomföras utan planändringar.

På bussgatan kommer angöring inte vara tillåten. Angöring för leveranser och parkering i anslutning till den planerade bebyggelsen hanteras från det omkringliggande gatunätet. På de huvudgator som får busstrafik där angöring tillåts kommer angöringsplatserna ha ett djup på 2,5 meter.

Nacka kommun vidhåller bullerutredningens bedömning att tomgångskörning över en minut inte är tillåten.

Ljudnivåer från busstrafiken har utretts genom mätningar för att få mer information om vilka ljudnivåer (även i lägre frekvenser) dessa alstrar. Relaterat till dessa mätningar har en bestämmelse om en högre ljudisolering i fasad reglerats på plankartan, där fasader mot Kanholmsvägen ska utformas så att ljudnivån i bostadsrum inte överskrider 41 dBA maximal ljudnivå. Med hänsyn till bussterminalen har granskningshandlingarna även kompletterats med en bestämmelse om genomgående lägenheter för kvarteren längs bussgatan, för att ytterligare minska risken för störningar från busstrafiken. Med denna bestämmelse tillgodoses Trafikförvaltningens synpunkt om att lägenheter där 60 dBA ekvivalent ljudnivå ej klaras ska vara vända mot en bullerdämpad sida. Denna bestämmelse gör att även lägenheter om högst 35 kvadratmeter inte går att göra enkelsidiga, även om 65 dBA ekvivalent ljudnivå inte överskrids.

Planbeskrivningen har förtydligats med att framkomligheten förbättras för busstrafiken och att gator som trafikeras för buss avses utformas enligt Ribuss 2016.

Gällande pauslokal så möjliggör detaljplanen för detta i bebyggelsens bottenplan. Planenheten bedömer i övrigt inte att detta är en detaljplanefråga, utan något som måste säkerställas genom avtal mellan Trafikförvaltningen och berörda fastighetsägare.

9. **Nacka vatten och avfall AB** anger att planbeskrivningen bör ändras till att minst 10 mm regndjup renas och fördröjs, uppehållstiden ska vara mellan 6–12 timmar. Vidare framförs att planbeskrivningen ska ändras till att Nacka kommun ansvarar för utbyggnad och finansiering av den allmänna VA-anläggningen i samråd med Nacka vatten och avfall AB. Beskrivningen om anslutningsavgift för VA bör ändras till att kostnader för anslutning till det allmänna vatten-, spill- och dagvattennätet tas ut enligt vid tidpunkten gällande VA-taxa.

Nacka vatten och avfall är positiva till avfallslösningen överlag men framför att de önskat att även restavfallet och matavfallet skulle lämnas i nedgrävda behållare. Nedgrävda behållare utomhus möjliggör hämtning med kranbil, vilket ger en bättre arbetsmiljö jämfört med kärthämtning.

Planenhetens kommentar. I planbeskrivningen anges att 10 millimeter regndjup ska renas och fördröjas inom kvartersmark, vilket även regleras på plankarta. Genomförandebeskrivningen har efter samråd justerats gällande dagvatten och anger att uppehållstiden ska vara mellan 6–12 timmar. Planbeskrivningen har i övrigt justerats i enlighet med Nacka vatten och avfalls synpunkter. Gällande avfallslösning så bedömer planenheten att det inom planområdet är lämpligt med bottentömmande behållare för rest- och matavfall på grund av trafikförhållandena och den slutna kvartersstrukturen. Bottentömmande kärll måste utföras på kvartersmark och för att möjliggöra för hämtning

med kranbil måste ytor med kvartersmark planeras utanför de slutna kvarteren. För att ytorna ska inrymmas krävs även att kvarteren minskar i storlek så att berörda funktioner i gaturummet ska kunna inrymmas. Planenheten bedömer att bottentömmande kärl inte är lämpliga utefter platsens trafikförutsättningar samt föreslagna kvartersstruktur.

10. **Markgruppen, Nacka kommun, fastighetsägare till fastigheterna Orminge 53:9 och Orminge 60:1** anger att grundkartans traktnamn, fastighetsbeteckningar och koordinatkryss behöver tydligare framgå och vara mer synliga. Vidare framförs att grundkartans aktualitet behöver ses över. Markgruppen framför även att planbeskrivningen bör justeras gällande lagfaren ägare till fastighet Orminge 58:1 samt Orminge 47:1. Om fastigheten Orminge 47:1 ingår i planförslaget borde det enligt markgruppen visas tydligare i plankartan.

Planenhetens kommentar: Planenheten bedömer att grundkartans traktnamn, fastighetsbeteckningar samt koordinatkryss tydligt framgår av plankartan. Grundkartan kommer att uppdateras innan antagande. Planbeskrivningen har uppdaterats med lagfaren ägare till fastighet Orminge 58:1, då Fortum AB efter samrådet bytt namn till Stockholm Exergi AB. Lagfaren ägare till fastighet Orminge 47:1 är Löfcap Orminge Handel AB, vilket anges i planbeskrivningen till samråd och granskning. En mindre del av fastighet Orminge 47:1 ingår i planområdet som kommunalt markinträng för att möjliggöra utveckling av bussterminal i enlighet med planförslaget. Planenheten ser inte hur detta kan tydliggöras i plankartan.

11. **Boo församling** vill tydliggöra behovet av tillgängligheten till Boo församlings byggnad gällande leveransvägar, sophantering, bilparkering samt boende och besökare.

Planenhetens kommentar: Befintlig angöringsväg bakom församlingens byggnad ligger utanför planområdet och angöringsmöjligheten kommer även fortsättningsvis vara kvar. Församlingens parkering längs Utövägen sker idag delvis på kommunal mark utanför planområdet. En ramp avses anläggas från Utövägen ner mot centrum och anslutning mot befintlig ramp ner från gångbron förbi Boo församling, som ersättning till den gångtunnel som föreslås rivas enligt planförslaget. Se vidare planenhetens kommentar på yttrande från SPF seniorerna Boo, sida 18.

12. **SPF seniorerna Boo** framför att föreningens medlemmar i dagsläget tryggt och säkert använder befintlig gångtunnel under Utövägen. Föreningen beskriver att medlemmarna enligt planförslaget kommer tvingas ta alternativa vägar såsom att fortsätta längs Kanholmsvägen och sedan korsa parkeringsytan. Föreningen anser inte att detta alternativ kan accepteras då medlemmarna blir tvungna att blanda sig med alla väntande busstrafikanter, för att sedan osäkert korsa parkeringen. Ett annat alternativ beskriver föreningen vara att använda en ny trottoar längs med Utövägen och vidare till församlingshusets entré och den marknivå som leder bort till centrumhuset. Föreningen anser inte detta är acceptabelt då lutningen på den nya trottoaren längs Utövägen blir 7,5 % och ytterligare en lutning skapas för att komma ner till den nuvarande marknivån samt att infart till parkeringshuset korsas. Föreningen begär att planförslaget omarbetas så att Centrumhuset kan nås på ett tryggt och säkert sätt utan nivåskillnader och ramper.

