

GRANSKNINGSUTLÅTANDE

2020-09-04

Dnr KFKS 2016/756

Projekt 9437

Standardförfarande

Miljö- och stadsbyggnadsnämnden

GRANSKNINGSUTLÅTANDE

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

Sammanfattning

Detaljplanens övergripande syfte är att möjliggöra nya bostäder, verksamheter och en levande miljö som skapar förutsättningar för ett attraktivt centrum där fler resor sker med kollektivtrafik, cykel eller till fots. Planområdet omfattar ett område på cirka 3,3 hektar i sydöstra delen av Orminge centrum, lokalt centrum i Boo. Planförslaget medger att planområdet utvecklas med nya bostäder, lokaler för handel, infartsparkeringar samt utvecklade gaturum.

Under granskningen har 14 yttranden inkommit varav 12 innehöll synpunkter på planförslaget. Dessa inkom från bland annat länsstyrelsen, trafikförvaltningen, natur- och trafikanämnden, Nacka vatten och avfall AB samt Stockholm Exergi. Synpunkter har även inkommit från intresseföreningar samt från en boende utanför planområdet. Länsstyrelsen bedömde bland annat att risker från panncentralen behöver utredas vidare samt att översvämningslösningar behöver förtydligas. Stockholm Exergi anför att korta skyddsavstånd till panncentral kan utgöra ett problem för den nya bebyggelsen. Övriga synpunkter gällde bland annat trafiksituation och störningar.

Efter granskningen har mindre justeringar gjorts i planhandlingarna. Se redovisning av justeringar sist i detta dokument.

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

Planförslagets syfte och innehåll

Ett detaljplaneprogram för Orminge centrum antogs hösten 2015. Detaljplanen Knutpunkten ingår enligt planprogrammet i första etappen av detaljplaner. Detaljplanens övergripande syfte är att möjliggöra nya bostäder, verksamheter och en levande miljö som

skapar förutsättningar för ett attraktivt centrum där fler resor sker med kollektivtrafik, cykel eller till fots.

Planområdet omfattar ett område på cirka 3,3 hektar inom Orminge Centrum. 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.

Bakgrund

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

Beslut om att skicka ut förslaget på granskning fattades av miljö- och stadsbyggnadsnämnden den 26 september 2018. Granskningstiden varade mellan den 24 oktober 2018 och den 21 november 2018, sammanlagt 4 veckor.

Yttranden under granskning

Följande remissinstanser har inga synpunkter på planförslaget

- Försvarsmakten
- Södertörns brandförsvarsförbund

Följande remissinstanser har synpunkter på planförslaget

- Natur- och trafiknämnden
- Länsstyrelsen
- Nacka Vatten och Avfall AB
- Enheten för fastighetsförvaltning
- Trafikförvaltningen
- Stockholm Exergi
- Boo Miljö- och Naturvänner samt Naturskyddsföreningen i Nacka
- Nacka Miljövårdsråd
- PRO Boo
- SPF Seniorerna Boo
- Boo församling

Därutöver har synpunkter inkommit från:

- Boende inom fastigheten Mensättra 3:34

Inkomna synpunkter

Under granskningen har 14 yttranden inkommit varav 12 innehöll synpunkter på planförslaget. Dessa inkom från bland annat länsstyrelsen, trafikförvaltningen, natur- och trafiknämnden, Nacka vatten och avfall AB samt Stockholm Exergi. Synpunkter har även inkommit från intresseföreningar samt från en boende utanför planområdet. Länsstyrelsen bedömde bland annat att risker från panncentralen behöver utredas vidare samt att översvämningslösningar behöver förtydligas. Stockholm Exergi anför att korta

skyddsavstånd till panncentral kan utgöra ett problem för den nya bebyggelsen. Övriga synpunkter gällde bland annat trafiksituation och störningar.

Efter granskningen har mindre justeringar gjorts i planhandlingarna. Se redovisning av justeringar sist i detta dokument.

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

Inkomna synpunkter från kommunala nämnder

1. **Natur- och trafiknämnden** anser att ökningen av prickmarken i kvarter Utövågen till 0,5 meter är bättre. I samrådsredogörelsen föreslås fasaden dras in 2 meter vilket är positivt, men behöver regleras i planbestämmelser.

