

## Knutpunkten, Orminge

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



Kartan visar områdets avgränsning. Den lilla kartan visar var i Nacka kommun området ligger.

### Planens syfte

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 kollektivtrafikhärläge med lokaler för handel och andra verksamheter i bottenvåningarna. Detaljplanen ska vidare möjliggöra en utveckling av öppen bussterminal längs Kanholmsvägen samt möjliggöra för infartsparkeringar i ett yteffektivt parkeringshus.

### Handlingar och innehåll

Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott antog startpromemorian till stadsbyggnadsprojektet den 25 oktober 2016 § 178. Planförslaget är därmed upprättat enligt plan- och bygglagen PBL (2010:900) enligt dess lydelse efter den 1 januari 2015.

Detaljplaneförslaget omfattar följande planhandlingar:

- Detaljplanekarta med planbestämmelser
- Denna planbeskrivning
- Fastighetsförteckning

Detaljplaneförslaget grundas på följande underlag:

- Detaljplaneprogram för Orminge, september 2015
- Trafikutredning Orminge, Ramböll, februari 2017
- Flyghinderanalys Orminge centrum, Luftfartsverket, april 2017
- Översiktlig miljöteknisk markundersökning och riskbedömning, Orbicon, juni 2017
- Luftkvalitetsutredning för Orminge panncentral, SLB Analys, september 2017
- Parkeringsutredning, kvarter Parkeringshuset, oktober 2017
- Teknisk förstudie för gatumark Orminge centrum inkl. skyfallsutredning och dagvattenutredning, Ramböll, november 2017
- PM Dagvattenutredning - kvarter Utövägen (Cowi), oktober 2017, kvarter Hantverkshuset (Topia), november 2017, kvarter parkeringshuset (Ramböll), november 2017
- Studie lokalklimat Orminge centrum, Sweco, februari 2018
- Mensättravägen – riskbedömning transport farligt gods, Prevecon, maj 2018
- Utvecklad riskutredning Panncentral, ÅF, maj 2018
- Bullerutredning för detaljplan Knutpunkten och Hantverkshuset, Sweco, maj 2018
- Naturvärdesinventering Orminge centrum, EnviroPlanning, juli 2018
- Inventering av groddjursmiljöer inom planområdet Knutpunkten, Ekologigruppen, augusti 2018
- Orminge centrum, gestaltningsprogram allmän platsmark, Funkia landskapsarkitekter, september 2018
- Gestaltningsprogram bebyggelse, september 2018
- Miljöredovisning för detaljplan Knutpunkten, miljöenheten Nacka kommun, september 2018

Innehållsförteckning:

1. Sammanfattning	s. 3
2. Förutsättningar	s. 4
3. Planförslaget	s. 11
4. Konsekvenser av planen	s. 33
5. Så genomförs planen	s. 38
6. Medverkande i planarbetet	s. 47

## I. Sammanfattning

### Huvuddragen i förslaget

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, centrum i Boo. Planområdet utgörs av ett område som avgränsas av Mensättravägen i öst, Edövägen i norr och en panncentral i väst. Planområdet korsas av Kanholmsvägen som trafikerar av buss och fungerar som huvudgata genom centrumområdet. Planområdet omfattar även fastigheten Orminge 52:1, ägd av Ormingeplan 2-4 KB, del av fastigheten Orminge 58:1, ägd av Stockholm Exergi AB samt mindre del av Orminge 47:1 ägd av Löfcap Orminge handel AB.

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.

Planförslaget utvecklar del av Orminge centrum med flera kvartersindelningar. Längs de förtätade huvudstråken Kanholmsvägen, Edövägen och Utövägen reserveras ytor för lokaler i bebyggelsens bottenplan. Planförslaget möjliggör för två tydliga kvarter öster om Kanholmsvägen i 4–8 våningsplan, samt ett kvarter väster om Kanholmsvägen utförd med 4–9 våningsplan och en höghusdel med 20 våningsplan.

Planförslaget innebär en utvecklad bytespunkt för bussresenärer genom att den befintliga bussterminalen längs Kanholmsvägen ges en utformning som möjliggör utökad kapacitet. Gator planeras och gestaltas för att bidra till en levande, trygg och tillgänglig miljö för gående och cyklist. Gatunätet utformas även för att skapa god framkomlighet.

Planförslaget ger förutsättningar för ett befolkat område under olika tider på dygnet, vilket kan bidra till den upplevda tryggheten. Förslag till infartsparkeringar och möjliggörandet av en bussterminal med fler avgångar än i dagsläget skapar incitament till resor med kollektivtrafik. Planförslaget innebär även att Orminge utvecklas med en ny typ av stadsplaneideal än den som funnits tidigare i området. Orminges tidigare så avläsbara zoner blir svårare att avläsa och planförslaget kommer innebära en skalförskjutning som frångår Orminges medvetet lägre hållna höjder. Större delen av den befintliga naturmarken exploateras och naturytor med påtagligt naturvärde minskar. Den ekologiska spridningskorridoren i öst-västlig riktning försvagas. För att motverka delar av planens negativa effekter för områdets naturvärden ska så många träd som möjligt bevaras och skyddas vid byggnation under genomförandet.

Kommunens bedömning är att detaljplanens genomförande inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Detaljplanen omöjliggör inte en eventuell framtida tunnelbaneförlängning i tunnel med stationsuppgångar i Orminge centrum.

Planförslaget genomförande innebär för kommunens del betydande investeringar i allmän infrastruktur, såsom gator, gång- och cykelvägar, iordningställande av park, flytt av brofundament, borttagning av gångtunnel, sänkning av Utövågen och Kanholmsvägen, omläggning av huvudvattenledning samt andra ledningar och övrig infrastruktur. Intäkterna från markförsäljning bedöms överstiga kostnaderna för utbyggnad av allmänna anläggningar inom projektet.

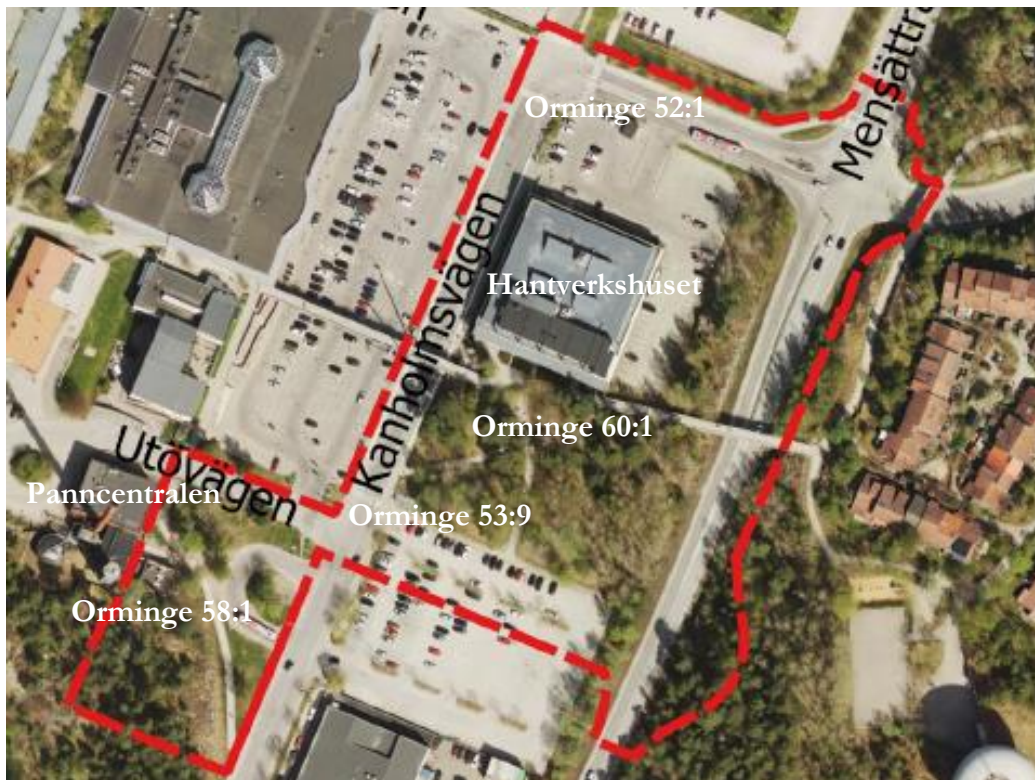
Detaljplanen utgör en del av en större utbyggnad i etapper som kommer att påverka enskilda fastighetsägare i Orminge centrum främst i form av inlösen av mark för allmän platsmark.

## 2. Förutsättningar

### Läge, areal & markägförhållande

Planområdet omfattar ett område på cirka 3,3 hektar i sydöstra delen av Orminge Centrum, centrum i kommundelen Boo. Planområdet utgörs av ett område som avgränsas av Mensättravägen i öst, Edövågen i norr och panncentralen i väst. Planområdet korsas av Kanholmsvägen som trafikeras av buss och bil, samt fungerar som huvudgata genom centrumområdet.

Planområdet omfattar del av fastigheten Orminge 53:9 och del av fastigheten Orminge 60:1, ägda av Nacka kommun. Planområdet omfattar även fastigheten Orminge 52:1, ägd av Ormingeplan 2-4 KB, del av fastigheten Orminge 58:1, ägd av Stockholm Exergi AB samt mindre del av Orminge 47:1 ägd av Löfcap Orminge handel AB.



*Röd linje motsvarar föreslagen plangräns*



## Översiktlig planering

I översiktsplan Hållbar framtid i Nacka (2018) anges två stadsbyggnadsstrategier som detaljplanen berörs av:

- Kompletta transportsystem med tunnelbana till Nacka.
- Utveckla Nackas lokala centra och deras omgivningar.

Vidare pekar översiktsplanen ut Orminge som en medeltät stadsbebyggelse, vilket innebär att alla funktioner för en blandad stad får finnas. Befintlig bebyggelsestruktur bör behållas och förtätning föreslås främst kring Orminge centrum. Enligt översiktsplanen är en ny bussterminal prioriterad i centrumutvecklingen. Mark bör avsättas för tunnelbana med station i Orminge centrum.

## Detaljplaneprogram

Ett detaljplaneprogram för Orminge centrum antogs hösten 2015 med mål om ett levande, tryggt och attraktivt stadsdelscentrum för boende, besökare och företag samt utveckling av Orminges karaktär och identitet. Aktuell detaljplan ingår enligt planprogrammet i första etappen av detaljplaner. Inom planområdet föreslås ny bebyggelse för bostäder, verksamheter och parkeringshus för infartsparkering, samt en utvecklad bussterminal. I planprogrammet beskrivs två alternativa utformningar av den planerade bussterminalen, en inbyggd bussterminal i kvarteret söder om Hantverkshuset och en öppen bussterminal längs med Kanholmsvägen.

## Andra projekt/beslut som berör planen

Orminge är en viktig bussbytespunkt i kollektivtrafiken för ostsektorn. Med allt fler boende i upptagningsområdet bedöms antalet kollektivresenärer öka med så mycket som 34 % till år 2030. Efter planprogrammets antagande har en trafikutredning studerat hur en öppen bussterminal, samt alternativet med en inbyggd bussterminal, påverkar trafikföringen i centrumområdet. Utredningen har även studerat vilka trafikåtgärder som krävs inom centrumområdet för att förbättra framkomligheten för bil och buss. Utredningen indikerar att en öppen busslösning i gata är fördelaktig och leder till bra trafikflöden med de trafikmängder som alstras av befintlig och planerad bebyggelse inom centrala Orminge.

Stockholms läns landsting har tillsammans med Nacka kommun tagit fram en idéstudie för hur tunnelbana kan förlängas från Nacka centrum till Orminge centrum. Denna sträckning var ursprungligen med i Sverigeförhandlingen, men drogs ur förhandlingen. Enligt Trafikförvaltningens stomnätsplan ska stomlinje M i framtiden trafikera Orminge. Stomlinje M planeras som en koppling för ostsektorn till söderort.

Planområdet berörs av projektet Stockholms Ström då Energimarknadsinspektionen meddelat nätkoncession för markförläggning av Vattenfall Eldistribution AB:s ledningar. Projektet innebär att Vattenfalls luftburna 130 kV ledningar ska markförläggas längs Mensättravägen. Boo Energi planerar att samförlägga ledningar i samband med Vattenfalls markförläggning. Projektet planeras genomföras innan år 2027.

Parallellt med pågående planarbete pågår andra detaljplaneprocesser inom Orminge centrum, vilka kräver samordning med aktuell detaljplan för att hantera bland annat dagvattenflöden, trafikfrågor och förskoleplatser.

### Detaljplaner

Sydvästra delen av planområdet omfattas idag av detaljplan Spl 82, laga kraft 1969, som anger att området ska användas för allmän plats, park. Befintlig infartsparkering samt omgivande naturmark omfattas av Spl 218, laga kraft 1971, som möjliggör för allmän parkering och samhörigt ändamål samt allmän plats, park. Hantverkshuset omfattas av Dp 41, laga kraft 1990, som anger småindustri och kontor. Hantverkshuset omfattas även av planändringen Dp 385, laga kraft 2006, som syftar till att möjliggöra för handel och annan centrumverksamhet. Genomförandetiden har gått ut för berörda planer.

### Intressen enligt 3, 4 och 5 kap miljöbalken

Detaljplaneområdet berörs inte av något riksintresse.

Dagvatten från planområdet avleds inte direkt till vattenförekomst utan avleds idag mot dagvattenanläggning vid Kocktorpssjön, som ligger någon dryg kilometer söder om planområdet. Avledningen planeras inte att förändras vid normala flöden, utan endast vid skyfall när ledningarna är fulla planeras avledning ytligt norrut mot Sarvträsk.

Kocktorpssjön mottar stora mängder dagvatten från exploaterade ytor. Enligt Nacka kommuns dagvattenstrategi (2008) är den mycket känslig för påverkan av föroreningar och förändringar av vattenomsättningen. Kocktorpssjön rinner till Kvarndammen innan det når vattenförekomsten Skurusundet i Stockholms inre skärgård. Skurusundets ekologiska status är i dagsläget måttlig. Kvalitetsfaktorn växtplankton visar måttlig status och har varit utslagsgivande. Kvalitetskravet är god ekologisk status med tidsfrist till år 2027.

Skurusundet uppnår ej god kemisk status med avseende på kvicksilver och PBDE, för vilka ett undantag i form av mindre stränga krav har getts. Vattenförekomstens kemiska status utan överallt överskridande ämnen är god.

De mest betydelsefulla miljökvalitetsnormerna gällande luft för planförslaget är kvävedioxid och partiklar. Enligt SLB-analys (Stockholms Luft- och Bulleranalys) översiktliga beräkningar klaras gällande miljökvalitetsnormer för luft inom planområdet i dagsläget.

### Området idag

Planområdet omfattar del av Edövägen, del av Mensättravägen, del av Kanholmsvägen, del av Utövägen samt angränsande markområden. Större delen av planområdet utgörs främst av hårdgjorda plana ytor. Kuperad naturmark finns bevarad mellan den befintliga byggnaden Hantverkshuset och befintlig infartsparkering samt i planområdets sydvästra hörn.

Inom fastigheten Orminge 52:1 ligger byggnaden Hantverkshuset med tillhörande parkeringsytor i norra delen av planområdet, vilket utgör en av de två större handelsytorna i Orminge centrum. Hantverkshuset är byggt i tre våningsplan, varav det nedre med entré i

gatuplan och direkt anslutning till markparkering. Hantverkshuset tar upp höjdskillnaderna mellan de omkringliggande gatorna och höjden med naturmark i söder. Del av fastigheten Orminge 53:9, söder om Hantverkshuset, består idag till stor del av en asfalterad yta för infartsparkering samt naturmark.

Väster om Kanholmsvägen i planområdets södra del ligger en vändplan, som bland annat används för tidsreglering av bussar, omgiven av en gräsyta och angränsande naturmark. På platsen finns även en gång- och cykeltväg som korsar Utövägen i en gångtunnel och förbinder Kanholmsvägen med Centrumhuset, beläget utanför planområdet. En mindre del av planområdet, cirka 450 kvadratmeter, utgörs av del av fastigheten Orminge 58:1 som omfattar byggnad för teknikutrymmen tillhörande intilliggande panncentral som ligger i direkt anslutning till planområdet.

### Geotekniska förutsättningar

Orminge centrum ansluter till en nord-sydlig dalgång som för 300 år sedan var en långsträckt våtmark med avrinning åt sydväst. Våtmarken vid Sarvträsk har över tid dikats ut med avvattningsnorrtut mot dagens Myrsjön. I söder består marken av fyllningar på lösa sediment och torvjordar. Inom naturmarken mellan Kanholmsvägen och Mensättravägen består marken av berg under ett tunt lager morän. Vägkroppen på delar av Kanholmsvägen och Mensättravägen ligger troligen på framsprängd bergterrass. Sättningar kan förväntas vid belastning av jorden mellan Kanholmsvägen och Mensättravägen.