Planenhetens kommentar. Planförslaget innebär tydligare separering mellan fotgängare och cyklister längs med Kanholmsvägen. Befintlig trafikseparerad gångväg mellan Kanholmsvägen och Utövägen tas bort enligt planförslaget. Istället hänvisas gående till planerad gångbana längs med Kanholmsvägen och Utövägen. Idag saknar Utövägen gångbana. Att röra sig längs med gatan, istället för i parkmiljö samt i en gångtunnel kan innebära en ökad trygghet. Samtliga planerade övergångsställen på sträckan planeras att bli hastighetssäkrade. I vidare detaljprojektering ska exakt placering av övergångsställe över Utövägen studeras. En ramp föreslås anläggas från Utövägen ner mot centrum och anslutning mot befintlig ramp ner från gångbron förbi Boo församlings byggnad, som ersättning för den gångtunnel som föreslås rivas enligt planförslaget. Rampen ska utföras tillgänglig till församlingens byggnad från Utövägen, likväl från centumparkeringen. Föreslagen ramplösning ligger utanför detaljplaneområdet på privatägd mark och genomförandet avses regleras med avtal mellan kommun och fastighetsägare. En del av Utövägen har lutningar upp till 7,5 %, även då den maximala lutningen på Utövägen minskar jämfört med idag enligt utförd projektering som ligger till grund för planförslaget. Sträckan mellan Kanholmsvägen och föreslagen ramplösning har dock enbart en lutning på maximalt 4 %. Planenheten bedömer denna lutning vara godtagbar och gör avvägningen att möjliggörandet av parkeringshus för infartsparkering samt bostäder på platsen överväger intresset att behålla den trafikseparerade gångvägen.

13. **Nacka miljövårdsråd** framför att planförslaget avviker väsentligt från gällande detaljplaneprogram för Orminge centrum. Miljövårdsrådet anger att det är av vikt att bussterminalen placeras på en central plats för att minska biltrafiken och göra det lättare att byta till cykel eller att gå. Miljövårdsrådet anger vidare att det inte framgår hur planförslaget ska möjliggöra olika framtida tunnelbancentréer samt framför att det är viktigt med en bra koppling mellan tunnelbanan och bussar samt centrum. Miljövårdsrådet frågar om föreslagen bussterminal klarar den ökning av busstrafiken som kan förväntas vid utbyggd tunnelbana och om planförslaget hindrar en framtida funktionell knutpunkt med tunnelbana.

Miljövårdsrådet anser inte att det är bra att bygga stora p-hus och att yta inte behöver slösas på bilar i framtiden då bilarna kommer vara självkörande och inte ägas av enskilda personer. Miljövårdsrådet anger att parkeringshuset ska kunna rivas och bostäder byggas på platsen om omständigheter ändras. Vidare framförs att det bör satsas på cykel och cykelpendling och miljövårdsrådet frågar hur det är tänkt i planförslaget för cyklar. Miljövårdsrådet framför att det krävs att de cyklande ska kunna ha hög fart och inte riskera trafikolyckor samt framför att det idag inte går att komma fram utan att passera trottoarer, busskörfält och parkeringsplatser. Miljövårdsrådet tipsar om en ny bra sträcka mellan Skuru och Långsjöstrand.

Vidare framförs att solstudie bör göras för december och att husen inte bör vara så höga. Miljövårdsrådet framför vidare att gestaltningen är mycket bra i planförslaget med variation i färg och form samt väggar och tak som kan användas till växtlighet.

Miljövårdsrådet anser vidare att ett äldreboende bör integreras bland husen och att soprum bör planeras i särskilda hus utanför huvudbyggnaden, för att underlätta hämtning. Miljövårdsrådet anger även att små lägenheter bör säkras mot buller samt

att alla störande verksamheter bör flytta från området. Slutligen framför miljövårdsrådet att vid bullermätningar är det av största vikt att alla bullerkällor redovisas tillsammans.

Planenhetens kommentar. Planenheten bedömer inte att planförslaget innebär en väsentlig avvikelse från det antagna planprogrammet för Orminge centrum. Markanvändningen är i enlighet med planprogrammet. Planförslaget avviker från planprogrammet avseende byggnadshöjden på kvarter Parkeringshuset som föreslås 4 våningsplan högre än vad planprogrammet anger. Byggnadshöjden på kvarter Hantverkshuset är i planförslaget cirka 4–8 våningsplan, vilket även avviker från planprogrammet som föreslår en höghusdel inom kvarteret med 16 våningsplan. Planenheten bedömer att exploateringsgraden i planförslaget överensstämmer med exploateringsgraden i antaget planprogram. Planprogrammet föreslår en ny gatusträckning mellan Mensättravägen och Kanholmsvägen. I planförslaget flyttas denna gatusträckning norrut och föreslås i förlängning till Utövägen för att tillskapa ett bättre trafikflöde.

Planenheten vill påpeka att förslag till öppen bussterminal planeras längs med Kanholmsvägen likt i dagsläget. Bussterminalens utbredning längs vägsträckan blir dock något längre än i dagsläget. Samtliga busshållplatser föreslås mellan Edövägen och Utövägen och planenheten bedömer detta läge vara mycket centralt i Orminge centrum.

Utveckling av bussterminalen enligt planförslaget är dimensionerad efter det trafikflöde som beräknas till år 2030. Det finns i dagsläget inget nationellt eller regionalt beslut om en förlängning av tunnelbana till Orminge centrum. Enligt kommunens inriktning i översiktsplan så är en tunnelbana till Orminge lämplig på sikt. Planförslaget bedöms inte omöjliggöra en tunnelbanestation med entréer i anslutning till Orminge centrum. I planförslaget har tunnelbaneentréer och stationslägen med mera dock inte studerats, då det ännu inte finns något beslut om tunnelbanan för kommunen att förhålla sig till. Vid ett eventuellt beslut i framtiden så kommer dessa frågor att behöva studeras ingående. Kommunen bedömer det vara av vikt att komma vidare med utveckling av Orminge centrum trots att inget beslut om tunnelbana ännu är fattat.