### Markföroreningar

Inom planområdet finns en förorenad yta med PAH över nivån känslig markanvändning, (KM) som bör avgränsas vid genomförandet. Vid en av grundvattenprovpunkterna (GV05 norr om Hantverkshuset) har låg halt av klorerade klorväten påvisats. Klorerade kolväten har dock inte påvisats i de porgas- eller jordprover som har utförts.

### Natur

Naturmiljön inom planområdet består till största delen av gammal hållmarkstallskog (cirka 150 år) där naturvärdena främst är knutna till gamla grova träd, vedsvampar och insekter. Arter som hittats i området tyder på att det sedan länge funnits en kontinuitet av gammal skog och de ytor som finns kvar utgör viktiga spridningskorridorer för exempelvis vedinsekter, rödlistade svampar och fåglar.

Söder om Hantverkshuset blandas gamla tallar med ett mer lövrikt parti där trädslag som asp, sälg och björk dominerar och enstaka granar förekommer. Triviallöv växer i en bård utmed den västra kanten av Mensättravägen. En naturvärdesinventering som genomfördes under år 2017–2018 visar att naturen inom planområdet till största delen har påtagligt naturvärde (av kommunalt intresse för naturvärden).

## Kulturmiljö

Planområdet ligger centralt i Orminge centrum inom ett område med flerbostadshusbebyggelse från slutet av år 1967 till år 1971. Planeringen och utformningen skapades av Curmans Arkitektkontor genom arkitekt Ulf Gillberg. Orminge har en i stort sett bibehållen struktur sedan invigningen 1971. De flesta kompletteringar har skett under 1990-talet.

Planeringen av Orminge är tidstypisk med en uppdelning i olika zoner; en inre grön zon omgiven av bostadsbebyggelse och centrum samt en yttre trafikzon, enligt dåtidens trafiksepareringsideal. Orminge består än idag av såväl fysiskt som karaktärsmässigt tydligt skilda områden. Dessa förenas genom en sammanbindande ringväg samt genom gemensamma och grupperade samhälls- och servicefunktioner. Inom Orminge kan urskiljas fyra sinsemellan olika bebyggelsemiljöer, alla med ännu väl bibehållen ursprunglig karaktär. Dessa områden är tidstypiska och representativa för specifika bebyggelse- och bostadslösningar som rådde under 1960- och 1970-talen och genomfördes i anslutning till det så kallade "miljonprogrammet". Den ursprungliga visionen för Orminge var låghusstaden. Området gavs en luftig och småskalig planering. Det fanns en ambition om att skärgårdsnaturen skulle få dominera och stor hänsyn togs till områdets topografi och markterräng. Idag finns bevarade talldungar och bergshällar som ett uttryck för detta.

Planområdet angränsar till panncentralen, som bedöms ha ett lokalt värde för kulturmiljövården. Panncentralen uppfördes år 1968 och har en självständig arkitektur, med en hög skorsten och en fasad som är utförd i ett kassettsystem i corténstål och andra plåtdetaljer i svartlackad plåt. Viktiga element som utgör byggnadsspecifika karaktärsdrag för panncentralen är byggnadsform och karaktär, fasadmaterial och kulör samt fönstersättning.

Västra Orminge är idag utpekad som ett bebyggelseområde med särskilt kulturhistoriskt värde för kulturmiljövården. Planområdet ligger inte inom den del som utpekats som särskilt värdefullt, men angränsar till detta och utgör en betydelsefull del av uttrycket för dåtidens planeringsideal.

## Landskapsbild

Planområdet har en tydlig nord-sydlig riktning i topografi och vägnät. Bebyggelsen i Orminge förhåller sig till landskapet och den karaktäristiska hällmarkstallskogen finns bevarad mellan byggnaderna ända intill centrum. Två landmärken i närhet till planområdet är panncentralens höga, smala skorsten och vattentornet Svampen. Snedkabelbron utgör ett landmärke inom planområdet.

## Lokalklimat

Den förhärskande vindriktningen på platsen är från väster. Då befintliga byggnader sträcker sig i nordsydlig riktning bryter de vinden och skapar platser i lä. Vindklimatet är generellt sett bra med generellt låga medelvindhastigheter och få platser där turbulens väntas uppstå.



Den låga och glesa bebyggelsen inom planområdet gör att solen når marken nästan överallt. De goda ljusförhållandena ger bra förutsättningar för områdets växt- och djurliv och förstärker de rekreativa värdena på platsen.

### Service

Planområdet utgör del av Orminge centrum som är välförsett med medborgar- och kommersiell service. Hantverkshuset inrymmer kommersiell service och danslokaler samt en större livsmedelsbutik. Totalt finns i Hantverkshuset cirka 5000 kvadratmeter uthyrningsbar yta. I omedelbar närhet till planområdet ligger även Boo Folkets hus och Kyrkans hus samt Centrumhuset och Ormingehus med medborgar- och kommersiell service. Inom gångavstånd finns förskolor, grundskolor, idrottshallar och Myrsjö idrottsplats.

### Friytor

Planområdet är glest bebyggt, men saknar iordningställda ytor för lek och vistelse. Det största rekreativa värdet inom planområdet är det gröna gångstråket mellan centrum och östra Orminge söder om Hantverkshuset. Cirka 100 meter öster om planområdet ligger närmaste kommunala lekplats och bollplan. Där finns även naturmark med iordningställda gångvägar. Västerut finns Centrala parken med stora ytor och ett brett utbud av aktiviteter och norrut finns Sarvträsk med kringliggande gångvägar i park- och naturmark. Närmaste strövområde är Skarpnäs och närmaste kommunala badplats är Glasbrukssjön, cirka två kilometer från planområdet.

### Parkering

Planområdet domineras av bilparkering i form av markparkering. En markparkering omger Hantverkshuset med cirka 80 parkeringsplatser för handel. Planområdet omfattar även del av en markparkering som i sin helhet inrymmer drygt 200 parkeringsplatser ämnade för infartsparkering. Inom parkeringsytan återfinns även cykelparkering.

### Gator och trafik

Orminges trafikstruktur karaktäriseras av ”utifrånmatning” med Ormingeringen, säckgator och vändplaner. Planområdet ligger centralt i förhållande till huvudvägnätet. Edövägen, Utövägen samt Kanholmsvägen trafikförsörjer området via Mensättravägen och Ormingeringen. Varustransporter till centrum sker via Edövägen från Mensättravägen som även är en huvudled förbi centrum. Planområdet har hög tillgänglighet med kollektivtrafik, genom att ett stort antal busslinjer trafikerar Orminge centrum med hållplatslägen längs med Kanholmsvägen, som är reserverad för busstrafik från Edövägen till Utövägen. Busstrafiken består av motorvägsbussar med direkttrafik till Stockholm, stomlinje 471 samt lokalbussar. Bussgatan är idag smalare än vad Trafikförvaltningen föreskriver i sina riktlinjer.

Planområdet har god tillgänglighet till det regionala cykelstråket längs Värmdövägen. Bra cykelförbindelser in till och genom centrum saknas. Gång- och cykelnätet är väl utbyggt och

trafiksepareringen möjliggör trafiksäkra rörelser. Avskildheten kan dock även medföra upplevd otrygghet. Utövägen saknar gångbana och få passager finns för oskyddade trafikanter inom centrumet. En snedkabelbro över Kanholmsvägen samt pelarbron över Mensättravägen förbinder östra och västra Orminge och möjliggör för gående att röra sig tillgängligt och trafikseparerat från de högre markpartierna genom centrumet i väst-östlig riktning.

## **Teknisk försörjning**

### *VA och dagvatten*

Befintliga allmänna anläggningar för vatten, spill- och dagvatten finns anlagda inom planområdet i Kanholmsvägen, Utövägen och Mensättravägen. Befintligt VA-nät är dimensionerat för att försörja befintlig bebyggelse i Orminge samt kringliggande bebyggelse.

Flertalet ytor inom planområde är idag hårdgjorda. Dagvattnet avleds via befintliga dagvattenledningar söderut via en våtmark, kulverteringar och öppna diken till Kocktorpsdammen/Kocktorpssjön. Slutlig recipient är Skurusundet i väster.

### *Ledningar*

Inom planområdet finns flera ledningar under allmän platsmark och ett fåtal under kvartersmark. Ledningsstråken är koncentrerade till vägkanter och i naturmarken mellan befintlig infartsparkering och Hantverkshuset. Boo Energi AB svarar för områdets elförsörjning med en transformatorstation är belägen i norra delen av fastigheten Orminge 52:1. Fjärrvärmeledningar finns även tillhörande Stockholm Exergi AB. Panncentralen i anslutning till planområdet är en hetvattencentral och en av Stockholm Exergis spetsanläggningar. Inom planområdet finns ledningar för optokablar tillhörande Skanova AB, Stokab AB och Svensk infrastruktur AB. Inom området finns även VA-ledningar tillhörande Nacka Vatten och Avfall AB samt ledningar för belysning tillhörande Nacka kommun. En huvudvattenledning går genom planområdet.

### *Avfallshantering*

Återvinningsstation för tidningar och förpackningar finns söder om planområdet. Ytterligare tre återvinningsstationer finns i närheten av Orminge. Närmaste befintliga återvinningscentral finns i Boo, som har ett tillfälligt bygglov och planeras att ersättas av en ny kretsloppscentral i Kil.

### *Buller*

Planerad bebyggelse i planområdet påverkas av buller från vägtrafik främst på Kanholmsvägen, Edövägen och Mensättravägen, men även av industri- och verksamhetsbuller samt bussterminal.

### Risk

Mensätravägen utgör sekundärled för farligt gods. Planområdet angränsar till en panncentral i väst och cirka 140 meter från planområdets södra gräns finns en bensinmack (OKQ8).

## 3. Planförslaget

### Ny bebyggelse

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

Föreslagen bebyggelse utgörs av tre kvarter som till placering och utbredning bestäms utifrån den ytmässiga begränsningen av gatorna inom planområdet. Ett kvarter föreslås på befintlig naturmark samt vändslinga för bussar söder om Utövägen mellan Kanholmsvägen och befintlig panncentral. Kvarteret benämns i planhandlingarna som kvarter Parkeringshuset. Ett nytt bostadskvarter, kvarter Utövägen, föreslås öster om Kanholmsvägen, norr om Utövägens förlängning, på mark som idag utgörs av naturmark och infartsparkering. Ett bostadskvarter föreslås även söder om Edövägen där Hantverkshuset idag ligger. Hantverkshuset föreslås rivas och det nya föreslagna kvarteret på platsen benämns i planhandlingarna som kvarter Hantverkshuset.

Kvarteren möjliggör för entréer, bostadskomplement och lokaler för handel på bottenvåningen, se bestämmelse C<sub>2</sub> på plankarta. I entréplan mot Kanholmsvägen och Edövägen får endast lokaler för handel och andra verksamheter samt entréer till bostäder anordnas, se bestämmelse C<sub>1</sub> på plankarta.

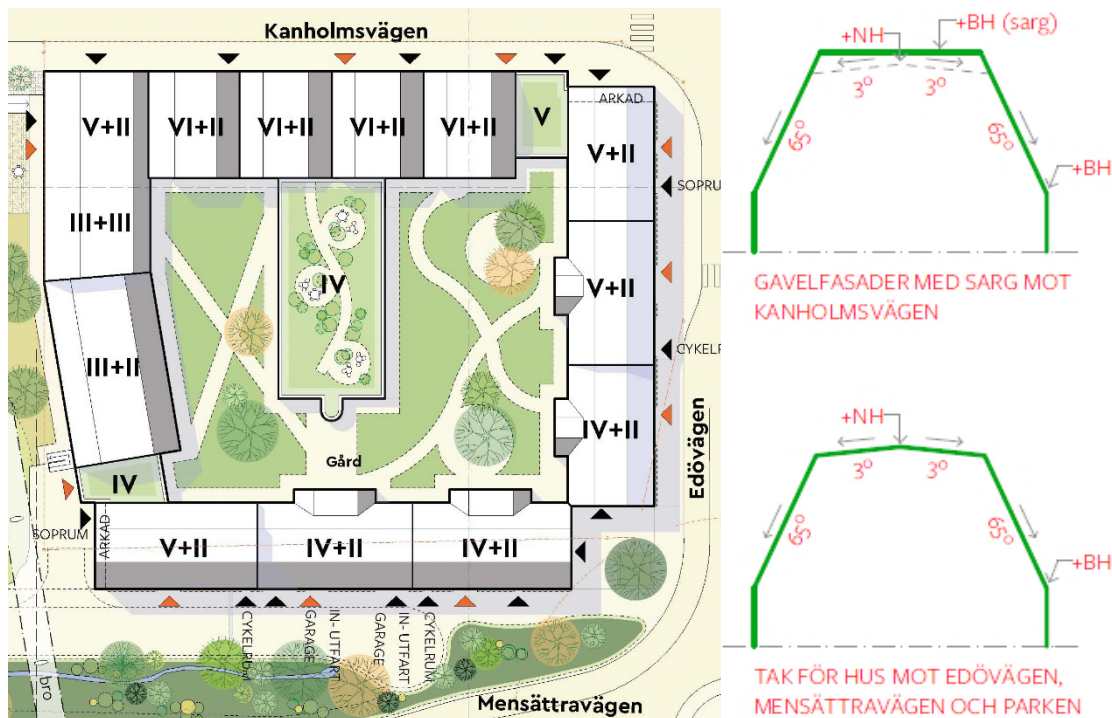


*Övergripande situationsplan för planområdet, nya byggnader i mörkgrått, svarta linjer motsvarar nya gator.*

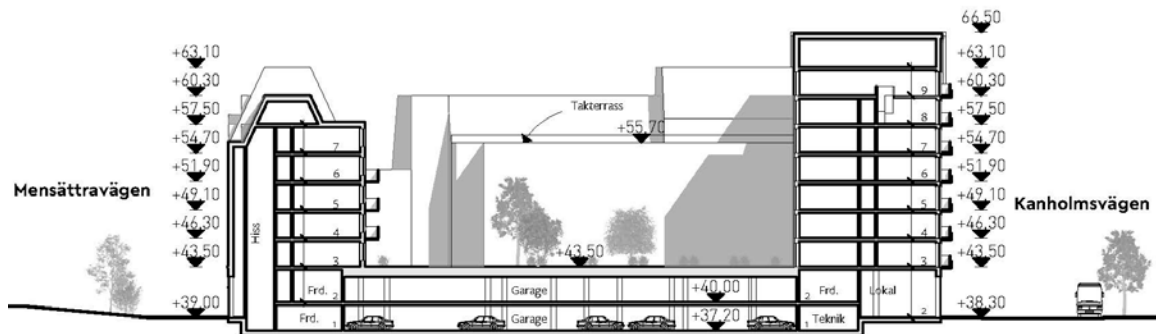
### Kvarter Hantverkshuset

Kvarter Hantverkshuset föreslås som ett större slutet kvarter kring en gård där byggrätten möjliggör 4–8 våningsplan, med en högre skala mot Kanholmsvägen. Byggnadsdelar som omfattas av bestämmelse  $f_3$  på plankarta ska utföras med takfot ut mot allmän platsmark med brutna sadeltak. Detta för att ta ner den upplevda skalan från gatunivå. Takutförandet tillåter att de övre våningsplanen kan utnyttjas till bostäder samtidigt som skalan hålls ned, vilket även ger plats för fläktrum som inordnas i byggnadsvolymen. Den del av byggnaden som vetter mot Kanholmsvägen föreslås utföras med gavel mot gatan, vilket regleras med bestämmelse  $f_2$  på plankarta. Taklandskapet hjälper därmed till att bryta ner skalan på den kvarteretsstora volymen som angränsar till Ormingeplan väster om Kanholmsvägen.