Idag använder många boende i Boo bilen och nyttjar befintliga infartsparkeringar i Orminge centrum för att ta sig vidare med kollektivtrafik till Slussen, eller andra platser i storstadsregionen. I enlighet med antaget planprogram bedömer kommunen det lämpligt att ersätta dessa infartsparkeringar, då ytorna planeras bebyggas. Kommunen bedömer att det även under ett antal kommande år kommer att finnas ett behov av infartsparkering i Boo och att Orminge centrum är en fortsatt lämplig plats för infartsparkeringar. Planförslaget möjliggör en mer effektiv markanvändning än dagens markparkeringar genom att parkering möjliggörs i flera våningsplan i föreslagen byggnad.

Bussterminalen får en central placering längs med Kanholmsvägen, övrig fordonstrafik längs med bussterminalen kommer inte att tillåtas. I anslutning till bussterminalen planeras det för cykelparkeringar. Det regionala cykelstråket längs med Värmdövägen går utanför planområdet. I kommunens cykelstrategi från 2014 går ett huvudcykelstråk längs med Kanholmsvägen mellan Värmdövägen och Utövägen. Kopplingen till detta förbättras i och med planförslaget. Separata sammankopplade cykelbanor planeras längs med Kanholmsvägen och Edövägen. Särskilt hänsyn har tagits till att minimera antalet

cykelöverfarter och i möjligaste mån undvika konfliktpunkter med tung trafik samt dåliga siktinklar. Separering av olika trafikslag bidrar till ökad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter och samtliga passager över vägar kommer att hastighetssäkras. Hastighetsbegränsningen på det lokala gatunätet planeras till 30 km/h. Längs med dessa sträckor bedöms det som möjligt att framföra cykel i blandtrafik.

Ingen solstudie har tagits fram som underlag till planförslaget för december månad. Planenheten bedömer att detta underlag inte är nödvändigt att ta fram, då solstrålning under december är mycket begränsad. Planenheten bedömer att framtagna solstudier utgör godtagbara underlag för att utläsa konsekvenser av skuggverkan från föreslagna bebyggelse. Planenheten bedömer att föreslagna byggnadshöjder är väl avvägda mellan intresset att tillskapa bostäder på platsen och intresset att anpassa byggnadshöjderna till platsens förutsättningar samt upplevelsen av bebyggelsen från gaturummet.

Planenheten noterar att miljövrådsrådet anser att gestaltningen är bra i planförslaget. Efter samråd har gestaltning av fasader vidare utretts och i granskningshandlingarna föreslås gestaltungsprinciper för bebyggelsen inom planområdet. Gestaltungsprinciperna syftar till att bebyggelsen längs Kanholmsvägen ska utformas som en ny årsring som förhåller sig till Orminges kulturhistoriskt intressanta bebyggelse. Detta genom att reglera ett enhetligt uttryck för ett antal arkitektoniska element och samtidigt skapa variation i andra element. Se föreslagna gestaltungsprinciper som regleras på plankarta med planbestämmelse.

Inget äldreboende föreslås inom planområdet. Ett särskilt boende för äldre föreslås i norra delen av Orminge centrum, inom parallellt pågående detaljplanearbete. Planenheten bedömer att det inte är lämpat att anlägga särskilda byggnader för soprum utanför föreslagna kvarter. Planförslaget utgör ett stadsplaneideal med slutna kvarter och innergårdar, där trottoarerna används som kvarterens entrérum. Soprum är en privat funktion som planenheten inte bedömer lämpa sig i gaturummets offentliga miljö. Enligt planförslaget föreslås soprum i kvarterens bottenvåning i anslutning till lastplatser dimensionerade för sopbil.

Under planprocessen har påverkan på föreslagna bostäder från trafikbuller, lågfrekvent buller samt verksamhetsbuller studerats. Enligt framtagna utredningars slutsatser så kan en godtagbar boendemiljö uppnås ur bullersynpunkt för samtliga föreslagna bostäder. Detta under förutsättning att åtgärder vidtas inom kvarteren såsom lämpliga lägenhetsutformningar, samt att bullerreducerande åtgärder vidtas vid källan för ett antal verksamheter. Planbestämmelser avseende buller regleras på plankartan. Utförda bullerutredningar har tagit hänsyn till samtliga bullerkällor tillsammans.

14. **Boo hembygdsförening** anger att det är svårt att bedöma konsekvenserna för trafiksituationen eftersom en helhetsbild för Orminge centrum saknas. Föreningen anser att planerad bussgatan måste göras så säker som det går, med tydligt markerade övergångsställen för alla trafikanter. Staket i anslutning till varje busskur föreslås av föreningen för att förbättra säkerheten. Vidare framförs att infartsparkeringen bör bli avgiftsfri för de som har accesskort. Föreningen frågar varför ett litet torg i hörnet på Hantverkshuset mot Mensättravägen föreslås och framför att det blir mycket trafik vid vägförskningen.

Planenhetens kommentar. Planenheten arbetar med att informationen ska vara överskådlig för Orminge centrum som helhet, men har förståelse för att det är svårt att få en helhetsbild vid studerande av enbart planhandlingarna. Planenheten hänvisar till hemsidan för Orminge centrum www.nacka.se/orminge för information om vad kommunen planerar i övriga delar av centrumområdet. Övergångsställen planeras över bussgatan i närhet till vägens korsning med Utövägen samt Edövägen. Eventuell gångpassage planeras ungefär mitt på bussgatan. Busshållplatser planeras att uppföras utifrån Trafikförvaltningens (SL) riktlinjer, vilket även inkluderar hållplatsernas förhållande gentemot trafikantytor bakom hållplatsen. Utformning regleras inte i detaljplanen utan kommer att studeras vidare i kommande detaljprojektering av kommunal mark inom centrumområdet.

I enlighet med det antagna planprogrammet för Orminge centrum kommer dagens markparkeringar för infartsparkering att bebyggas. Det innebär att platser för infartsparkeringar måste anordnas på nya ställen och på ett mer yteffektivt sätt. Därför föreslås ett parkeringsgarage för infartsparkering inom detaljplanen. I de förutsättningar som beslutades i markanvisningen för kvarter Parkeringshuset så anges att ägaren av parkeringsgaraget ska kunna ta betalt av de som parkerar. Att denna möjlighet finns bedömer kommunen som nödvändig för att kunna finansiera uppförandet av garaget.

I samrådet planlades ytan vid hörnet Edövägen/Mensätravägen som torg för att tydliggöra att denna yta inte avsågs att utformas som ett gatuområde utan enbart möjliggöra för gångtrafik samt användningar som kan inrymmas inom föreslagen markanvändning. Ytan var dock inte avsedd att uppmuntra till stadigvarande vistelse och i granskningshandlingarna har markanvändningen reviderats till användningen LOKALGATA.