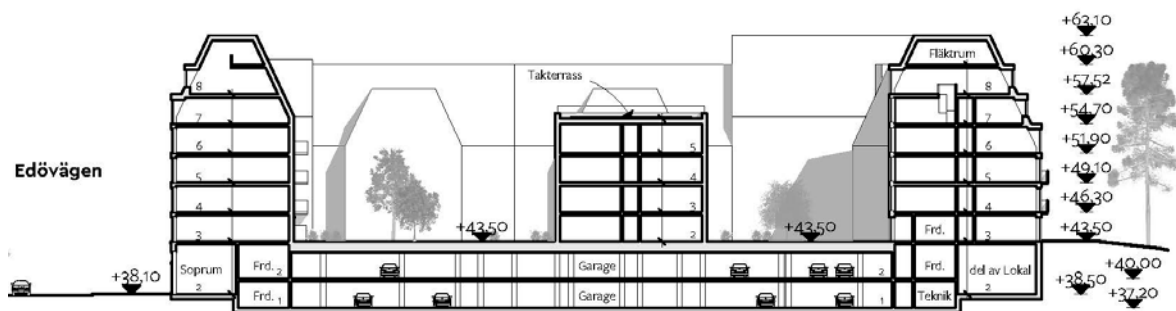
Kvarter Hantverkshuset bör gestaltas med en vertikal indelning av kvarteret där gavelmotivet mot Kanholmsvägen förstärker uppdelningen och delar upp det stora kvarteret. Bestämmelse  $e_6$  på plankarta reglerar byggrätten in mot kvarterets gård genom att ange att 60 % av en yta in mot bostadsgården får byggas med byggnad, vilket skapar en flexibilitet till bygglovsskedet. En smal hybridzon på 0,5 meter föreslås mellan föreslagen bebyggelse och lokalgatan längs med Mensättravägen för att möjliggöra för dränering, fasadunderhåll och växtlighet på kvarteretsmark (se röd markering på plankarta). Bostadskvarteret medger cirka 250 bostäder, cirka 1000 LOA (lokalarea) och en gruppbostad för 6 bostäder planeras på kvarterets innergård.



Till vänster: Illustrationsplan exempelutformning, Brunnberg & Forsbed - kvarter Hantverkshuset, norr åt höger (utformning av allmän platsmark ej enligt planförslaget). Till höger: principer takfall kvarter Hantverkshuset



*Principsektion, vy från norr, kvarter Hantverks huset*



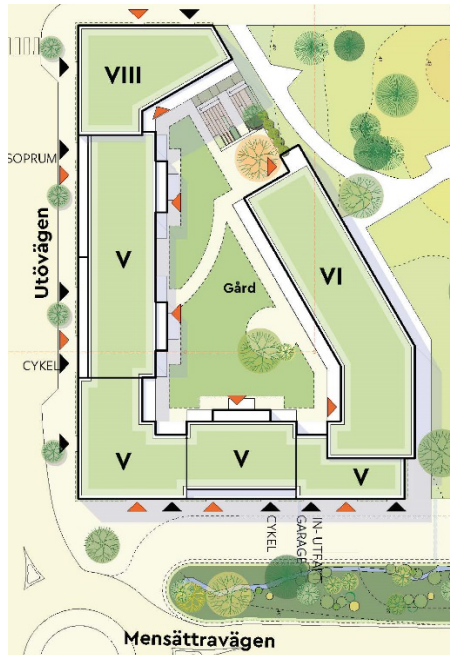
*Principsektion, vy från väst, kvarter Hantverks huset*

### *Kvarter Utövägen*

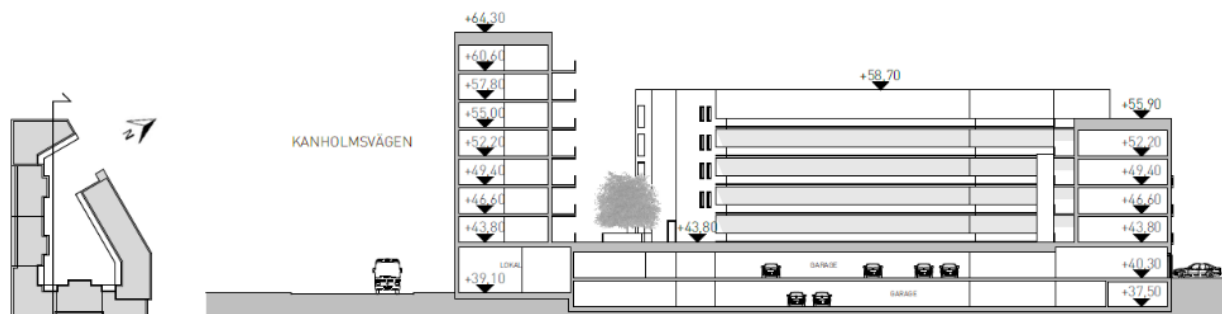
Kvarter Utövägen föreslås som ett slutet kvarter kring en gård som öppnar upp mot intilliggande park och anpassas till topografin. Föreslagen byggrätt möjliggör 5–8 våningsplan, där det högsta våningsplanet delvis är indraget från gatan för att ta ner den upplevda skalan från gaturummet. Mot Kanholmsvägen tillåts skalan vara högre för att markera kvarterets möte med korsande huvudstråk. Delar av kvarteret föreslås utföras med ett indraget översta våningsplan för att bidra till en variation i höjd, se bestämmelse **f<sub>4</sub>** på plankarta. Utöver angiven nockhöjd på plankarta får mindre byggnadsdelar och delar av hisschakt uppföras indragna från fasad för att inte upplevas från gatunivån, se bestämmelse **e<sub>3</sub>** på plankarta. Bestämmelse **e<sub>6</sub>** på plankarta reglerar byggrätten in mot kvarterets gård genom att ange att 60 % av en yta in mot bostadsgården får byggas med byggnad, vilket skapar en flexibilitet till bygglovsskedet. En smal hybridzon på 0,5 meter föreslås mellan föreslagen bebyggelse och lokalgatan längs med Mensättravägen för att möjliggöra för dränering, fasadunderhåll och växtlighet på kvartersmark (se röd markering på plankarta).

Bostadskvarteret medger cirka 100 bostäder och cirka 2850 kvadratmeter handel och andra verksamheter.





*Illustrationsplan exempelutformning, Brunnberg & Forshed: kvarter Utövågen, norr åt höger (utformning av allmän platsmark ej enligt planförslaget)*



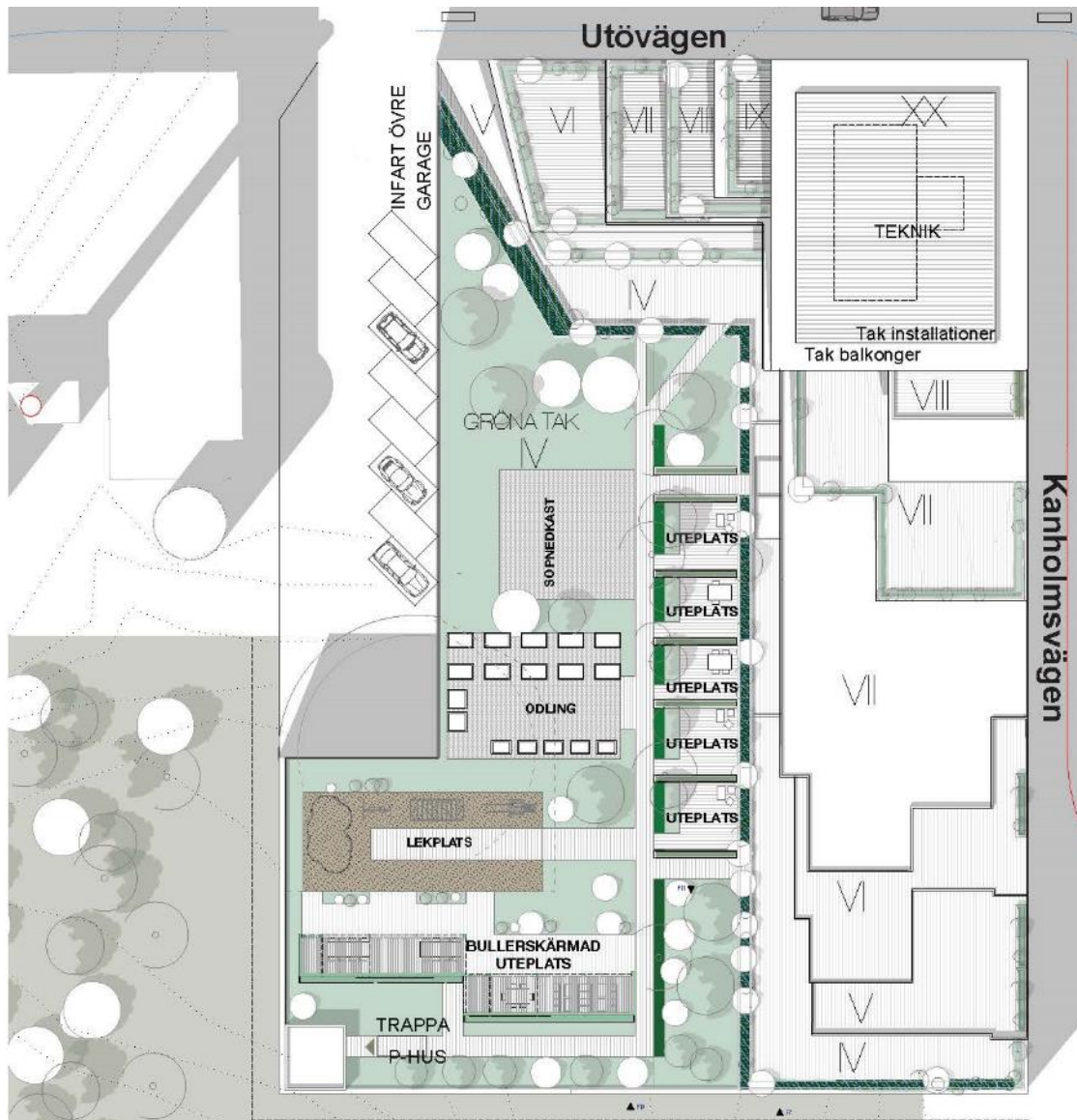
*Principsektion, vy från söder, kvarter Utövågen*

### *Kvarter Parkeringshuset*

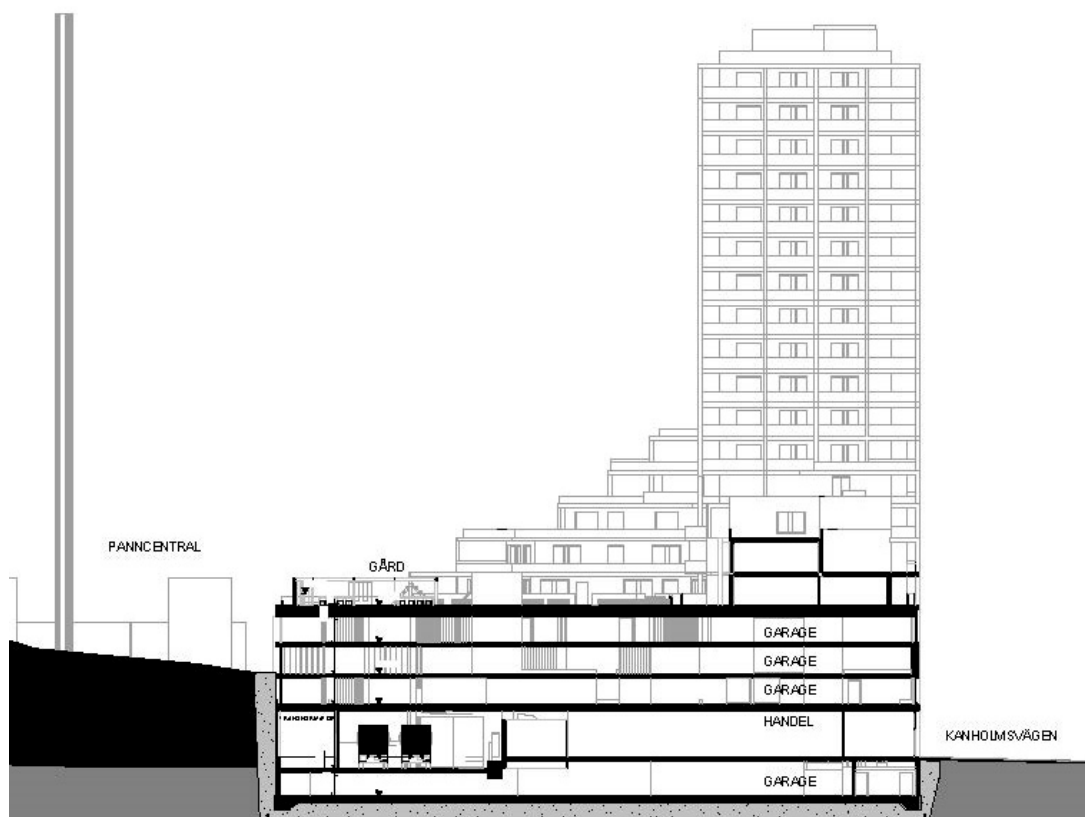
Kvarter Parkeringshuset föreslås som en större byggnadsvolym med en längre fasad mot Kanholmsvägen. Volymen utgörs av ett våningsplan under mark samt fyra våningsplan över mark i sutterräng, där volymen delvis ligger under marknivå mot intilliggande bergssluttning i sydväst och över marknivå mot Utövågen och Kanholmsvägen. Högre byggnadsdelar föreslås mot Utövågen och Kanholmsvägen med trappade volymer upp till totalt 9 våningsplan över mark. En höghusdel föreslås i totalt 20 våningsplan, vilket markerar mötet mellan de korsande huvudstråken. Utöver angiven nockhöjd på plankarta får mindre byggnadsdelar och delar av hisschakt uppföras indragna från fasad för att inte upplevas från gatunivå, se bestämmelse **e<sub>3</sub>** på plankarta.

Kvarter Parkeringshuset föreslås inrymma blandade funktioner. Byggnadens bottenvåning reserveras för lokaler för handel, se planbestämmelse **C<sub>1</sub>** och utgör cirka 2400 bruttoarea. Här kan mindre lokaler för handel inrymmas, alternativt en större handelsetablering såsom

en livsmedelsbutik. I byggnadens bottenvåning föreslås även en transformatorstation, se bestämmelse **E**<sub>1</sub> på plankarta. Källarvåningen samt våningsplan 2–5 planeras för infartsparkering, boendeparkering samt handelsparkering, se planbestämmelse **P** och (**P**<sub>1</sub>) på plankarta. Våningsplanen 6–20 planeras för bostadsändamål som möjliggör cirka 100 bostäder, vilket regleras med bestämmelse **B**<sub>1</sub> på plankarta. Taket på våningsplan 5 möjliggör för yta för gemensam utevistelse för de boende.



*Illustrationsplan exempelutformning, kvarter Parkeringshuset*



*Sektion, Kvarter Parkeringshuset och intilliggande panncentral, vy från söder*

### *Gestaltning och utformning*

Samtliga föreslagna kvarter utgörs av varierade hushöjder genom att kvarterens byggnadsvolymer delas in i mindre enheter för att uppnå variation i skala. Ett sammanhållet gaturum och höjdsättning av bottenvåning föreslås i kombination med ett varierat arkitektoniskt uttryck.

För att stärka Orminges arkitekturhistoriska identitet har ett gestaltungsprogram för offentliga rum samt ett gestaltungsprogram för bebyggelse tagits fram, vilka utgör underlag till detaljplanen. Utvalda gestaltungsprinciper regleras med bestämmelse på plankartan, vilken hänvisar till principerna i rutan nedan. Gestaltungsprinciperna syftar till att bebyggelsen längs Kanholmsvägen ska utformas som en ny årsring som förhåller sig till Orminges kulturhistoriskt intressanta bebyggelse. Gestaltungsprinciperna reglerar ett enhetligt uttryck för ett antal arkitektoniska element och möjliggör för variation i övriga element.

Enligt gestaltungsriktlinjerna föreslås en färgpalett för att ge en stark identitet till området och koppla samman föreslagna bebyggelse med Orminges kulturhistoriskt intressanta bebyggelses tydliga karaktär. De lekfulla färgtonerna från den ursprungliga bebyggelsen ska finnas kvar, men kompletteras med lugnare färger som kan användas på större fasadpartier. De lekfulla kulörerna avses vidare att användas på utvalda möbler inom allmän platsmark i enlighet med gestaltungsprogrammet för offentliga rum. Vidare föreslås ett

enhetligt typsnitt som överensstämmer med de typsnitt som används för husnummer på den kulturhistoriskt intressanta bebyggelsen i Orminge. Det historiska typsnittet avses användas för husnummer på fasader samt för skyltar i det offentliga rummet.