15. **PRO pensionärsförening Boo** framför att om man inte kan områdets historia kan man inte heller utveckla området. Föreningen anger att mycket är bra, men annat inte genomtänkt. Föreningen framför att med nuvarande trafiklösning kan de äldre ta sig till centrumets serviceinrättningar med endast ett övergångsställe, men att även detta har orsakat trafikolyckor. Föreningen framför att många äldre och funktionshindrade använder befintlig gångväg med gångtunnel. Föreningen framför vidare att det i dagsläget inte är någon trafikseparering av busstrafik, varpå dödsfall har inträffat. Föreningen framför att Handikapprådet tidigare lämnat in ett förslag till trafikseparering av busstrafiken och framför att denna kreativa lösning bör studeras. Föreningen efterfrågar en vidare trafikseparerad lösning för gångtrafikanterna till centrum.

Planenhetens kommentar. Planförslaget innebär tydligare separering mellan fotgängare och cyklister längs med Kanholmsvägen, Edövägen samt delar av Mensätravägen. Detta bedöms minska konflikten mellan fotgängare och cyklister. Längs med bussterminalen på Kanholmsvägen kommer övrig motorfordonstrafik inte att tillåtas. Bussterminalen utformas enligt Trafikförvaltningens riktlinjer och anses ge god säkerhet för resenärer samt hög framkomlighet för busstrafiken. Planenheten känner inte till det förslag som föreningen framför att Handikapprådet inkommit med. Se vidare planenhetens kommentar på yttrande från SPF seniorerna Boo, sida 18.

16. **Boo miljö- och naturvänner och Naturskyddsföreningen i Nacka** har inkommit med ett gemensamt yttrande. Föreningarna anser inte att kommunen i planhandlingarna motiverar sitt ställningstagande angående val av planförfarande. Föreningarna anser att detaljplanen har ett betydande allmänintresse samt är av stor betydelse och därmed borde hanteras med utökat planförfarande. Föreningarna framför att detaljplanen berör ett stort område i ett välbesökt centrum och hänvisar till Regeringens proposition 2013/14:126 gällande uttrycket av betydande intresse för allmänheten”. Föreningarna framför att gällande planförslag kan antas angå en större krets människor som inte redan kommer att underrättas om planförslaget i egenskap av sakägare eller boende i anslutning till planområdet och bör därför ha ett betydande intresse för allmänheten. Föreningen anser vidare att planförslaget innebär förändringar av vissa betydelsefulla kulturmiljöer av betydande intresse för allmänheten och att detaljplanen har negativa konsekvenser för sådana kulturmiljövärden som enligt regeringen borde föranleda att planen bedöms ha ett betydande allmänintresse. Vidare framförs att planförslagets minskning av naturvärden och naturmark talar för att det finns ett betydande allmänintresse av detaljplanen. Föreningarna framför vidare att det för allmänna platser med ett verkligt betydande allmänintresse bör vara obligatoriskt att detaljplanen handläggs med utökat planförfarande. Vidare framförs att planförslaget innebär ökande trafikmängder och därmed mer buller och luftföroreningar samtidigt som fler människor kommer att bo och vistas i området och föreningarna anser att detta innebär att planförslaget är av stor betydelse.

Föreningarna ställer sig fortsatt positiva till att utveckla och bygga ut redan etablerade stadsdelscentrum, men anser att exploateringsgraden och utbyggnadstakten är för hög. Föreningarna anser att planprogrammet för Orminge centrum arbetades fram för snabbt och inte var tillräckligt underbyggt och föreningarna framför att planförslaget gör avsteg från det antagna planprogrammet. Föreningarna framför att naturslänten söder om Hantverkshuset försvinner, Utövägen förlängs, bebyggelse föreslås i 20 våningsplan, respektive 4–9 våningsplan samt naturvärden försvinner. Föreningarna frågar varför rondellen längre söderut har flyttats från läget i planprogrammet och varför rondell är nödvändig på platsen.

Föreningarna framför att det kvarstår frågetecken rörande kollektivtrafiken och frågar om det blir en förlängning av tunnelbanan med tunnelbanestation i Orminge, var entréer till tunnelbanan då hamnar, samt var bussterminalen ska ligga. Föreningarna anser att det är en svaghet att så stora och avgörande frågor för rörelsemönster och trafikflöden inte är beslutade. Föreningarna anser vidare att ett nytt planförslag måste föregås av ett beslut om eventuell tunnelbana till Orminge.

Föreningarna ifrågasätter varför naturvärdesinventering saknas för slänten söder om Hantverkshuset och för den plats där rondell föreslås. Föreningarna framför vidare att föreningarnas egna inventeringar kring vattentornet har gjort bedömningen att höga naturvärden finns på platsen, vilket skiljer sig från underlaget till planhandlingarna som påvisar påtagliga naturvärden i de inventerade områdena. Föreningarna framför att orsaken till detta kan vara att föreningarna inventerat med ett större inventeringsområde och därmed fått med fler naturvärdesarter och viktiga strukturer. Föreningarna anser att det är en risk med alltför små

inventeringsområden och det stärker ytterligare argumenten för att redan i programskedet göra inventeringar av större sammanhängande naturområden. Enligt föreningarnas inventering så konstateras förekomst av ett flertal naturvårdsarter, varav flera rödlistade, i området runt Orminge vattentorn. Naturvärdena fortsätter sedan i ett stråk ner till Mensättra våtmark, vidare mot Abborrträsk och det oskyddade skogsområdet söder om Mensättra våtmark. Föreningarna betonar att även de mindre naturområdena i Orminge är viktiga för spridning av arter mellan ovan nämnda områden och Skarpnäsområdet. Föreningen vill särskilt uppmärksamma den troliga förekomsten av raggbock i skogen runt Orminge vattentorn. Föreningarna framför att inget skydd för befintlig vegetation och mark finns föreslaget i detaljplanen, förutom väster om panncentralen. Föreningarna anser att stamdiametern för marklov bör justeras till 0,15 meter då mindre träd är viktiga på sikt. Föreningarna framför att en naturvärdesinventering för hela planområdet bör tas fram. Föreningarna framför även att de kumulativa effekterna i denna och övriga planer i programområdet gällande naturvärdena inte är redovisade.

Föreningarna instämmer med den analys som görs i planhandlingarna av vad som utmärker och karaktäriserar dagens Orminge. Föreningarna ifrågasätter att Orminges karaktär och identitet utvecklas enligt planförslaget och anger att de konsekvenser för kulturmiljön som anges i planhandlingarna går emot denna analys. Föreningarna anser att planförslaget går emot Orminges öppna luftiga låga bebyggelse och det karaktäristiska inslaget av naturmark med tallar och berghällar. Föreningarna anser att det är en underdrift att panncentralens dominans som landmärke kan påverkas av föreslagen byggnad i 20 våningsplan. Föreningarna anser inte heller att den illustrerade arkitekturen är en utveckling av den säregna betongarkitekturen som präglar Orminge. Föreningen framför att Orminges identitet och karaktär förvanskas i och med planförslaget. Vidare föreslås en måttlig exploatering med lägre byggnader i Orminge, som inte dikteras av krav i en eventuell tunnelbanas influensområde och som tar tillvara naturmarken. Föreningen anser att naturmarken i slänten söder om Hantverkshuset bör vara kvar och all naturmark väster om Kanholmsvägen från panncentralen och söderut bör lämnas intakt. Vidare föreslås att föreslaget höghus tas bort och möjligen ersätts med ett parkeringshus i 2–3 våningsplan.

Föreningarna framför att det är anmärkningsvärt är att detaljplanens genomförande bedöms motverka Nacka kommuns lokala miljömål ”Ett rikt växt- och djurliv på grund av påverkan på lokala naturvärden”.

Föreningarna framför att lokalklimatet förändras i och med byggandet av höghus. Föreningarna hänvisar till skrivningar i utförd utredning av konsekvenser för lokalklimat, vilket utgör underlag i planhandlingarna. Föreningarna anser vidare att buller och luftföroreningar kraftigt kommer öka på grund av ökad exploatering och trafik med personbilar, godstransporter, kollektivtrafik etcetera och framför att en mängd åtgärder krävs för att klara gränsvärdena. Föreningen framför att de kumulativa effekterna i denna och övriga planer i programområdet gällande buller och luftföroreningar inte är redovisade.

Planenhetens kommentar. Planheten instämmer med föreningarna i att detaljplanen har ett allmänt intresse, men bedömer att planförslaget inte har ett betydande intresse för allmänheten och därmed kan hanteras med standardförfarande. Detaljplanen ligger inte inom område för lokalt intresse för kulturmiljövården. Även om området utgör en betydelsefull del av uttrycket av dåtidens ideal, så bedömer planenheten inte detta vara skäl till att planområdet har ett betydande intresse för allmänheten. Planenheten bedömer heller inte att de minskade ytor med naturmark, som planförslaget innebär, är i den omfattning att detaljplanen har ett betydande allmänintresse. Planenheten bedömer vidare att planförslaget inte utgör ett betydande allmänintresse på grund av att planförslaget omfattar del av ett lokalt centrum. Planförslaget omfattar befintlig bussterminal och föreslår att funktionen bevaras och utvecklas. Planenheten bedömer heller inte att planförslaget genererar ökade trafikmängder med buller och luftföroreningar som konsekvens i den omfattning att detaljplanen innebär en betydande miljöpåverkan. Detaljplanens genomförande kommer att öka trafiken i området. Mensättravägen bedöms få störst ökning av trafiken. Busstrafiken bedöms öka vilket innebär fler fordonsrörelser. Buller- och luftutredningarna har tagit hänsyn till den ökade trafiken. Planenheten vidhåller att detaljplanen ska bedrivas med standardförfarande.

För synpunkten gällande avsteg från planprogrammet för Orminge centrum hänvisas till planenhetens kommentar på yttrande från Löfcap Orminge handel, sida 27.

Se planenhetens kommentar på Nacka miljövårdsråds skrivelse gällande förlängning av tunnelbana till Orminge, sida 19.

För att undgå låsningar i trafiksystemet som begränsar framkomligheten för busstrafiken har planenheten gjort bedömningen att det är nödvändigt med en cirkulationsplats vid korsningen Utövägen/Mensättravägen. Utövägen förlängs för att ha två utfarter från centrumet och för att förbättra busstrafikens framkomlighet.

Naturvärdesinventeringen har kompletterats efter samråd för att inkludera hela planområdet. Inventeringen har utförts enligt SIS standard på detaljeringsgrad detalj. Eftersom kommunen är huvudman för allmän plats finns inga skyddsbestämmelser för träden inom dessa områden. Det område med industrimark som föreslogs till samrådet (bestämmelse J på plankarta) har utgått ur detaljplanen till granskningsskedet och därmed även bestämmelse om skydd av träd på kvartersmark. Kumulativa negativa effekter riskerar att ske som en konsekvens av detaljplanen, då naturmarksytor minskar och spridningsstråk försvagas i denna samt andra planer inom Orminge centrum. Detta kan på sikt ge en minskad biologisk mångfald i skogarna kring Orminge och därmed motverkar detaljplanen kommunens miljömål om *Ett rikt växt- och djurliv*. Planenheten har gjort avvägningen att intresset för att till skapa fler bostäder på platsen och utveckla området i enlighet med detaljplanens syfte väger högre än att bevara naturmarken inom planområdet i sin helhet. Bebyggelsen har anpassats för att bevara delar av naturmarken mellan kvarter Utövägen och kvarter Hantverkshuset och koncentrera bebyggelsen till ytor som redan är ianspråktaga.

Den exploateringsgrad som planförslaget anger är inte utformad efter krav inom en eventuell tunnelbanas influensområde, såsom nämns i föreningarnas yttrande. För att uppnå detaljplanens syfte och möjliggöra fler bostäder gör planenheten avvägningen att en höjdförskjutning mot Orminges kulturhistoriskt intressanta bebyggelse är motiverad.

Planenheten instämmer i föreningarnas synpunkt om att panncentralens dominans som landmärke påverkas av planförslaget. Planbeskrivningen har efter samråd förtydligats med att nya landmärken tillkommer i och med planförslaget och gamla landmärken får mindre betydelse. Efter samråd har gestaltning av fasader vidare utretts och i granskningshandlingarna föreslås gestaltungsprinciper för bebyggelsen inom planområdet, vilket regleras med planbestämmelse. Planbeskrivningen har efter samråd reviderats gällande konsekvenserna för kulturmiljön, i enlighet med uppdaterade gestaltungsprinciper samt med ett tydligare resonemang kring hur planförslaget förhåller sig kulturhistoriska värden. Se vidare planenhetens kommentarer på Länsstyrelsens yttrande gällande kulturmiljö, sida 12.

Enligt utförd utredning av lokalklimatet visar resultatet att vindklimatet i Orminge centrum generellt sett är bra, vilket innebär att det är generellt låga medelvindhastigheter och inte många platser där turbulens väntas uppstå. Det nya förslaget för bebyggelsen har positiv inverkan på vindklimatet, fler gator och ytor kommer oftare befinna sig i lä. Buller och luftföroreningar kommer att öka i och med att föreslagna bostäder och verksamheter genererar fordonsrörelser. Trafiken i området kommer även att öka som en konsekvens av föreslagna bebyggelse utanför planområdet samt utveckling av befintlig bussterminal. Utförd trafikutredning utgår från den uppskattade totala trafikökningen till år 2030. Den bullerutredning som utgör underlag till planhandlingarna utgår från denna trafikprognos och redovisar konsekvenserna för buller i planområdet som helhet. I enlighet med föreningarnas synpunkter krävs åtgärder för att föreslagna bostäder ska klara gällande bullerriktvärden. Dessa åtgärder regleras med bestämmelser på plankarta. Gällande luftkvalitet så bedöms att det finns en marginal inför eventuell ökad påverkan på luftkvaliteten i framtiden inom planområdet.