Materialval bör präglas av en medveten bearbetning och omsorg. Medveten bearbetning och omsorg kan skapas med struktur i material, omsorgsfulla detaljer eller djupverkan i fasad. Exempel på detta återfinns i gestaltungsprogrammet för bebyggelse. Material bör väljas som åldras med värdighet och patina. Betong, corténplåt samt plåt bör undvikas på större fasadytor. Eventuella skarvar mellan fasadelement ska vara en del av en medveten gestaltning. En medveten gestaltning kan skapas med repetitiva mönster eller andra arkitektoniska uttryck och exempel på detta återfinns i gestaltungsprogrammet för bebyggelse. Bostadsentréer mot Kanholmsvägen ska utföras indragna från gräns mot gata för att bidra till en halvprivat zon och bidra till djupverkan i fasad. Sockelvåning mot allmän platsmark ska vara tydligt markerad samt utformas med särskild omsorg beträffande detaljering och arkitektonisk kvalitet för att bidra till en varierad gatumiljö. Exempel på detta återfinns i gestaltungsprogrammet för bebyggelse. Sockelvåning mot gatumark ska vara förhöjd till minst 4,5 meter över gatunivå för att tillåta rymliga lokaler och entréer samt ge fina proportioner åt fasaderna.

#### **Planbestämmelser gestaltungsprinciper**

- Eventuella skarvar mellan fasadelement ska vara en del av en medveten gestaltning.
- Bostadsentréer mot Kanholmsvägen, Utövägen och Edövägen ska utföras indragna från gräns mot gata.
- Sockelvåning mot allmän platsmark ska vara tydligt markerad samt utformas med särskild omsorg beträffande detaljering och arkitektonisk kvalitet för att bidra till en varierad gatumiljö.
- Sockelvåning mot Kanholmsvägen, Utövägen och Edövägen ska vara förhöjd till minst 4,5 meter över gatunivå.
- Större fasadpartier ska ha fasadmaterialets naturliga färg, alternativt färgsättas med angivna basfärger.
- Angivna accentfärger ska användas för utvalda detaljer i fasad (såsom fönsterkarmar, räcken, entrépartier och smidesdetaljer).
- Husnummer ska utföras med utanpåliggande stålprofiler i typsnittet *Orminge* i angivna accentfärger.



NCS 1510-Y80R



NCS 2030-Y70R



NCS 1020-Y10R



NCS 2050-Y90R



NCS 2060-Y60R



NCS 2050-Y10R



NCS 6020-R10B



NCS 4050-Y70R



NCS 3050-Y30R

*Basfärger*



NCS 2075-Y60R



NCS 1565-G



NCS 4050-Y90R



NCS 1060-Y10R

*Accentfärger*

0123456789

*Typsnitt Orminge*





*Gestaltningsskoncept Brunnberg & Forshed: exempel på hur fasader kan utformas, kvarter Hantverksbuset, vy från nordöst*



*Gestaltningsskoncept Brunnberg & Forshed: exempel på hur sockelhåning kan gestaltas, kvarter Hantverksbuset, vy från Kanholmsvägen*





*Gestaltningsskoncept Brunnberg & Forshed: exempel på hur fasader kan gestaltas, kvarter Hantverksbuset, vy från nordväst*



*Gestaltningsskoncept Kirsh & Dereka: exempel på hur fasad kan gestaltas, kvarter Parkeringsbuset, vy från nordöst vid Kanholmsvägen*

### Mark och växtlighet

Planförslaget innebär att större delen naturmark inom planområdet försvinner och flertalet gamla träd med naturvärden tas ner. En mindre yta av naturmark med enstaka äldre tallar och en del triviallöv bevaras norr om kvarter Utövägen och planläggs som NATUR. Ytan norr om gångstråket har inga naturvärden idag och planläggs som PARK. Gatuträd föreslås i möbleringszonen på den ena sidan av gatuområdet på Kanholmsvägen och Edövägen. Det finns även möjlighet att placera enstaka gatuträd längs Utövägen och Mensättravägen.

### Lek och utevistelse

Lekplatser planeras inom kvartersmark för varje bostadskvarter, se illustrationstext *lek* på plankarta.

Det befintliga öst-västliga gångstråket Nybackastigen behåller sin sträckning i planförslaget. Stråket kopplas ihop med nya trappförbindelser inom område med bestämmelse PARK på plankarta. Stråket kopplas även ihop med en tillgänglig gångväg ner till Kanholmsvägen samt en gångväg ner till den nya lokalgatan väster om Mensättravägen, se bestämmelse GÅNG<sub>1</sub> på plankarta. Den tillgängliga gångvägen från Kanholmsvägen behåller i stort sin befintliga sträckning, vilket är positivt ur ett naturvärdesperspektiv. Söder om det östvästliga gångstråket planläggs ett område NATUR på plankartan där ambitionen att bevara så mycket av naturmarken som möjligt. Här planeras därför inga anläggningar med undantag för en transformatorstation i den östra delen av området.

### Skol- och förskoleplatser

Behovet att 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.

### Buller

Bullersituationen för detaljplaneförslaget har utretts (Sweco, 2018-05-29).

Längs Kanholmsvägen kommer bussterminalen inrymma 14 busshållplatser med passage av cirka 600 bussar per dygn. Övrigt trafikbuller kommer från omkringliggande vägar.

Trafikbullernivåerna längs bussgatan klarar förordningen om trafikbuller, men så många passager av bussar gör att bullret måste beaktas noggrant för att minimera risken för störningar i bostäder mot den gatan. Detta görs genom rätt dimensionering av fönster och fasader så att Folkhälsomyndighetens allmänna råd om buller inomhus klaras.

Buller från olika verksamheter kring detaljplanen har kartlagts. OKQ8 bensinmack, Toyota bilhandel/verkstad samt Ormingehus bedöms inte påverka detaljplanen så att riktvärden för buller överskrids. De verksamheter som ger upphov till bullernivåer kring och över

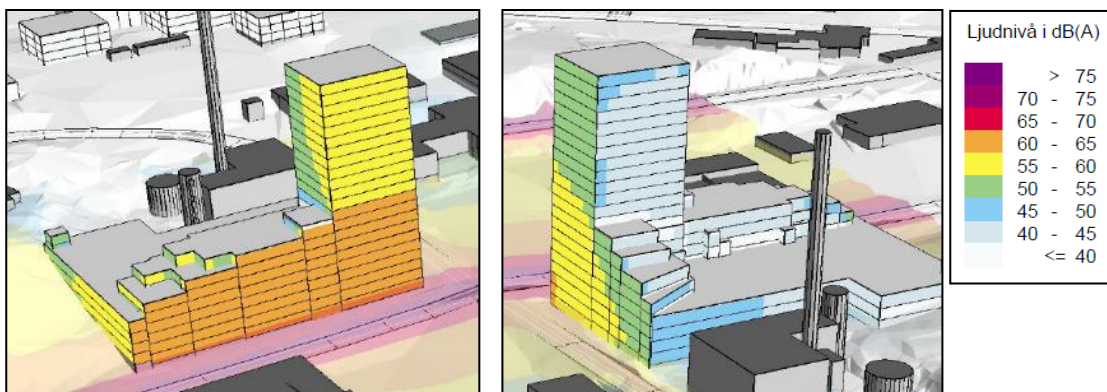
riktvärden är Centrumhuset (beläget utanför planområdet inom fastighet Orminge 47:1) och en panncentral (belägen utanför planområdet inom Orminge 58:1), samt en planerad godsmottagning i kvarter Parkeringshuset. Godsmottagningen kommer ske under tak, vilket gör att bostäderna skyddas för buller från denna. På Centrumhuset finns cirka 14 bullerkällor på taket, som kan vara igång när som helst på dygnet. Panncentralen alstrar buller från skorstenen, 2 källor på huset samt transporter och lossning av pellets.

En förutsättning för föreslagna bostäder så nära inpå verksamheter med flera olika bullerkällor bedöms vara att riktvärden för verksamhetsbuller följer zon A. För kvarter Utövågen och Hantverkshuset är det dock möjligt att tillämpa zon B genom att bygga bostäderna med genomgående lägenheter, så att bullerdämpad sida skapas.

För att kunna bygga bostäder enligt verksamhetsbullrets riktvärden för zon A erfordras åtgärder vid panncentralen, Centrumhuset och Ormingehus för att säkerställa att alla intilliggande källor klarar högst 40 dBA ekvivalent ljudnivå vid bostadsfasader (riktvärdet nattetid). Detta avses regleras med avtal.

#### *Kvarter Parkeringshuset*

De ekvivalenta trafikbullernivåerna på fasad mot Kanholmsvägen överstiger 60 dBA. Här planeras enkelsidiga lägenheter mindre än 35 kvadratmeter, vilket gör att riktvärdet 65 dBA ekvivalent ljudnivå klaras. För att klara riktvärdet för större lägenheter, 60 dBA ekvivalent ljudnivå, behöver balkonger förses med tätt räcke och ljudabsorbent i balkongtak. Mot övriga sidor blir den ekvivalenta ljudnivån högst 60 dBA och lägenhetsutformning kan planeras utan hänsyn till buller vid dess fasad. Uteplatser med högst 50 dBA ekvivalent ljudnivå och 70 dBA maximal ljudnivå kan klaras mot gården.

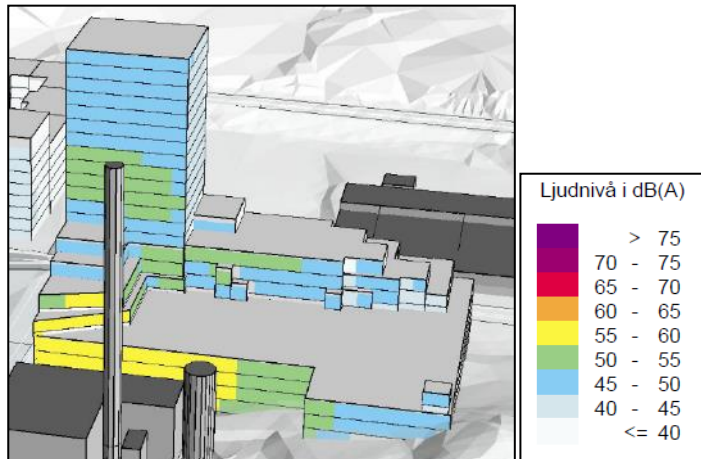


*Kvarter Parkeringshuset, ekvivalent ljudnivå vid fasad från trafikbuller*

Kvarter Parkeringshuset påverkas av verksamhetsbuller från panncentralen och Centrumhuset. De ekvivalenta ljudnivåerna från panncentralen blir 50-55 dBA mot höghusdelens fasad. På grund av att kvarteret är utsatt för buller från flera håll är det inte möjligt att erhålla en bullerdämpad sida och klara riktvärden för zon B. Ljudnivåerna överstiger riktvärden för zon A, vilket gör att åtgärder behöver göras vid källorna.



Åtgärderna behövs även för att kunna skapa uteplatser som klarar riktvärden. För att klara varuleveranser till godsmottagningen i kvarter Parkeringshuset måste dessa leveranser ske klockan 06-22.

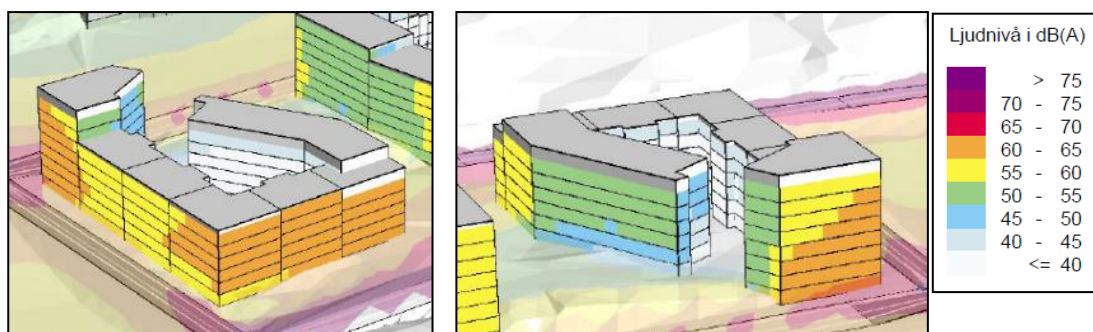


*Kvarter Parkeringshuset, ekvivalent ljudnivå från verksamhetsbuller*

#### *Kvarteret Utövågen*

De ekvivalenta trafikbullernivåerna blir 60–65 dBA vid fasad mot Mensättravägen och mot stora delar av fasad mot Kanholmsvägen och Utövågen. Lägenheter mindre än 35 kvadratmeter kan planeras utan anpassning till bullersituationen. Större lägenheter måste planeras så att hälften av boningsrummen får en bullerdämpad sida. Fasader mot innergården få högst 50 dBA ekvivalent ljudnivå samt 70 dBA maximal ljudnivå nattetid.

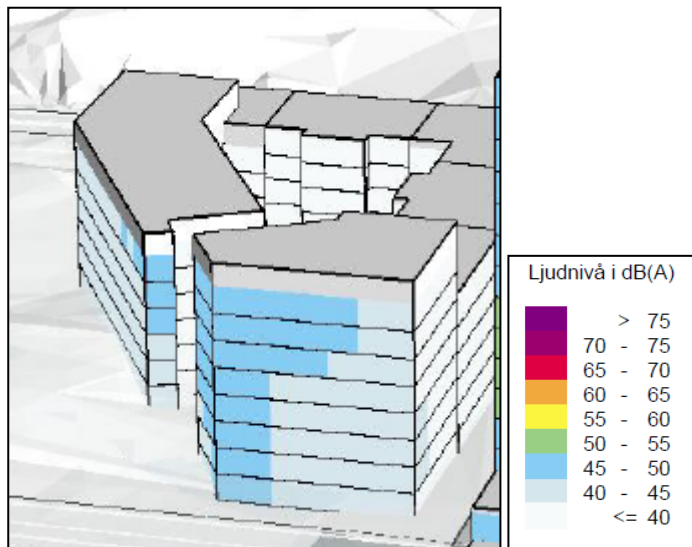
Lägenhetsplanlösningar behöver studeras mer i detalj för att säkerställa att riktvärden klaras. Gemensamma uteplatser kan placeras på innergård, där riktvärden klaras. Fasaden mot Kanholmsvägen är utsatt av buller från främst busstrafik vilket ökar kraven på fönster och fasad för att inomhusnivåerna ska bli acceptabla. Fasaders ljudisolering ska dimensioneras enligt SS-EN-12354-3 för ljudklass B, vilket kräver tung fasad och fönster med mycket hög ljudisolering (andel fönster i fasad kan behöva begränsas).



*Kvarter Utövågen, ekvivalent ljudnivå vid fasad från trafikbuller*



Kvarter Utövägen påverkas av verksamhetsbuller från panncentralen och Centrumhuset och riktvärdet 40 dBA ekvivalent ljudnivå nattetid överskrider mot Kanholmsvägen och norrliggande naturmark. För att klara riktvärdet enligt zon A nattetid behöver åtgärder göras vid källorna. Den sammanlagda nivån från panncentralen och Centrumhuset är 45–50 dBA ekvivalent ljudnivå. Det är möjligt att klara zon B utan åtgärder med rätt utformning och planlösning, där hälften av boningsrummen ligger mot bullerdämpad sida mot innergård. Verkstaden vid Toyota påverkar också kvarteret med 45–50 dBA ekvivalent ljudnivå. Verksamheten pågår dagtid och riktvärdet 50 dBA klaras.

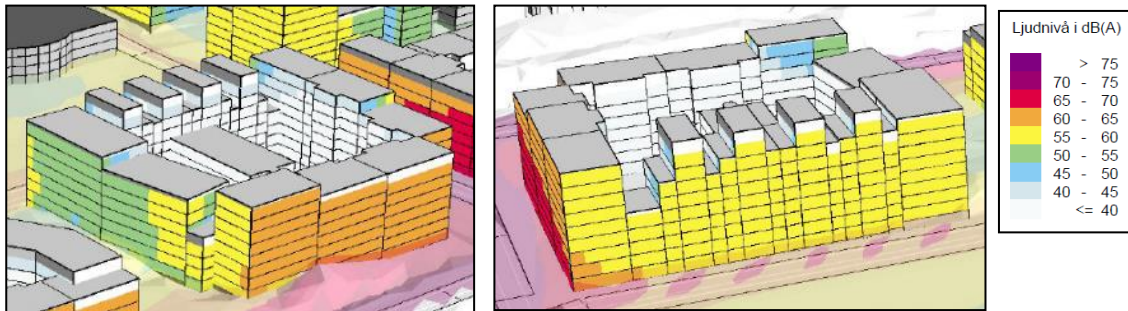


*Kvarter Utövägen, ekvivalent ljudnivå från verksamhetsbuller*

Kvarter Utövägen är utsatt för buller från busstrafik, parkeringsplats samt verksamhetsbuller från panncentral och Centrumhuset. Med avseende på den sammanlagda bullersituationen föreslås lägenheter mot Kanholmsvägen göras genomgående för att förbättra ljudmiljön för de boende och minska risken för olägenhet.