17. **Södertörns brandförsvarsförbund** anger att de risker som brandförsvarsförbundet har kännedom om i planområdets närhet överensstämmer med utförda riskbedömningar. Brandförsvaret anger att befintligt brandpostnät bör om nödvändigt kompletteras med brandposter placerade med maximalt 150 meter emellan.

Brandförsvaret upplyser om att upp till 11 meter kan räddningstjänsten utgöra utrymningsväg med bärbar stege, vilket medför krav på maximalt 50 meter från uppställningsplats för räddningsfordon. Upp till 23 meter kan räddningstjänsten utgöra den andra utrymningsvägen via höjdfordon. Detta ställer krav på uppställningsplats för höjdfordon. Brandförsvaret anger att ingen av dessa två utrymningslösningar rekommenderas, utan förordar i stället lösningar med Tr2 trapphus, där räddningstjänsten inte är en del i utrymningsstrategin. Brandförsvaret anger vidare att det finns en risk att framkomlighet för tunga räddningsfordon är begränsad enligt planförslaget och anger att detta bör beaktas under den fortsatta planprocessen. Brandförsvaret önskar få möjlighet att vara delaktiga under det fortsatta arbetet i byggprocessen.

Planenhetens kommentar: Placering av brandposter regleras inte i detaljplanen. Förslag till placering av nya brandposter har dock projekterats utmed planerade gatustråk i enlighet med brandförsvarets synpunkt. Planförslaget utgår från att Tr2 trapphus kan bli nödvändiga för planerad bebyggelse och planenheten noterar informationen. Nya byggnaders

utformning och utrymningsvägar kommer att prövas i samband med bygglovsprövningen och Södertörns brandförsvaret PM 609. Enligt utförd tekniska förstudie, som utgör underlag till planförslaget, är gator och vändplaner inom Orminge centrum dimensionerade för att kunna klara varutransporter och sopbilar, vilket också möjliggör för räddningstjänstens framkomlighet. Den maximala lutningen på Utövägen och Edövägen minskar jämfört med idag. Inga gator överstiger 8 %, vilket är den maximala tillåtna längslutningen som räddningstjänsten föreskriver. Detaljplanen föreslår nya cirkulationsplatser längs med Mensättravägen, vilket sänker hastigheterna och ökar trafiksäkerheten samtidigt som kapaciteten i korsningarna förstärks.

Inkomna synpunkter från fastighetsägare inom planområdet

18. **Löfcap Orminge handel, ägare till fastighet Orminge 47:1** anger att förslaget innebär en väldigt stor avvikelse från det planprogram som kommunen tagit fram för Orminge Centrum år 2014 och delar av den föreslagna detaljplanen står i direkt strid med vad som skrivs i planprogrammet. Fastighetsägaren framför att enligt planprogrammet ska bebyggelsen vara 5–6 våningar kring parkering vid Orminge centrum, bortsett från en högre byggnad om upp till 16 våningar. Fastighetsägaren framför att förslag till parkeringshus med höghus i 20 våningsplan står helt i strid med planprogrammet som anger att det endast ska vara ett parkeringshus enligt planprogrammet och att byggnaderna ska vara 5–6 våningar. Vidare beskrivs att planprogrammet anger en låg bebyggelseskala med lamellhus i 2 våningar och punkthus i 3–5 våningar, där bebyggelsen ska bestå av upprepade enkla enheter med intima gårdar. Fastighetsägaren framför att kvarter Utövägen även strider helt med planprogrammet som föreskriver ett parkeringshus på fastigheten. Fastighetsägaren framför vidare att bebyggelsen bör ha ett enhetligt uttryck och utseende för att skapa arkitektonisk harmoni. Vidare framförs att bebyggelse bör eftersträva den vision och visionsbilder som finns i planprogrammet. Ägaren anser att planförslaget strider mot planprogrammet gällande exploateringsgrad, höjder samt arkitektur.

Fastighetsägaren framför att det saknas en parkeringsutredning för kvarter Hantverkshuset och kvarter Utövägen och att dessa kvarter enligt planförslaget har ett för lågt parkeringstal som borde vara minst 25 parkeringar per 1000 kvadratmeter handelsyta. Antalet handelsparkeringar anses också vara för lågt för förslaget parkeringshus, förutsatt att en livsmedelsbutik planeras. Rambölls egen utredning visar på ett behov om 56 parkeringsplatser, vilket ägaren framför vara ett rimligt min antal, vilket betyder att 36 platser är för lågt räknat. Vidare framförs att antalet infartsparkeringar redan i dagsläget är alldeles för lågt och att planförslaget innebär ett underskott på minst 150 parkeringsplatser. Ägaren framför vidare att antalet infartsparkeringar ska öka enligt planförslaget till 850 platser och anser att dessa avsteg från planprogrammet är katastrofalt för Orminges framtid och bör åtgärdas. Sammantaget saknas minst 450 infartsparkeringar samt 73 platser för handel enligt ägaren. Fastighetsägaren ifrågasätter vidare att kommunen överväger att ta betalt för infartsparkeringen. Fastighetsägaren framför att om kommunen vill underlätta för Nackabor att pendla till Stockholm borde infartsparkeringen fortsatt vara gratis och utbyggnad av infartsparkering bekostas av de byggherrar som drar nytta av bostadsutvecklingen.

Fastighetsägaren motsätter sig den föreslagna ändringen av sträckningen av Kanholmsvägen, då ändringen innebär att ett antal av ägarens parkeringsplatser går förlorade. Vidare framförs att det redan idag är underskott av parkeringsplatser. Ägaren kräver att Kanholmsvägens sträckning ändras och eventuell breddning av gatan sker mot Hantverkshusets fastighet, då de är den part som främst drar nytta av detaljplanen.

Ägaren framför vidare att de föreslagna åtgärderna på snedkabelbron måste utföras utan störning av parkeringsytan på ägarens fastighet. Vidare framförs att förutsättningarna för att ändra broinfästningarnas läge, utan att påverka centrumfastighetens parkering, bör utredas.