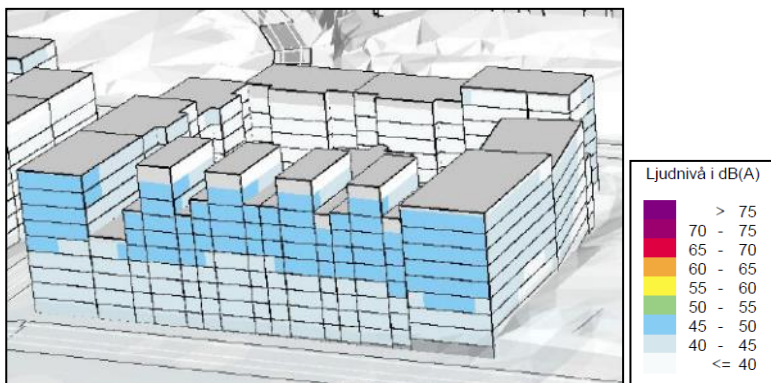
#### *Kvarter Hantverkshuset*

De ekvivalenta trafikbullernivåerna blir 60–65 dBA vid fasad mot Mensättravägen och Kanholmsvägen, samt 65–70 dBA vid stora delar av fasad mot Edövägen. Lägenheter mot Edövägen måste vara genomgående för att få tillgång till bullerdämpad sida vid innergård. Lägenheter mindre än 35 kvadratmeter kan planeras mot Mensättravägen och Kanholmsvägen utan anpassning till bullersituationen. Fasader mot innergård klarar riktvärdet på bullerdämpad sida om högst 50 dBA ekvivalent ljudnivå samt 70 dBA maximal ljudnivå nattetid. Fasaden mot Kanholmsvägen är utsatt av buller från enbart busstrafik, vilket ökar kraven på fönster och fasad för att inomhusnivåerna ska bli acceptabla. Fasaders ljudisolering ska dimensioneras enligt SS-EN-12354-3 för ljudklass B, vilket kräver tung fasad och fönster med mycket hög ljudisolering (andel fönster i fasad kan behöva begränsas).



*Kvarter Hantverkshuset, ekvivalent ljudnivå vid fasad från trafikbuller*

Kvarter Hantverkshuset påverkas av verksamhetsbuller från panncentralen och Centrumhuset och riktvärdet 40 dBA ekvivalent ljudnivå överskrider nattetid mot Kanholmsvägen. Industribullernivåer beräknas bli som högst cirka 45–50 dBA. För att klara riktvärdet enligt zon A nattetid behöver åtgärder göras vid källorna på panncentralen och Centrumhuset. Det är möjligt att klara zon B utan åtgärder med rätt utformning och planlösning där hälften av bostadsrummen ligger mot bullerdämpad sida på gård.



*Kvarter Hantverkshuset, ekvivalent ljudnivå från verksamhetsbuller*

Kvarter Hantverkshuset är utsatt för buller från busstrafik, parkeringsplats samt verksamhetsbuller från panncentral och Centrumhuset. Med avseende på den sammanlagda bullersituationen föreslås lägenheter mot Kanholmsvägen göras genomgående för att förbättra ljudmiljön för de boende och minska risken för olägenhet.

### Planbestämmelser buller - störningsskydd

Utifrån ovanstående beskrivning införs planbestämmelser om skydd mot störning från buller från trafik, verksamheter och andra industribullerkällor samt busstrafik. Planbestämmelserna utgörs av dels generella bestämmelser, dels specifika bestämmelser för olika bostadskvarter (se planbestämmelse **m<sub>1</sub>** och **m<sub>2</sub>** på plankarta). Med avseende på den sammanlagda bullersituationen vid kvarter Utövägen och Hantverkshuset införs även en planbestämmelse att lägenheter mot Kanholmsvägen ska göras genomgående. I bygglov och projektering ska dessa störningsbestämmelser beaktas. Exempelvis kan val av teknisk utrustning och dimensionering av byggnaders stomme och fasader göra att godtagbara ljudnivåer säkerställs.

### **Generell störningsbestämmelse:**

*Bostäderna ska utformas avseende trafikbuller så att:*

- 60 dBA ekvivalent ljudnivå (frifältsvärde) vid bostadsfasad inte överskrider. Då så inte är möjligt ska minst hälften av bostadsrummen i varje bostad få högst 55 dBA ekvivalent ljudnivå vid fasad samt högst 70 dBA maximal ljudnivå vid fasad timme kl 22.00-06.00 (frifältsvärden).
- bostäder upp till 35 kvm får högst 65 dBA ekvivalent ljudnivå vid bostadsfasad (frifältsvärde).
- ljudnivån vid minst en uteplats i anslutning till bostäder inte överskrider 50 dBA ekvivalent ljudnivå och 70 dBA maximal ljudnivå. Maximal ljudnivå får överskridas med högst 10 dBA fem gånger per timme kl 06.00-22.00.

*Bostäder ska utformas med avseende på lågfrekvent buller från busstrafik så att ljudnivån i bostadsrum mot Kanholmsvägen inte överskrider 41 dBA maximal ljudnivå vid fasad.*

### **Planbestämmelse m<sub>1</sub> (omfattar kvarter Parkeringshuset):**

*Bostäder ska utformas med avseende på industri- och verksamhetsbuller så att:*

- buller från värmepumpar, kylaggregat, ventilation och liknande yttre installationer inte överstiger 40 dBA ekvivalent ljudnivå kl. 22.00-06.00 och 45 dBA ekvivalent ljudnivå övrig tid vid bostadsfasad (frifältsvärden).
- buller från industri- och andra verksamheter inte överstiger 50 dBA ekvivalent ljudnivån vardagar kl. 06.00-18.00 samt 45 dBA ekvivalent ljudnivån övrig tid vid bostadsfasad (frifältsvärden).
- bostäder ska utformas med avseende på industri- och verksamhetsbuller så att 55 dBA maximal ljudnivå (frifältsvärde) vid bostadsfasad kl. 22.00-06.00 vid bostadsfasad (frifältsvärde).

### **Planbestämmelse m<sub>2</sub> (omfattar kvarter Utövägen och kvarter Hantverkshuset):**

*Bostäder mot Kanholmsvägen ska utformas genomgående. Bostäder ska utformas med avseende på industri- och verksamhetsbuller så att:*

- buller inte överstiger 50 dBA ekvivalent ljudnivå kl. 06.00-18.00 vid bostadsfasad eller om så inte är möjligt högst 60 dBA ekvivalent ljudnivå om minst hälften av bostadsrummen i varje bostad får högst 45 dBA ekvivalent ljudnivå kl. 06.00-18.00 vid fasad (frifältsvärden).
- buller inte överstiger 45 dBA ekvivalent ljudnivå kl. 18.00-22.00 och belg vid bostadsfasad eller om så inte är möjligt högst 55 dBA ekvivalent ljudnivå om minst hälften av bostadsrummen i varje bostad får högst 45 dBA ekvivalent ljudnivå kl. 18.00-22.00 och belg vid fasad (frifältsvärden).
- buller inte överstiger 45 dBA ekvivalent ljudnivå kl. 22.00- 06.00 vid bostadsfasad eller om så inte är möjligt högst 50 dBA ekvivalent ljudnivå om minst hälften av bostadsrummen i varje bostad får högst 40 dBA ekvivalent ljudnivå kl. 22.00- 06.00 vid fasad (frifältsvärden).
- om buller från värmepumpar, kylaggregat, ventilation och liknande yttre installationer överstiger 40 dBA ekvivalent ljudnivå vid bostadsfasad kl. 22.00-06.00 ska minst hälften av bostadsrummen ha högst 40 dBA på luddämpad sida vid fasad (frifältsvärden).
- På luddämpad sida får ljudnivån från trafikbuller inte överskrida 55 dBA ekvivalent ljudnivå vid fasad (frifältsvärde).

- *Bostäder ska utformas med avseende på industri- och verksamhetsbuller så att 55 dBA maximal ljudnivå (frifältsvärde) vid bostadsfasad kl. 22.00-06.00 vid bostadsfasad (frifältsvärde).*

### Luftkvalitet

Påverkan på luftkvaliteten från utsläpp från närliggande panncentralers skorsten har belysts i en luftkvalitetsutredning. Utredningen visar att miljö kvalitetsnormen för kvävedioxid, svaveldioxid och partiklar, PM10, klaras med god marginal vid de planerade husen, från marknivå och upp till den högsta beräknade höjden på 100 meter ovan mark. Föreslaget höghus öster om Orminge panncentral är den byggnadsdel som får ta emot störst haltbidrag från panncentralens utsläpp. Största haltbidraget och högsta totalhalten av kvävedioxid erhålls på den översta våningen, cirka 50–60 meter ovan mark beroende på utbyggnadsalternativ. Friskluftsintag ska därmed inte placeras på tak på föreslaget höghus, vilket regleras med bestämmelser på plankarta.

### Risk

Mensätravägen utgör sekundärled för farligt gods. Oljeavfall, spillolja och gasol transporteras på Mensätravägen till verksamheter inom Kummelbergets industriområde, beläget norr om planområdet. Totalt förväntas 0,4 transporter per dag av farligt gods ske på vägen år 2030. Med hänsyn till den framräknade individ- och samhällsriskerna bedöms riskbilden längs med Mensätravägen vara acceptabel utan att åtgärder vidtas. Hänsyn ska dock tas till Länsstyrelsen i Stockholms Län senaste skrift om riktlinjer för planläggning intill vägar och järnvägar där det transporteras farligt gods, vilket innebär att 0–15 meter från Mensätravägen ska utgöra bebyggelsefritt område. Ytan ska utformas så att den inte uppmuntrar till stadigvarande vistelse. Icke stadigvarande vistelse accepteras (exempelvis ytparkering, återvinning och gång- och cykelväg). Uteserveringar eller liknande är att betrakta som stadigvarande vistelse. Ingen yta enligt planförslaget avses att utformas uppmuntrande för stadigvarande vistelse. Mensätravägen ska förses med kantsten. Inom område beläget 15–25 meter från Mensätravägen ska byggnader utformas så att det är möjligt att utrymma bort från Mensätravägen, vilket regleras på plankarta.

En utvecklad riskutredning med avseende på skyddsavstånd från Orminge panncentral har genomförts under planprocessen. Panncentralens huvudsakliga riskkällor är lagringen och hanteringen av bioolja och pellets. Panncentralen används som reserv- eller spetslast, normalt under vinterhalvåret med en driftperiod på cirka 2–3 månader. Olycksriskerna bedöms för all befintlig bebyggelse i närheten av panncentralen vara låga och acceptabla. Inget skyddsavstånd bedöms krävas avseende bränsleleveranserna till panncentralen på Utövägen. Olycksriskerna för planerad bebyggelse bedöms bli acceptabla om 15 meter bebyggelsefritt avstånd hålls från panncentral, pelletssilo och biooljecistern och ingen stadigvarande vistelse planeras inom 15 meter från dessa byggnader. För att riskerna ska bli acceptabla måste följande riskreducerande åtgärder tillämpas, vilka även regleras på plankarta med störningsskydd. Pannbyggnaden och pelletssilon utgör riskkällor från vilka avstånd till bebyggelsen mäts enligt nedanstående planbestämmelse.





*Placering av riskkällor inom panncentralens anläggning.*

*Inom 50 meter från panncentral och pelletssilo ska:*

- byggnader utföras med utrymning bort från panncentral och pelletssilo.
- friskluftsintag riktas bort från panncentral och pelletssilo och placeras på nedre hälften av byggnaden. Möjlighet ska finnas till avstängning av ventilation i händelse av brand.

*Inom 40 meter från panncentral och pelletssilo ska:*

- fasad i riktning mot panncentral och pelletssilo utföras i obrännbart material.
- huvudentréer inte riktas mot panncentral och pelletssilo.
- stadigvarande vistelse utombus tillåtas förutsatt att utrymning möjliggörs bort från panncentral och pelletssilo.
- fönster i riktning mot panncentral och pelletssilo utföras i lägst brandteknisk klass EI 30 upp till 20 meter ovan gatunivå.

*Inom 25 meter från panncentral och pelletssilo ska:*

- fönster i riktning mot panncentral och pelletssilo över 20 meter ovan gatunivå ska utföras i brandteknisk klass EW 30.
- yttertak ska vara täckt med taktäckning som uppfyller brandteknisk klass BROOF(t2) och läggas på obrännbart underlag för att förhindra risk för flygbrand.

## Gator och trafik

### Gator

Trafikåtgärder föreslås för att förbättra framkomligheten. Detaljplanen föreslår nya cirkulationsplatser längs med Mensättravägen, vilket sänker hastigheterna och ökar trafiksäkerheten samtidigt som kapaciteten i korsningarna förstärks. Planförslaget innebär även att Utövägen förlängs från Kanholmsvägen till Mensättravägen för att avlasta de befintliga korsningarna mot Mensättravägen. Därigenom förbättras både trafikkapaciteten samt integreringen med det befintliga gångnätet i centrumet. Därtill föreslås Mensättravägen utökas med ett körfält norrut för att förbättra trafikkapaciteten. En ny lokalgata med anslutning från Mensättravägen möjliggör trafikförsörjning för kvarter Utövägen och kvarter Hantverkshuset. En ny gångbana föreslås längs med Utövägens befintliga sträckning, väster



om Kanholmsvägen, och ersätter den gångväg som idag går i tunnel under Utövägen fram till Kanholmsvägen.

De mest trafikerade delarna utmed Edövägen och Kanholmsvägen förses med en ny cykelbana med koppling till Mensättravägen, som blir ett nytt huvudstråk genom centrum och förbinder Orminge centrum med befintliga gång- och cykelstråk. Särskilt hänsyn har tagits till att minimera antalet cykelöverfarter och i möjligaste mån undvika konfliktpunkter med tung trafik samt dåliga siktinklar. I kommande detaljplaneetapp inom planprogram för Orminge centrum föreslås cykelstråket genom Orminge centrum förbindas med de regionala cykelstråken längs med Värmdövägen.

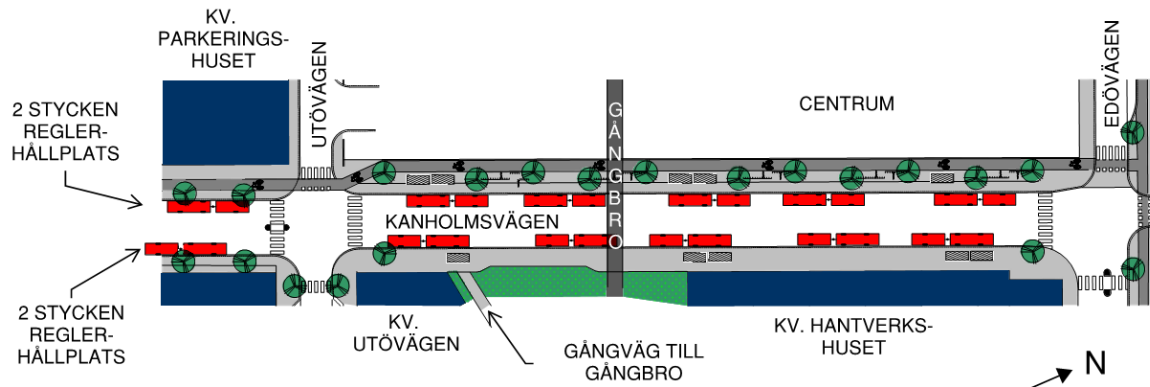
Gator planeras och gestaltas för att bidra till en trygg och tillgänglig miljö för gående och cyklist. Alla befintliga och nya gator inom planområdet föreslås gestaltas om med trottoarer, belysning och trädplantering. Bredden för dubbelriktad cykelbana föreslås vara minst 2,5 meter och gångbanas bredd 2 meter. Gator med mycket trafik och högre andel tungtrafik har en bredd av 7,0 meter, övriga gator med färre tunga transporter varierar mellan 6,5 till 5,5 meter. Vissa korsningar breddas och dimensioneras för större transporter som kräver mer utrymme på sträckor de blir hänvisade att använda. Gator som trafikerar av buss avses utformas enligt RiBuss 2016. Bussterminalen avses utformas enligt RiTerm 2009.