Planenhetens kommentar. Planenheten bedömer inte att planförslaget innebär en stor avvikelse från det antagna planprogrammet för Orminge centrum (antaget september 2015). Planenheten vill poängtera att ägaren hänvisar till en tidigare version av planprogrammet som skiljer sig från antagandehandlingen av programmet. Markanvändningen är i enlighet med planprogrammet. Planförslaget avviker från planprogrammet avseende byggnadshöjden på kvarter Parkeringshuset, som föreslås 4 våningsplan högre än vad planprogrammet anger. Byggnadshöjden på kvarter Hantverkshuset är i planförslaget cirka 4–8 våningsplan, vilket även avviker från planprogrammet, som föreslår en höghusdel inom kvarteret med 16 våningsplan. Planenheten bedömer att exploateringsgraden i planförslaget överensstämmer med exploateringsgraden i antaget planprogram.

Planenheten instämmer i att bebyggelsen bör ha ett delvis enhetligt uttryck för att skapa arkitektonisk harmoni, men bedömer inte att bebyggelsen måste ha ett enhetligt utseende för att detta ska uppnås. Efter samråd har gestaltning av fasader utretts vidare och i granskningshandlingarna föreslås gestaltungsprinciper för bebyggelsen som regleras med bestämmelser på plankarta. Gestaltungsprinciperna syftar till att bebyggelsen längs Kanholmsvägen ska utformas som en ny årsring som förhåller sig till Orminges kulturhistoriskt intressanta bebyggelse genom en historisk färgpalett och typsnitt. Gestaltungsprinciperna reglerar ett enhetligt uttryck för ett antal arkitektoniska element och möjliggör för variation i övriga element. Gestaltungsprinciperna utgår från de gestaltungsriktlinjer som planprogrammet för Orminge centrum anger, men avviker på ett antal punkter efter vidare bearbetning.

Behov av handelsparkering i enlighet med kommunens p-policy (25 parkeringar per 1000 kvadratmeter handelsyta) bedöms inrymmas inom byggrätten för kvarter Hantverkshuset och kvarter Utövågen om ”gröna åtgärder” enligt kommunens p-policy tillämpas för bostäder inom kvarteren. Detaljplanen reglerar inte lägenhetsutformningar, antal bostäder, ytor och typ av handelsetableringar och därmed inte heller antalet parkeringsplatser. Behovet av parkeringsplatser för handel är beroende typen och storleken på handelsetableringarna. Därmed kommer antalet parkeringsplatser först att prövas till bygglovsskedet.

En parkeringsutredning har tagits fram för kvarter Parkeringshuset. Utredningen motiverar ett lägre p-tal för handel än kommunens p-policy, anpassad till den typ av handelsetablering som planeras. Behovet av handelsparkering möjliggörs inom föreslagen byggrätt genom ett visst samnyttjande för infartsparkering och handelsparkering. En bilplats kan nyttjas av flera

olika typer av bilister om anspråken på platsen sker vid olika tidpunkter. Detta ger en mer effektiv användning av parkeringsytorna. Parkeringshus ger möjlighet att erbjuda parkering till flera olika användare i en och samma anläggning vilket skapar möjligheter till samnyttjande av bilplatserna. Antalet p-platser som behöver samutnyttjas beror av typ av handelsetablering och prövas i genomförandet. Planbeskrivningen har efter samråd justerats avseende formuleringarna om parkering.

I enlighet med det antagna planprogrammet kommer dagens infartsparkeringar i Orminge centrum att bebyggas. Det innebär att platser för infartsparkeringar måste anordnas på nya ställen och på ett mer yteffektivt sätt. Planförslaget medger att ett parkeringsgarage för infartsparkering kan uppföras inom kvarter Parkeringshuset. I de förutsättningar som beslutades i markanvisningen för kvarter Parkeringshuset så står det att ägaren av parkeringsgaraget ska kunna ta betalt av de som parkerar. Att denna möjlighet finns bedömer kommunen som nödvändig för att kunna finansiera uppförandet av garaget. Planenheten och projektgruppen för samordningsprojektet Orminge studerar möjliga placeringar för ytterligare permanenta infartsparkeringar utanför planområdet, i enlighet med planprogrammet.

Planenheten bedömer att det är nödvändigt att öka bredden på Kanholmsvägen längs med bussterminalens sträckning för att uppfylla erforderliga funktionsmått för en bussterminal med utökad kapacitet samt cykelbana genom Orminge centrum, i enlighet med detaljplanens syfte. Bussgatans gräns mot berörd fastighetsägares fastighet har efter samråd justerats. I planhandlingarna föreslås ett markintrång på cirka 24 kvadratmeter för fastigheten Orminge 47:1. Cirka 90 meter av fastighetsägarens nuvarande handelsparkering är idag belägen inom kommunal mark, fastighet Orminge 60:1. Denna markareal ligger utanför plangränsen för aktuell detaljplan. Planenheten föreslår att denna markareal överförs till fastighet Orminge 47:1, i enlighet med gällande stadsplan, i samband med fastighetsreglering vid genomförande av detaljplanen. Planförslaget innebär även ett större markintrång för den privatägda fastigheten Orminge 52:1 (kvarter Hantverkshuset), öster om bussgatan. Planenheten bedömer att det inte är motiverat att ytterligare öka detta markintrång. Bussterminalens placering och mittlinje begränsas av befintlig snedkabelbros fästen. Planenheten bedömer heller inte att en förflyttning av bussgatan österut är motiverad med hänsyn till angränsade naturmarks naturvärden. Planenheten har gjort en avvägning mellan intresset att erhålla funktionsmått på bussterminalen mot intresset att bevara angränsande värdefull naturmark samt markintrång på angränsande privatägda fastigheter.

Snedkabelbrons infästning kommer behöva byggas om för att inrymma den bredare bussgatan. Vilka åtgärder som krävs för att bygga om bron kommer att detaljstuderas. Ombyggnationen är planerad att genomföras i samband med att bussgatan tillfälligt stängs av för att minimera behovet av ytterligare mark. Ett eventuellt tillfälligt intrång på centrumfastigheten för att säkerställa brons stabilitet under ombyggnationen kommer att avtalas om med berörd fastighetsägare.

Inkomna synpunkter från fastighetsägare/boende utanför planområdet

19. **Boende inom fastigheten Orminge 48:2** har synpunkter på bullernivån från Fortums panncentral och anger att ett starkt, lågfrekvent buller når boendes

lägenhet på Utövägen 5 när panncentralen eldas. Boende framför att bullret uppkommer när det är några minusgrader ute och att den boende inte upplever att störningen varit så illa tidigare år. Boende frågar hur det kan vara möjligt att bygga så nära panncentralen i enlighet med planförslaget. Boende har varit i kontakt med Fortum, men anger att Fortum inte har återkommit.