Nya angöringar för varu- och persontransporter till kvarter Utövägen samt kvarter Hantverkshuset förläggs dels utmed Edövägen samt på den nya förlängningen av Utövägen. Kvarteren trafikförsörjs via en ny lokalgata med anslutning mot cirkulationsplats från Mensättravägen som dimensioneras för enstaka tunga fordon för sophämtning, flytt och leveranser samt boendetrafik. En ny angöringsgata föreslås på kvartersmark trafikförsörja och angöra kvarter Parkeringshuset, väster om byggnaden, med anslutning mot Utövägen. Angöringsgatan med tillhörande vändplan föreslås omfattas av ett markreservat för allmännyttig körtrafik, bestämmelse z<sub>1</sub> på plankarta. Gatan dimensioneras för verksamheternas transporter samt trafik för infartsparkering och boende. Gatan dimensioneras vidare för angränsande panncentrals behov av en angöringsmöjlighet för lastbil med släp.

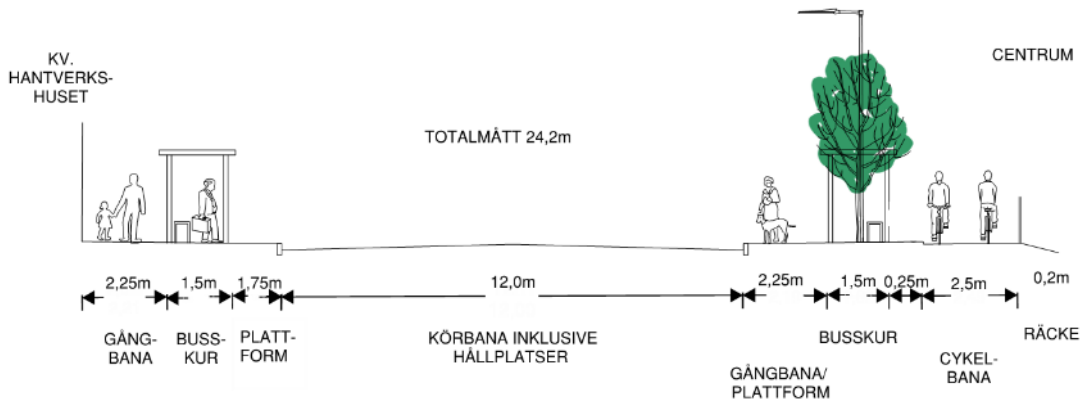
För orientering av gator, se illustrationsplan över planområdet, sida 11.

#### *Öppen bussterminal längs Kanholmsvägen*

Planförslaget innebär en utvecklad bytespunkt för bussresenärer längs Kanholmsvägen på plats för befintlig bussterminal. Bussterminalen har utformats i samråd med Trafikförvaltningen enligt gällande standard och planeras som en öppen bussterminal. Övergångsställen planeras på norra och södra delen av bussterminalen. På västra sidan av bussgatan planeras träd och möbleringszon för bland annat cykelparkeringar samt cykelbana. Den befintliga bussterminalen föreslås utvecklas för att möjliggöra en större kapacitet med 10 hållplatslägen för bussar och 6 stycken väderskydd. Därutöver planeras 4 reglerplatser för bussarna.



*Illustrationsplan öppen bussterminal, norr åt höger*



*Normalsektion öppen bussterminal, vy från norr*

### Parkering

Parkering för bostäder och handel planeras inom kvartersmark för respektive kvarter och möjliggörs med bestämmelserna **P** och **(P)** på plankarta. Behovet av parkeringsplatser för tillkommande bostäder har beräknats utifrån kommunens riktlinjer för rekommenderade parkeringstal. Föreslagen bygggräns för bostäder i enlighet med planförslaget möjliggör för inrymmande av p-platser utifrån dessa parkeringstal. Beroende på exakt antal bostäder och lägenhetsstorlekar i bygglovsskedet så kan gröna p-tal och tillhörande "gröna åtgärder", enligt kommunens p-policy, behöva tillämpas. Ytor för cykelparkering enligt parkeringstalen möjliggörs även inom föreslagen bygggräns.

Behov av handelsparkering i enlighet med kommunens p-policy bedöms inrymmas inom kvarter Hantverkshuset och kvarter Utövågen om "gröna åtgärder" enligt kommunens p-policy tillämpas för bostäder inom kvarteren. För kvarteren bedöms två garageplan behövas, vilka kan inrymmas indragna bakom föreslagna ytor för handel och bostadskomplement. Inom kvarter Parkeringshuset planeras 400 infartsparkeringar i syfte att ersätta en större del av befintliga infartsparkeringar som bebyggs i samband med genomförandet av parallella detaljplaner i Orminge centrum. 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 bygggrätt genom ett visst samnyttjande för infartsparkering och handelsparkering. Antalet p-platser som behöver samutnyttjas beror av typ av handelsetablering och prövas i genomförandet.

### **Tillgänglighet**

Ny bebyggelse blir fullt tillgänglig från omkringliggande gatumark med undantaget Utövägen väster om Kanholmsvägen som likt i dagsläget på en delsträcka får en lutning på upp till 7,5 %, som en konsekvens av områdets topografiska förutsättningar. Tillgång till gångbroarna över Kanholmsvägen och Mensättravägen nås inom planområdet från föreslaget parkområde. Gångväg med lutning 1:12, med vilplan och handledare planeras för att kunna ta sig mellan Kanholmsvägen upp till Nybackastigen, gångbroarna som förbinder östra och västra Orminge. Ledstråk avses anläggas längs bussgatan samt i korsningspunkter. Bänkar med handledare i strategiska lägen längs stråk, platser och gator planeras även inom allmän platsmark.

### **Markföroreningar**

Plankartan reglerar genom planbestämmelse att bygglov inte ska ges för ändrad markanvändning förrän tillsynsmyndigheten enligt miljöbalken har godkänt avhjälpandeåtgärder avseende markföroreningar. Utifrån de föroreningar som har påvisats bedömer kommunen att det är möjligt och ekonomiskt rimligt att sanera de delar av området som kan behöva saneras så att föroreningshalterna understiger KM.

### **Teknisk försörjning**

#### *VA och dagvatten*

Befintliga vatten, spillvatten och dagvattenledningar (VA) inom planområdet kommer att behöva läggas om på grund av att nya fastigheter och byggrätter tillkommer. Uppdimensionering av ledningsnätet erfordras på grund av utökade byggrätter samt utbyggnad av nya VA-ledningar för nya tillkommande exploateringar.

Det dagvatten som uppstår på allmän platsmark föreslås omhändertas i nedsänkta gallertäckta växtbäddar innan anslutning till ledningsnät. I de fall detta inte är möjligt föreslås dagvattnet istället omhändertas i makadammagasin. Dimensionerande dagvattenflöde beräknas enligt P110 (svenskt vatten publikation). Dagvatten inom kvartersmark fördröjs och renas enligt Nackas riktlinjer för dagvattenhantering innan anslutning till allmänna dagvattennätet. Vid begränsad kapacitet beträffande infiltration och perkolation ska möjligheter till utjämning och fördröjning av dagvattenflöde eftersträvas. Detta kan göras genom exempelvis olika former av fördröjningsmagasin och gröna ytor (växtbäddar och gröna tak).

Planförslaget reglerar planbestämmelser på kvartersmark i syfte att åstadkomma rening och fördröjning av dagvatten. Inom gårdsmark ska ett jordtäckte om minst 0,8 meter ska finnas på minst halva gårdens yta som i huvudsak ska planteras. Dagvattenåtgärder ska utformas

inom kvartersmark så att minst 10 millimeter regndjup fördröjs, enligt bestämmelse på plankarta.

#### *El och fjärrvärme*

Fjärrvärmenätet är väl utbyggt i området. Möjlighet finns för att ansluta ny bebyggelse mot fjärrvärmenätet. Fjärrvärmeledningar i konflikt med ny bebyggelse kommer att flyttas och samordnas mot övriga ledningsarbeten.

Befintlig eltransformatorstation föreslås flyttas till placering söder om brofästet vid Mensättravägen. En ny eltransformatorstation föreslås även i entréplan på kvarter Parkeringshuset för att möjliggöra laddstationer för elbilar, se bestämmelse **E<sub>1</sub>** på plankarta.

#### *Avfallsbhantering*

I kvarter Parkeringshuset föreslås soprum för restavfall och matavfall att placeras i bottenvåningen invid vändplan. Inom kvarter Utövägen kommer insamling av restavfall och matavfall ske genom uppsamling i kärl i ett avfallsutrymme (soprum) i bottenvåningen mot Utövägen. I anslutning till kvarteret, på föreslagen lokalgata, planeras en yta där förpackningar och tidningar ska kunna lämnas i nedgrävda behållare, se bestämmelse ÅTERVINNING på plankarta.

I kvarter Hantverkshuset behövs två soprum för restavfall och matavfall på grund av kvarterets dimensioner. Det ena soprummet kan placeras i gaveln av huset som vetter mot gångfartsgatan parallellt med Mensättravägen. Det andra soprummet kan placeras mot Edövägen, i anslutning till en lastficka som planeras dimensioneras för sopbil.

### **Hållbarhet**

Nacka kommun har tagit fram riktlinjer för hållbart byggande som beslutades av miljö- och stadsbyggnadsnämnden i november 2012. Syftet med riktlinjerna är att öka hållbarheten i stadsbyggnadsprojekt och underlätta uppföljningen av prioriterade hållbarhetsområden.

Denna detaljplan utgör en viktig grund för att prioriterade frågor beaktas, eftersom detaljplanen utgör ett delprojekt av ett större stadsbyggnadsprojekt som även innehåller flera utbyggnadsfaser. För stadsbyggnadsprojektet har några målområden valts ut och prioriterats.

#### *Hållbarhetsmålet Effektiv mark- och resursanvändning*

- Planförslaget innebär ett yteffektivt parkeringshus i syfte att mer effektivt kunna nyttja mark som idag används som markparkering, se vidare avsnitt *kvarter Parkeringshuset*, sida 14.
- Planförslaget innebär utveckling av ett befintligt centrum med redan utbyggd infrastruktur, god service och i anspråkstagen mark. Föreslagna bostäder, verksamheter med mera på platsen bidrar till en effektiv användning av resurser.

*Hållbarhetsmålet Skapa rum för verksamheter, blandad bebyggelse och mötesplatser*

- Planförslaget möjliggör för flera blandade funktioner i området såsom bostäder, handel, lokaler och parkering, se vidare avsnittet *Planförslaget*, sida 11.
- Planförslaget möjliggör för blandad bebyggelse och möjliggör för ytor för verksamheter och handel, vilket kan bidra till ökad upplevelse av trygghet. Se vidare avsnittet *Sociala konsekvenser och trygghet*, sida 33.

*Hållbarhetsmålet Hållbart resande*

- Planförslaget medger en utbyggnad av befintlig bussterminal och möjliggör för en god kollektivtrafikförsörjning. Planförslaget innebär även ett nytt cykelstråk längs Kanholmsvägen, se vidare avsnitt *Gator och trafik*, sida 24.

## 4. Konsekvenser av planen

### Behovsbedömning

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

### Sociala konsekvenser och trygghet

Många människor på liten yta med närhet till kollektivtrafik och service ger förutsättningar för en befolkad miljö under olika tider på dygnet, vilket är positivt för det sociala livet och kan bidra till den upplevda tryggheten. Förslag till infartsparkeringar och möjliggörandet av en bussterminal med fler avgångar än i dagsläget skapar incitament till resor med kollektivtrafik.

Kvarter Utövägen avses att markanvisas för hyresrätter. Även om lägenhetsstorlekarna inte styrs i detaljplanen är det sannolikt med en spridning med både stora och små lägenheter beroende på aktuellt utbud och bullerförutsättningar. Ett antal bostäder inom planområdet avses att upplåtas som LSS-lägenheter samt gruppbostad, vilket bidrar till en social mångfald. Planförslaget föreslår lekytor på bostadsgårdar samt på takterass inom kvarter Parkeringshuset. Planförslaget bedöms ge positiva konsekvenser för barn i fråga om ökad upplevd trygghet.

### Rekreation

De rekreativa värdena inom naturmarken mellan kvarter Utövägen och kvarter Hantverkshuset minskar när ytan krymper och skuggas. Planteringar och fler sittmöjligheter föreslås norr om och längsmed det östvästliga stråket.

### Tillgänglighet

Tillgängligheten till och inom planområdet förbättras i och med planförslagets genomförande. Planförslaget bedöms innebära ökad framkomlighet för gång- och cykeltrafikanter. Planförslaget ger flera möjligheter att röra sig genom området med god tillgänglighet. På Utövägen väster om Kanholmsvägen klaras, likt idag, dock inte tillgänglighetskraven då en delsträcka av gatan får lutningar upp till 7,5 % på grund av topografiska förhållanden.



## Trafik

Planförslaget innebär ett gatunät som är lättare att färdas på för buss, bil och cykel och som möjliggör för en utvecklad bytespunkt för bussresenärer från flera trafikantgrupper. Framkomligheten bedöms förbättras för busstrafiken, gång- och cykeltrafikanter.

Trafikalstring samt konsekvenser för gatuutformningen är bedömd utifrån hela Orminge centrum exploatering och generell befolkningsökning till år 2030, då Boo växer. De största alstringarna utgörs av handel samt olika transporter. Ökning av kollektivtrafikresandet förväntas från tillkommande bostäder, verksamheter och handelsytor, vilket leder till ökad trafik inom centrumområdet. Kollektivtrafiken förväntas öka med 250–300 fordon per dygn, vilket innebär dryga cirka 80 trafikrörelser i högttrafik.

Mensättravägen ökar från 1200–1300 f/d (fordon per vardagsmedeldygn) till drygt 16 000 f/d. Övriga trafikflöden som ökar markant är trafiken på Edövägen och Ormingeringen mellan korsningarna närmast Mensättravägen som ger ökning från 8300 f/d till 10 200 f/d respektive 12 900 f/d till 15 500 f/d. Trafikalstringen från den nya bebyggelsen har uppskattats till 1100 fordon per dygn inom planområdet. Uppskattade trafikmängder är osäkra eftersom området får bra cykelförvaring, bilpool samt att läget är centralt med god tillgång till en tät kollektivtrafik, vilket sammantaget uppmuntrar till annat resande än med bil.

Trafikåtgärder föreslås enligt planförslaget för att förbättra framkomligheten. Avstånden mellan de mest belastade korsningarna mellan Kanholmsvägen och Mensättravägen är inte helt idealiska för större fordons ekipage, såsom buss och lastbilar, vilket innebär som idag en fortsatt känslighet mot köbildning.

Detaljplanen omöjliggör inte en eventuell framtida tunnelbaneförlängning i tunnel med stationsuppgångar i anslutning till Orminge centrum.

## Buller

För att en acceptabel ljudmiljö ska åstadkommas och gällande riktvärden för buller uppnås krävs anpassningar av föreslagna bostäders planlösningar och åtgärder vid omkringliggande verksamheter. Lägenhetsplanlösning eller lägenhetsstorlek kommer behöva anpassas till att klara förordningen om trafikbuller vid bostadsbyggnader. Bullerkällor hos centrumhuset och panncentral ska åtgärdas så att den samlande ljudnivån från industrierna inte överskrider 40 dBA. Fasader mot Kanholmsvägen som påverkas av busstrafik ska göras genomgående. Ljudisoleringen måste dimensioneras enligt SS-EN-12354-3 för ljudklass B, vilket kräver tung fasad och fönster med mycket hög ljudisolering (andel fönster i fasad kan behöva begränsas).

## Kulturmiljö och landskapsbild

Planförslaget innebär att Orminges yttre zoner bebyggs. Den yttre zonen som består av matargator och parkeringsytor, Hantverkshuset och naturmarken ersätts av slutna kvarter. Den befintliga tidstypiska och avläsbara stadsplanen med dess genomtänkta flöden försvinner. Orminges tidigare så avläsbara zoner blir svårare att avläsa. Kvartersbebyggelse innebär en helt ny typ av stadsplaneringsstruktur än den som tidigare funnits i området.

Planförslagets byggnadshöjder innebär en avvikelse från Orminges historiska karaktär. Orminge planerades med en medveten småskalighet i byggnadshöjderna. De nya kvarteren kommer innebära en skalförskjutning. Skalförskjutningen kommer att bli extra tydlig i planområdets sydvöstra kvarter där panncentralen möter kvarter Parkeringshuset. Panncentralens nuvarande dominans kan påverkas till följd av tillkommande stora och höga volymer.

Ett ianspråktagande av områdets talldungar och naturmark innebär negativa konsekvenser för en av områdets karaktäristiska kvalitéer. Områdets planlades med stor hänsyn till naturmarken.

För att mildra upplevelsen av de nya byggnadshöjderna i området föreslås kvarteret Hantverkshuset utformas med brutna sadeltak och för kvarter Utövägen föreslås det översta våningsplanet delvis indraget från gata. På så sätt bryts den upplevda skalan ner från gatunivå. Bevarad naturmark norr om kvarter Utövägen ska anpassas till topografin, vilket är fördelaktigt utifrån kulturmiljösynpunkt. Att minimera angreppen i de kvarvarande naturmarkerna är betydelsefullt för att bevara och respektera den tidigare hänsyn som funnits mot naturmarken i området. Kvarter Parkeringshuset föreslås som en större byggnadsvolym. Byggnadsvolymen föreslås trappas ner mot panncentralen för att på så sätt möta den befintliga byggnadens höjd. Nya landmärken tillkommer i och med planförslaget och gamla landmärken får mindre betydelse.

Planförslaget ger Orminge en ny årsring i centrum. Den nya bebyggelsen kommer med sin nya typ av planstruktur och sina nya höjder bli tydligt avläsbara. I syfte att stärka Orminges arkitekturhistoriska identitet, har ett genomtänkt gestaltungsprogram tagits fram. Programmet 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 husnummer följa det historiska typsnittet. Gestaltungsprinciper för bebyggelsen inom planområdet regleras med bestämmelse på plankarta.

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.

### Lokalklimat

Planförslaget har positiv effekt på vindklimatet då huskropparna bidrar till att fler ytor kommer att befinna sig i lä. Däremot kommer en ökad andel bebyggelse i planområdet generellt sett att resultera i mindre solinstrålning på markytan. Byggnadshöjderna gör att största delen av innergårdarna kommer ligga i slagskugga under stor del av året. Tillgång till solljus och möjlighet att välja mellan sol och skugga tillgodoses inte inom kvarteren.

Kvarter Parkeringshuset kommer inte skugga befintliga bostäder utan i huvudsak påverka solförhållandena förmiddagstid för panncentralen, Boo församling och Boo Folkets hus. Däremot kommer byggnaden ge slagskugga kvällstid på den tillkommande bebyggelsen på andra sidan Kanholmsvägen.

Kvarter Hantverkshuset och kvarter Utövägen bedöms inte påverka solförhållandena för den befintliga radhusbebyggelsen i östra Orminge. Naturmarken mellan kvarter Hantverkshuset och kvarter Utövägen hamnar däremot i slagskugga från omgivande byggnader under större delen av dagen. Det kommer påverka de naturvärden som finns på platsen samt platsens rekreativa värden.

En preliminär dagsljusbedömning har gjorts av kvarter Knutpunkten samt kvarter Utövägen för att identifiera vilka delar av byggnadens fasader som har brister när det gäller infallande dagsljus. Bedömningen visar att ett antal av de planerade bostäderna inte får tillfredställande infallande dagsljus. Lägenhetsutformning och glasarea behöver därmed studeras vidare i bygglovskedet för att tillfredställande infallande dagsljus ska tillgodoses för samtliga bostäder.

### Natur

Större delen av den befintliga naturmarken exploateras. Framst påverkas områden med äldre tallar, vedinsekter och rödlistade svampar, men även lövrika områden försvinner. Naturytor med påtagligt naturvärde minskar. Den ekologiska spridningskorridoren i öst-västlig riktning försvagas i och med att avståndet mellan skogsmarkerna ökar och flera träd tas ner i de områden som blir kvar. Detta gör att den biologiska mångfalden riskerar att påverkas negativt, inte bara inom planområdet utan även utanför när spridning och genetiskt utbyte mellan områden minskar. För att motverka delar av planens negativa effekter ska så många träd som möjligt bevaras och skyddas vid genomförandet. Vid förstärkning av kvarvarande naturmark ska endast naturligt förekommande arter planteras in. Grov död ved som avverkas ska flyttas till omgivande skogar eller sparas inom planområdet. För att kompensera för förlusten av tallskog ska även ungskog kring gamla tallar i närliggande skogsområden röjas och förnygring av tall gynnas.

### Miljökvalitetsnormer för luft

I och med att nivåerna för luftkvalitet är relativt låga idag bedöms att det finns en marginal inför eventuell ökad påverkan på luftkvaliteten i framtiden inom planområdet. Samtliga

miljökvalitetsnormer för luft bedöms därför klaras inom planområdet efter genomförande. Påverkan från panncentralen bedöms vara godtagbar både ur ett hälsoperspektiv och med tanke på olägenheter från rökgasen.

### Dagvatten och miljökvalitetsnormer för vatten

Genom att låta dagvattnet passera genom reningsåtgärder beräknas belastningen från detaljplaneområdet minska jämfört med idag, även om föroreningsbelastningen kan öka för vissa ämnen för ett enskilt kvarter. Från Orminge centrum som helhet beräknas de årliga föroreningsmängderna minska för samtliga studerade ämnen efter genomgången rening.

Att LOD-åtgärder går att genomföra som renar ett 10 mm regn inom varje kvarter visas av respektive kvarters dagvattenutredning. Det innebär att miljön i Kocktorpssjön inte kommer att försämrats och därmed påverkas inte möjligheten att uppnå miljökvalitetsnormerna för vatten, eftersom vattenförekomst nedströms inte försämrats av exploateringen. Inga grundvattenförekomster finns i närområdet som kan påverkas.

### Skyfall och klimatpåverkan

Det bör eftersträvas att bebyggelsen utförs så att den vardagliga energiåtgången hålls nere samt att detaljplanen inte omöjliggör att det inom kvarteren även kan finnas anläggningar som producerar el eller värme. Bebyggelsen kommer kunna anslutas till fjärrvärme och planen ger goda förutsättningar för ökade transporter med kollektivtrafik och närhet till service, vilket bedöms vara positivt för klimatet.

Planområdet höjdsätts så att skyfall kan avledas från allmän plats och kvarter i gaturummet, via Kanholmsvägen mot Sarvträsk. Förutsättningar för att avleda ett 100-årsregn med klimatfaktor finns därför av vad som framkommit hittills. Planförslaget innebär därför att bebyggelsen inte blir olämplig i förhållande till risken för översvämning. Det är viktigt att hela centrumområdet höjdsätts och anpassas så att vattnet kan avledas hela vägen till recipient, vilket måste bevakas i kommande samt parallella detaljplanarbeten. Planförslaget möjliggör höjdsättning enligt framtagna skyfallsanalys.

Källarvåningar för föreslagna bebyggelse längs med Kanholmsvägen ska utformas så att naturligt förekommande vatten inte skadar byggnaden, enligt bestämmelserna **b<sub>2</sub>**, **b<sub>3</sub>**, **b<sub>4</sub>**, och **b<sub>5</sub>** på plankartan. Höjdsättning av de kvarter som ligger mellan Mensättravägen och Kanholmsvägen, bör ske så att vatten rinner från byggnaderna mot gatan för att skydda eventuella källare från skador i samband med skyfall.

### Ekonomiska konsekvenser

Genomförandet av detaljplanen förväntas generera ett ekonomiskt överskott till kommunen. Planförslagets genomförande innebär för kommunens del betydande investeringar i allmän infrastruktur. Planförslaget innebär även ökade drift- och underhållskostnader.

Planförslaget innebär nyttor för de boende och framtida boende i Orminge till följd av förbättrade möjligheter till resor med kollektivtrafik, med cykel och till fots genom utvecklingen av befintlig bussterminal och tillkommande gång- och cykelvägar. En långsiktigt samhällelig konsekvens av att området omvandlas till tätare bebyggelse är ökade värden både ekonomiskt och upplevelsemässigt. Det innebär även värdeökningar i mark som kommer att generera en intäkt till kommunen vid markförsäljning. Intäkterna från markförsäljning bedöms överstiga kostnaderna för utbyggnad av allmänna anläggningar för kommunen.

Läs mer om de ekonomiska konsekvenserna under avsnitt 5 *Så genomförs planen*, sida 38.

### Konsekvenser för fastighetsägare

Planförslaget utgör en del av en större utbyggnad i etapper som kommer att påverka enskilda fastighetsägare främst i form av inlösen av mark för allmän platsmark. Inom planområdet påverkas fastigheterna Orminge 47:1 och Orminge 52:1 då mark behöver inlösas för allmän platsmark. Detta avser allmän platsmark som krävs för att möjliggöra breddning av Kanholmsvägen, breddning av Edövägen samt anläggande av en tillkommande cirkulationsplats i korsningen mellan Edövägen och Mensättravägen.

Även fastigheten Orminge 58:1 påverkas av planförslaget, då mark kommer att överföras från fastighet Orminge 58:1 till fastighet Orminge 60:1 avseende kvartersmark.

Fastighetsbildning, justering av gränser eller avstyckningar inom kvartersmark sker på initiativ från enskilda fastighetsägare som berörs. Ansökan om fastighetsbildning görs hos lantmäterimyndigheten i Nacka.

## 5. Så genomförs planen

Planförslaget ger rättigheter att använda marken för olika ändamål men är även en förberedelse för hur genomförandet ska organiseras. Under detta avsnitt beskrivs vilka tillstånd som behövs, vem som ansvarar för utbyggnad och skötsel samt vilka förändringar planen innebär fastighetsrättsligt, tekniskt och ekonomiskt.

### Förslag till tidplan

Tidplanen nedan utgör ett förslag till tidplan för hur planen ska tas fram och genomföras.

Markanvisning, kvarter Parkeringshuset	4:e kvartalet 2016
Plansamråd	1:a kvartalet 2018
Granskning	4:e kvartalet 2018
Kommunfullmäktiges antagande	2:a kvartalet 2019
Markanvisning, kvarter Utövägen*	2:a kvartalet 2019
Laga kraft*	2:a kvartalet 2019
Genomförande allmän platsmark*	2019–2023

\*tidplan under förutsättning att detaljplanen inte överklagas



Utbyggnad enligt planförslaget kan ske när detaljplanen vunnit laga kraft. Byggstart kan tidigast ske under andra kvartalet 2019 under förutsättning att detaljplanen inte överklagas.

Enskilt byggande, det vill säga ansökan om bygglov, kan ske när detaljplanen vunnit laga kraft. Det enskilda byggandet ska samordnas med utbyggnad av de allmänna anläggningarna i enlighet med genomförande- och exploateringsavtal. Fastigheterna kan anslutas till det kommunala VA-nätet efter att VA-utbyggnaden är klar och förbindelsepunkt är upprättad och slutbesiktigad. Exploateringsbidrag och VA-anslutningsavgift debiteras efter att anläggningarna är utbyggda och slutbesiktade.

### **Genomförandetid, garanterad tid då planen gäller**

De rättigheter i form av angiven markanvändning, byggrätter med mera som detaljplanen ger upphov till är gällande tills detaljplanen upphävs eller ändras. Under en viss tid, den så kallade genomförandetiden, ska dock fastighetsägare och berörda kunna utgå från att deras rättighet enligt planen inte ändras. Genomförandetiden för denna detaljplan är 10 år från den tidpunkt då detaljplanen vinner laga kraft.

### **Ansvarsfördelning**

Nacka kommun ska genom natur- och trafiknämnden vara huvudman för allmänna platser, det vill säga svara för all utbyggnad och skötsel av gatu- och park/naturmark inom planområdet.

Fastighetsägaren till fastigheten Orminge 52:1 samt framtida fastighetsägare till markanvisade delar av fastigheten Orminge 60:1 och Orminge 53:9 (nedan benämnda exploatörerna) ska vara huvudman för kvartersmarken och ansvara för all utbyggnad och skötsel av kvartersmark inom deras respektive fastigheter. Utbyggnad på kvartersmark sker i egen regi av respektive exploatör; Ormingeplan 2-4 KB (ett dotterbolag till Magnolia Bostad) för kvarteret Hantverkshuset på fastigheten Orminge 52:1, Gotska Fastighets AB för kvarter Parkeringshuset på markanvisad del av Orminge 60:1 och kommande exploatör för kvarteret på del av Orminge 53:9 och del av Orminge 60:1. Utbyggnad ska ske i enlighet med kommande markgenomförande- eller exploateringsavtal.

Nacka kommun ansvarar för utbyggnad och finansiering av den allmänna VA-anläggningen i samråd med Nacka vatten och avfall AB. Nacka Vatten och Avfall AB ansvarar för drift av den allmänna VA-anläggningen.

Boo Energi AB svarar för områdets elförsörjning. Flytt av elektrisk transformatorstation inom fastigheten Orminge 52:1 samt anläggande av ny transformatorstation inom del av fastigheten Orminge 60:1 sker i samband med utbyggnaden av planområdet. Vid omläggning av ledningar tillhörande Boo Energi svarar Boo Energi för projektering och entreprenad av ledningsanordning och Nacka kommun för projektering och entreprenad för gatanordning inom allmän plats, i enlighet med kommande genomförandeavtal.

Stockholm Exergi AB samägt med Stockholms stad svarar för fjärrvärmeförsörjning inom området. Vid omläggning av ledningar tillhörande Stockholm Exergi AB svarar Stockholm Exergi AB för projektering och entreprenad av ledningsanordning och Nacka kommun för projektering och entreprenad för gatanordning inom allmän plats, i enlighet med kommande genomförandavtal.

Exploaterings-, avtals- och övriga genomförandefrågor handläggs av exploateringsenheten i Nacka kommun. Markfrågor handläggs av enheten för fastighetsförvaltning i Nacka kommun. Fastighetsbildningsfrågor, inrättande av gemensamhetsanläggningar, servitut och andra fastighetsrättsliga frågor handläggs av lantmäterimyndigheten i Nacka kommun. Beställning av nybyggnadskarta handläggs av lantmäterienheten i Nacka kommun. Ansökan om marklov, bygglov och anmälan handläggs av bygglovenheten i Nacka kommun.

## **Avtal**

### *Kvarter Hantverkshuset*

Ett ramavtal avseende utvecklingen av kvarter Hantverkshuset har upprättats mellan kommunen och Ormingeplan 2-4 KB (exploatören). Ramavtalet reglerar övergripande förutsättningar för kommande exploatering och lägger grund för övriga avtal.

Ett detaljplaneavtal har upprättats mellan kommunen och exploatören, som reglerar förutsättningar samt kostnader för detaljplanarbetet.

Ett exploateringsavtal mellan kommunen och exploatören ska upprättas och godkänns av kommunfullmäktige innan detaljplanen antas av kommunfullmäktige. Avtalet reglerar parternas ansvar för genomförandet av detaljplanen och kostnadsansvar. I avtalet för kvarter Hantverkshuset regleras dagvattenåtgärder, marköverföringar, exploateringsbidrag, skydd av mark och vegetation, flytt av ledningar och transformatorstation, med mera. Avtalet ger även en anvisning om tidplan, fastighetsbildning, avgifter för VA-anslutning och kontakten med olika myndigheter.

### *Kvarter Parkeringshuset*

Ett markanvisningsavtal avseende utvecklingen av kvarter Parkeringshuset har upprättats mellan kommunen och Gotska Fastighets AB (exploatören). Markanvisningsavtalet reglerar förutsättningar för detaljplanläggning och markanvisning. I markanvisningsavtalet framgår att ytterligare mark som ingår i fastigheten Orminge 58:1 och ägs av Stockholm Exergi AB ska erbjudas exploatören som en del av markanvisningen, förutsatt att marken förvärvas av Nacka kommun från Stockholm Exergi AB. Markanvisningen innebär även ett åtagande för exploatören att tillhandahålla minst 400 platser för infartsparkering. Dessa ska regleras i ett särskilt avtal om infartsparkering som ska ingå innan detaljplanen antas av kommunfullmäktige.

Ett markgenomförandeavtal mellan kommunen och exploatören ska upprättas och godkännas av kommunfullmäktige innan detaljplanen antas av kommunfullmäktige. Avtalet reglerar parternas ansvar för genomförandet av detaljplanen och kostnadsansvar. I avtalet för kvarter Parkeringshuset regleras dagvattenåtgärder, marköverföringar, gemensamhetsanläggningar, skydd av mark och vegetation, med mera. Avtalet ger även en anvisning om tidplan, fastighetsbildning, avgifter för VA-anslutning och kontakten med olika myndigheter.

En överenskommelse om fastighetsreglering mellan kommunen och Stockholm Exergi AB ska upprättas innan detaljplanen antas. Överenskommelsen reglerar markbyte mellan parterna där kommunen erhåller mark för bostads-, centrum- och parkeringsändamål, vilket ska utgöra del av kvarter Parkeringshuset.

#### *Kvarter Utövägen*

Ett markanvisningsavtal avseende utvecklingen av kvarteret längs Utövägen ska upprättas mellan kommande exploatör och Nacka kommun efter att en markanvisning genomförts. Markanvisningen planeras genomföras efter antagande av detaljplanen i kommunfullmäktige. Detaljplanen kommer att utgöra underlag och förutsättning för den kommande markanvisningen.