Planenhetens kommentar: Det har tagits hänsyn till buller från panncentralen i planförslaget. Synpunkten avser onormalt buller från panncentralen, som även rapporterats som klagomål till panncentralen och som kommer att åtgärdas. Efter åtgärderna kommer detaljplanens nivåer säkerställas med en ny mätning.

20. **Ägare till fastigheten Lännersta 1:931** framför att det är omöjligt att förstå vad som är planerat på befintlig parkering framför dagens centrum. Ägaren föreslår att en fysisk modell används som visualisering av förslaget. Ägaren framför att infartsparkeringar är dåligt redovisade i planhandlingarna. Vidare framförs att det tidigare låg en närpolisstation i Orminge centrum och ägaren anser att närpolis behövs för att stävja bus. Ägaren bifogar synpunkter som ägaren tidigare framfört gällande Nacka kommuns översiktsplan från år 2012. Dessa synpunkter berör orsaker till varför människor flyttar till Stockholm och ifrågasättande av kommunens utbyggnadsplaner som inte anges vara hållbara ur miljö-, energi- och hälsosynpunkt.

Planenhetens kommentar: Planenheten instämmer att en fysisk modell är ett bra verktyg för att skapa förståelse kring ett planförslag. Planenheten har dock inte tagit fram någon sådan modell för Orminge centrum i dagsläget, men överväger frågan inför kommande detaljplaneetapper. Befintlig parkering framför Centrumhuset ligger utanför aktuellt planområde och redovisas därmed inte i planförslaget. I planhandlingarna framgår det hur många platser för infartsparkering som ligger inom planområdet i dagsläget samt att planförslaget medger 400 inom kvarter Parkeringshuset. Utöver dessa infartsparkeringar planerar kommunen ytterligare ytor för infartsparkering utanför planområdet. Frågan om närpolis i området hanteras inte inom detaljplanen. Gällande synpunkter på Nackas översiktsplan så hänvisar planenheten till de fördelar som tätare stadsstruktur genererar, angivna i den antagna översiktsplanen. Gällande miljöfrågor såsom luft, buller och hantering av dagvatten, se vidare planbeskrivningen för resonemang kring hur planförslaget tar hänsyn till dessa frågor.

21. **Boende i Orminge** frågar hur det är tänkt för cykelpendlare från östra Orminge som idag cyklar över bron förbi Hantverkshuset och ned på vägen vid Utövägens slut. Den boende anser att om det inte planeras för separerade cykelvägar så kommer det att bli farligt för både cyklister och gående.

Planenhetens kommentar: Cykelpendlare från östra Orminge som cyklar längs med Nybackastigen (gångbron över Mensättravägen) påverkas av planförslaget. Befintlig gångtunnel under Utövägen föreslås tas bort och ersättas av en ramp norr om Utövägen, som kopplar samman Utövägen med befintlig ramplösning upp till gångbron. Längs med Utövägen finns det idag ingen cykelbana och planförslaget innebär att cyklister hänvisas till blandtrafik längs med denna sträckning, likt i dagsläget. Utövägen är idag smal och planenheten gör avvägningen att prioritera möjliggörandet av en gångbana längs sträckan.

Utövägen avses utformas för låga hastigheter. Enligt planförslaget förses Kanholmsvägen med en cykelbana på gatans västra sida, vilken leder vidare till Mensättravägen norrut, via Evedalsvägen. I kommande detaljplaneetapper föreslås cykelbanan kopplas samman med det regionala cykelstråket längs med Värmdövägen.

Ändringar efter samråd

Synpunkterna i samrådet har föranlett följande ändringar samt justeringar av planförslaget:

- Planförslaget har kompletterats med en analys av groddjur inom planområdet och en utvecklad naturvärdesinventering.
- Bullerutredning som utgör underlag till planförslaget har kompletterats med utredning av eventuella bullerreflexer från föreslagen bebyggelse.
- Gestaltungsprinciper har tagits fram, som reglerar utformning av fasader med bestämmelse på plankarta. Gestaltningsskoncept för föreslagen bebyggelse har uppdaterats utefter de framtagna riktlinjerna.
- Ett gestaltungsprogram för allmän platsmark i Orminge centrum har tagits fram som visar inriktning för utformning och gestaltning av gaturum och allmänna platser.
- Grönstråket mellan kvarter Utövägen och kvarter Hantverkshuset har projekterats. I granskningshandlingarna föreslås markanvändningen NATUR för bevarad naturmark söder om Nybackastigen samt markanvändningen GÅNG₁ för föreslagna gångvägar genom naturmarken.
- Underlag till planförslaget har kompletterats med solstudier som omfattar samtlig föreslagen bebyggelse.
- Underlag till planförslaget har kompletterats med dagsljusstudier för kvarter Utövägen och kvarter Hantverkshuset.
- Byggrätt har justerats för kvarterens utformning mot innergård.
- Planbestämmelse b₂, b₃, b₄ och b₅, har lagts till plankartan, vilket reglerar att byggnad ska utformas och utföras så att naturligt översvämmande vatten inte skadar byggnaderna, enligt framtagna skyfallsanalys.
- Planförslaget har kompletterats med markhöjder på gator, vilket regleras med bestämmelser på plankarta.
- Det område som i samrådet föreslogs för industrianvändning, planbestämmelse J på plankarta, har utgått ur detaljplaneområdet.
- Bredden på föreslagen bussgata har justerats.
- Bredder på föreslagen prickmark, mark där byggnad inte får uppföras, har justerats.
- Riskutredningar som utgör underlag till planförslaget har kompletterats. Planbestämmelse för skydd mot störningar har justerats i enlighet med framtagna riskutredningar.
- Slänter som angränsar till föreslagna cirkulationsplatser har justerats och föreslås till granskning inom markanvändningen GATA.
- Gatuområdet för Utövägen har justerats söderut.
- Transformatorstationernas lägen och ytor har justerats på plankarta.
- Plankartan har kompletterats med in- och utfartsförbud på västra sidan om bussgatan.

- Planförslaget har kompletterats med underlag för en tillgänglig koppling för gående mellan Utövägen och det norrliggande Centrumhuset (utanför planområdet).
- Störningsbestämmelser avseende verksamhetsbuller har reviderats på plankarta samt i planbeskrivning.
- I övrigt har justeringar gjorts av ett antal planbestämmelser på plankartan.
- Revideringar har även gjorts av detaljplanens miljöredovisning (underlag till planhandlingarna) samt planbeskrivning med anledning av ovanstående ändringar.
- Redaktionella justeringar har gjorts i samtliga planhandlingar.

Planenheten

Angela Jonasson
Biträdande planchef

Tove Mark
Planarkitekt