Ett markgenomförandeavtal mellan kommunen och exploatören ska upprättas och godkännas av kommunfullmäktige i samband med en beviljad bygglovsansökan. Avtalet reglerar parternas ansvar för genomförandet av detaljplanen och kostnadsansvar. I avtalet för kvarter Utövägen ska dagvattenåtgärder, marköverföringar, gemensamhetsanläggningar, skydd av mark och vegetation med mera regleras. Avtalet ger även en anvisning om tidplan, fastighetsbildning, avgifter för VA-anslutning och kontakten med olika myndigheter.

### **Fastighetsrättsliga åtgärder**

#### *Marköverlåtelser*

Planförslaget medför justeringar av fastighetsgränser när det gäller fastigheterna Orminge 47:1, Orminge 52:1, Orminge 60:1, Orminge 53:9 och Orminge 58:1.

De områden som föreslås bli allmän platsmark kan lösas in av huvudmannen (Nacka kommun) med äganderätt. Huvudmannen kan träffa överenskommelse med de berörda fastighetsägarna om inlösen och ersättning. Överenskommelsen läggs sedan till grund för beslut i den lantmäteriförrättning som behövs för att genomföra marköverlåtelserna. Träffas inte överenskommelse kan lantmäterimyndigheten efter ansökan besluta om inlösen av allmän platsmark och fastställa ersättningen i en lantmäteriförrättning.

Planförslaget medför att några fastigheter kan utökas genom tillköp av kvartersmark, se stycken nedan. Fastighetsägare kan träffa överenskommelse om fastighetsreglering och ersättning, som läggs till grund för beslut i den lantmäteriförrättning som behövs för att genomföra marköverföringen.

#### *Kvarter Hantverkshuset*

Planförslaget medför att del av fastigheten Orminge 52:1 ska överföras till fastigheten Orminge 60:1 genom fastighetsreglering för allmän platsmark. Del av fastigheten Orminge 60:1 ska markanvisas till fastighetsägaren av Orminge 52:1 för kvartersmark, detta föranleder att del av fastigheten Orminge 60:1 kan överföras till fastigheten Orminge 52:1 genom markreglering.

#### *Kvarter Parkeringshuset*

Del av fastigheten Orminge 60:1 har markanvisats och ska avstyckas till en ny fastighet. Den nya fastigheten kan utgöra föremål för 3D-fastighetsbildning. Del av Orminge 58:1 ska överföras till Orminge 60:1 genom fastighetsreglering innan avstyckning för att ingå i den nya fastigheten.

#### *Kvarter Utövägen*

Del av fastigheten Orminge 53:9 ska överföras till fastigheten Orminge 60:1 genom fastighetsreglering för allmän platsmark. Del av fastigheten Orminge 53:9 ska avstyckas för att utgöra ny fastighet för kvartersmark. Del av fastigheten Orminge 60:1 ska överföras till den nya fastigheten genom fastighetsreglering.

#### *Kanholmsvägen*

Del av fastigheten Orminge 47:1 ska överföras till fastigheten Orminge 60:1 genom fastighetsreglering för allmän platsmark.

I samband med utbyggnad av allmänna anläggningar och omläggning av ledningar som idag går över kvartersmark kan tillfälligt släntintrång och åtkomst på kvartersmark behövas under utbyggnaden. Det gäller arbeten och fastigheter/delar av området enligt följande:

- Rivning av gångtunneln under Utövägen, berör fastighet Orminge 47:2 (Kyrkans hus), Orminge 47:1 (centrum), Orminge 58:1 (Stockholm Exergi AB).
- Omläggning av ledningar längs med Edövägen, berör fastighet Orminge 46:1 (Ormingehus), Orminge 47:1 (centrum), Orminge 52:1 (Hantverkshuset).
- Flytt av brofäste till bron över Kanholmsvägen, berör fastighet Orminge 47:1 (centrum), Orminge 52:1 (Hantverkshuset)
- Omläggning av ledningar längs Kanholmsvägen, berör fastighet Orminge 47:1 (centrum), Orminge 52:1 (Hantverkshuset), Orminge 54:2 (Toyota) och Orminge 54:1 (OKQ8)

#### *Rättigheter*

Inom kvarter Parkeringshuset kommer angoringsgatan som ansluter till Utövägen vara gemensam för flera fastigheter. I samband med 3D-fastighetsbildning kommer flera anläggningar att bli gemensamma, såsom dagvattenanläggningar och bärande konstruktioner.



Berörd fastighetsägare ska söka lantmäteriförrättning för bildande av gemensamhetsanläggning enligt Anläggningslagen. Förvaltning av gemensamhetsanläggningarna ska ske av en eller flera samfällighetsföreningar.

Servitut/ledningsrätt kommer att behövas för Boo Energis transformatorstationer inom planområdet. De fastigheter som ska belastas av en sådan rättighet har rätt till kompensation. Ersättningens storlek bestäms i lantmäteriförrättningen eller genom överenskommelser mellan fastighetsägaren och ledningsägaren.

### **Tekniska åtgärder**

Nedan beskrivs de tekniska åtgärder som behövs för att kunna genomföra detaljplanen. När det gäller de tekniska frågorna finns dessa även beskrivna i underlag till detaljplanen, vilket förtydligar detaljplanens intentioner. Målet är att säkerställa att de kvaliteter som redovisas i berörda underlag verkligen kommer att genomföras.

#### *Trafikanläggningar*

Under genomförandet kommer stor vikt läggas vid god framkomlighet för kollektivtrafik samt gående och cyklister. Trafik och besökare till centrum ska hela tiden kunna ta sig till och från området. Tillfälliga avstängningar och omledningar av trafik på vissa delsträckor kan dock komma vara nödvändiga. Arbeten på vägar kommer samordnas med byggherrar inom planområdet för att minimera påverkan på tredje man.

I samband med ledningsarbeten på bussgatan på Kanholmsvägen planeras en tillfällig omläggning av samtliga busshållplatser till Kanholmsvägens södra del. Utövägens förlängning och den nya cirkulationsplatsen kommer ge förutsättningarna för en total avstängning av befintlig bussgata. Vid avstängningen kan arbete med ledningsomläggningar genomföras snabbare vilket bedöms minimera störningarna för kollektivtrafik och övrig trafik. Samordning i tid kommer också ske mot planerade arbeten med snedkabelbron. Den befintliga trappan mellan Nybackastigen och Kanholmsvägen behålls men får en ny gestaltning anpassad till den nya bergskärningen och byggnaden. En ny trappa tillkommer mellan Nybackastigen och Mensättravägen.

#### *Ledningsomläggningar*

Flera stora ledningsstråk, bland annat en huvudvattenledning, inom planområdet kommer behöva flyttas. Samtliga ledningar kommer behöva vara i drift under utbyggnaden. Omkopplingar kommer i huvudsak behöva ske nattetid. Arbeten med fjärrvärmeledningar kommer förläggas till den varmare delen av året och i etapper för att inte skapa störningar i Stockholm Exergi ABs värmeleveranser. Ledningssamordning med berörda ledningsägare kommer ske under så väl projektering som i utbyggnadsskedet. Ledningssamordning har genomförts av Ramböll och genomförandavtal ska tecknas med respektive ledningsägare.

### *Snedkabelbron*

Snedkabelbrons östra fästen hindrar en utökning av bussgatan och planerade gångbanor och kommer därför behöva flyttas längre öster ut. Nya fästen anläggs och kablar förlängs. Under arbetet med fästena kommer bron behöva bäras upp med hjälp av tillfälliga konstruktioner inne på centrumhusets fastighet. Tillfälliga förbindelser för gång- och cykeltrafik planeras mot centrum när bron byggs om. Arbeten planeras genomföras samtidigt som planerad tillfällig avstängning av bussgatan och ledningsarbeten i gatan för att minimera påverkan på kollektivtrafiken.

### *Gångtunneln*

Gångtunneln under Utövägen kommer att rivas. Genom att riva tunneln i etapper och med hjälp av tillfälliga anläggningar ska vägen kunna hålla öppen för trafik. Rivningen möjliggör omläggning av ledningar i vägen. I samband med rivningen sänks också vägens profil för att möjliggöra angränsning till ny byggnad. Sänkningen är också nödvändig för fjärrvärmeledningar. För att bära upp vägen där tunneln tidigare varit mot centrum norr om Utövägen, gjuts en permanent stödmur. Tillfällig omledning av gångstråket kommer att ske för anslutning mot gångbana längs Kanholmsvägen.

### *Parkering*

Infartsparkering uppförs i privat regi i kvarter Parkeringshuset, enligt avtal för infartsparkering mellan Gotska Fastighets AB och Nacka kommun. Avtalet reglerar Gotskas möjlighet att ta ut parkeringsavgifter till maximalt 30 kr/dag, vilket möjliggörs av att infartsparkeringen planeras på kvartersmark.

### *Vatten och avlopp*

Kommunen bygger ut VA fram till fastighetsgräns. Från fastighetsgräns ansvarar fastighetsägaren själv för utbyggnad och inkoppling.

### *Dagvattenhantering*

Förslag på utformning av växtbäddar och makadammagasin för allmän plats framgår av den tekniska förstudie som utförts under planarbetet. Växtbäddarna ska innehålla träd som blir en del av gatans gestaltning. Makadammagasin utformas som ett avlångt kontinuerligt magasin under gång- eller cykelbana som dagvattnet avleds till. Minst 10 millimeter regndjup ska renas och fördröjas inom kvartersmark och uppehållstiden ska vara mellan 6–12 timmar, vilket regleras i avtal.

### *Markföroreningar*

Vid genomförandet av planen kommer en generell vaksamhet för föroreningar behövas och provtagning kan bli aktuell för att avgöra hur jordmassor ska användas.

### *Avfallshantering*

Körvägar och angöringsplatser för sopbilar ska utformas för bärighet motsvarande minst BK 2.

För angöring av sopbilar till soprummet som planeras inom kvarter Hantverkshuset mot gångfartsområdet kommer sopbilen behöva backa för att kunna vända (T-vändning). Gångfartsområdets höjdsättning anpassas så att en frihöjd på 4,7 meter erhålls under befintlig gångbro under Mensättravägen. För att minimera riskerna med backvändning planeras inga portar i närheten av ytan där backrörelse sker. Vid slutlig utformning av väg och trottoar ska någon form av markering/hinder sättas ut för att avgränsa väg mot trottoar, till exempel genom pållare.

#### *Kompensationsåtgärder naturvärden*

För att motverka delar av planens negativa effekter ska så många träd som möjligt bevaras och skyddas vid genomförandet, vilket regleras i kommande markgenomförande- eller exploateringsavtal. Grov död ved som avverkas inom planområdet ska flyttas till omgivande skogar eller sparas inom planområdet. För att kompensera för förlusten av tallskog inom planområdet ska även ungskog kring gamla tallar i närliggande skogsområden röjas och föryngring av tall gynnas. Vid förstärkning av kvarvarande naturmark inom markområdet norr om kvarter Utövägen ska endast naturligt förekommande arter planteras in, exempelvis ljung, blåbär, lingon, kärleksört, äkta johannesört, rönn, sälj eller oxel.

#### **Ekonomiska frågor**

Genomförandet av detaljplanen förväntas generera ett ekonomiskt överskott till kommunen.

#### *Allmän plats*

Planförslagets genomförande innebär för kommunens del betydande investeringar i allmän infrastruktur, såsom gator, gång- och cykelvägar, iordningställande av park, flytt av brofundament, borttagning av gångtunnel, sänkning av Utövägen och Kanholmsvägen, omläggning av huvudvattenledning samt andra ledningar och övrig infrastruktur. Planförslaget innebär även ökade drift- och underhållskostnader till följd av tillkommande allmänna anläggningar i form av rondeller, gator, gång- och cykelvägar, dagvattenåtgärdande trädplanteringar längs gator och övriga allmänna anläggningar.

Detaljplanen ingår i genomförandet av planprogram för Orminge centrum och de allmänna anläggningarna ska byggas ut gemensamt för hela Orminge centrum. En gemensam teknisk förstudie är genomförd och visar på utbyggnadskostnader om sammanlagt cirka 300 miljoner kronor. Nacka kommun ansvarar för utbyggnad och drift av allmänna anläggningar, men kostnader för projektering och utbyggnad av dessa allmänna anläggningar bekostas av de fastighetsägare som har nytta av åtgärderna, i enlighet med plan- och bygglagen. Inom Orminge centrum har Nacka kommun ett stort fastighetsbestånd och ska därför bekosta delar av dessa exploateringskostnader i egenskap av fastighetsägare. Kostnaderna som övriga fastighetsägare ska stå för regleras i exploateringsavtal genom exploateringsbidrag. I denna detaljplan innebär det att Nacka kommun, så som nuvarande ägare till de planerade kvarteren Parkeringshuset och

Utövägen, samt Ormingeplan 2-4 KB, så som ägare till fastighet Orminge 52:1 (kvarter Hantverkshuset) ska bekosta utbyggnad av allmän plats.

Det innebär även värdeökningar i mark som kommer att generera en intäkt till kommunen vid markförsäljning. Intäkterna från markförsäljning bedöms överstiga kostnaderna för utbyggnad av allmänna anläggningar för kommunen.

#### *Kvartersmark*

Exploaterarna bekostar all exploatering inom kvartersmark såsom projektering, bygg- och anläggningsåtgärder, byggsamordning, bygglovavgifter med mera.

#### *VA-anslutningsavgift*

Utbyggnad av VA innebär att fastigheten kopplas samman med kommunens VA-ledningar. Kostnader för anslutning till det allmänna vatten-, spill- och dagvattennätet tas ut enligt vid tidpunkten gällande VA-taxa. Taxan vid det år som debitering sker används. Inne på kvartersmark ansvarar fastighetsägaren för samtliga kostnader.

#### *Fjärrvärme*

För uppgift om anslutning kontakta Stockholm Exergi AB.

#### *El*

För uppgift om elanslutningsavgift eller beställning av kabelutsättning på privat fastighet, kontakta Boo Energi.

#### *Tele*

För uppgift om teleanslutningsavgift kontakta TeliaSonera AB.

#### *Markinlösen/ släntintrång*

De fastigheter som i planen får avstå mark för *allmän plats (gata, naturmark, parkmark)* har rätt till kompensation. Ersättningens storlek bestäms i lantmäteriförrättningen eller genom överenskommelser med fastighetsägaren.

#### *Planavgift*

Kostnaden för att ta fram detaljplanen har reglerats i planavtal. Någon planavgift tas därmed inte ut i samband med bygglovsansökan.

#### *Bygglov*

Förutom avgift för bygglov och anmälan tas avgift ut för nybyggnadskarta, utstakning samt lägeskontroll och debiteras enligt gällande taxa.

#### *Fastighetsbildning*

Lantmäterimyndigheten debiterar efter taxa. Kostnaden för fastighetsbildning varierar således beroende på hur omfattande och tidskrävande ärendena är. För att genomföra



planen kommer fastighetsbildning behöva göras. Kommunen betalar fastighetsbildningskostnaden vid inlösen av mark som enligt detaljplan utgör allmän platsmark. Fastighetsägaren betalar kostnaden för fastighetsbildning på kvartersmark.

## 6. Medverkande i planarbetet

### Nacka kommun:

Jan Eriksson	Projektchef	Exploateringsenheten
Amanda Sterner Nordin	Projektledare (f.d.)	Exploateringsenheten
Johan Buhre	Projektledare	Exploateringsenheten
Tove Mark	Planarkitekt	Planenheten
Miriam Helleday	Kartingenjör	Planenheten
Maria Legars	Kommunantikvarie	Planenheten
Hannu Rauhala	Trafikplanerare	Planenheten
Martin Nilsson	Trafikplanerare	Planenheten
Emily Sedin	Landskapsarkitekt	Planenheten
Björn-Emil Jonsson	Projektledare genomförande	Enheten för bygg och anläggning
Zlatko Markovic	Projektledare genomförande	Enheten för bygg och anläggning
Anna Herrström	Kommunekolog	Enheten för fastighetsförvaltning
Petter Söderberg	Miljöplanerare	Miljöenheten
Elisabet Du Bois Runesten	Bygglovsarkitekt	Bygglovsenheten
Per Johnsson	Projektingenjör	Nacka Vatten och Avfall AB
Amir Pirnia	VA-ingenjör	Nacka Vatten och Avfall AB
Catarina Östlund	Handläggare, avfall	Nacka Vatten och Avfall AB
Kerstin Söderström	Kommunikatör	Kommunikationsenheten

### Arkitektoniskt underlag:

Brunnberg & Forshed Arkitektkontor AB för Magnolia bostad AB samt Nacka kommun och Kirsh + Dereka arkitekter för Gotska fastighets AB.

Planenheten

Angela Jonasson  
Biträdande planchef

Tove Mark  
Planarkitekt