Nämnden anser att det vore positivt att applicera grönytefaktor i de lokala centrumen vid förtätning då det kan bidra till bättre spridningssamband, dagvattenhantering och biologisk mångfald. Det kan även göra områden mer attraktiva att bo i och bidra till miljömålet en god bebyggd miljö.

Gällande skötsel av gångbanor kvarstår nämndens synpunkt från samrådsskedet. Nämnden anser att trottoarerna behöver breddas för att möjliggöra snöröjning med maskin och att utbyggnaden ska uppfylla kraven för en rationell och effektiv skötsel.

I övrigt anser nämnden att planenhetens svar i samrådsredogörelsen gällande trafiksäkerhet, infartsparkeringar och framkomlighet under byggtiden är tillfredsställande, men behöver redovisas i planbeskrivningen.

Planenhetens kommentar: Den 2 meter breda hårdgjorda ytan mellan kvarter Utövågen och naturmarken har avsatts som gångyta i detaljplanen och får därmed hördgöras men inte förses med byggnad.

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

Gällande skötsel av trottoarer (Kanholmsvägen) kommer dessa att kunna snöröjas på ett godtagbart sätt och fortsatt dialog ska ske med vägförvaltaren. Planenheten har gjort en avvägning mellan intresset att bredda måttet för bussterminalen mot intresset att bevara angränsande värdefull naturmark samt markintrång på angränsande privatägda fastigheter. Sammantaget ökar ett genomförande av detaljplanen andelen ytor som kan snöskottas maskinellt istället för handskottas, jämfört med idag.

Planenheten kompletterar planbeskrivningen med förtydliganden från samrådsredogörelsen vad gäller trafiksäkerhet och infartsparkeringar.

Trafik under byggtiden är en förutsättning för detaljplanens genomförande och har varit en förutsättning i planerade etapputbyggnad av allmän plats. Framkomlighet och trafiksäkerhet under byggtiden är frågor som inte regleras i detaljplanen, men som studeras parallellt med planprocessen. Oskyddade trafikanter och kollektivtrafik kommer att vara prioriterade i genomförandeskedet. Planbeskrivningen kompletteras.

Inkomna synpunkter från myndigheter och remissinstanser

2. **Länsstyrelsen** bedömer att bebyggelsen enligt nuvarande planförslag riskerar att bli olämplig med hänsyn till människors hälsa och säkerhet samt till risken för olyckor och översvämning. Om dessa problem kvarstår vid ett antagande kan Länsstyrelsen komma att ta upp planen för prövning enligt 11 kap. 10 § PBL. Planen kan då komma att upphävas enligt 11 kap. 11 § PBL.

Länsstyrelsen har i granskningskedet följande återstående synpunkter av betydelse för Länsstyrelsens överprövning enligt 11 kap. 10 § PBL.

Hälsa och säkerhet m.m.

Närhet till Panncentral

I samrådsredogörelsen daterad 2018-09-07 har kommunen bedömt att föreslagen gårdsyta på taket av parkeringshusets lägre byggnadsdel lämpar sig för stadigvarande utomhusvistelse och att olycksrisken blir acceptabel förutsatt att utrymning möjliggörs vinkelrätt bort från panncentral och pelletssilo, i enlighet med framtagen riskanalys.

Enligt en rapport som tagits fram av Stockholm Exergi (Orminge panncentral, Miljörapport 2017) har panncentralen vid upprepade tillfällen haft problem med explosioner i pelletsspannan. I rapporten nämns att flera explosioner har förekommit i pelletsspannan under våren 2017 vilket lett till att pannan har tagits ur drift. Inga personskador har dock förekommit.

Kommunen behöver till antagandeskedet bedöma hur ovanstående förhållanden påverkar riskbilden inom planområdet. Eventuella behov av åtgärder måste säkerställas i planen.

Vidare ställer sig Länsstyrelsen frågande till hur kravet på brandteknisk klass Broof(t2) som enligt riskbedömningen ska ge ett visst skydd mot flygbränder uppnås när en gårdsyta/lekyta planeras på taket närmast panncentralen. Kommunen behöver förtydliga hur kravet Broof(t2) ska vara förenligt med den gårdsyta som planeras.

Länsstyrelsens bedömning är att Riskbedömningen behöver bearbetas vidare och tydligt visa på att riskerna är acceptabla samt visa på att individrisken är acceptabel med hänsyn till risker från omgivningen och framförallt panncentralen. Länsstyrelsen rekommenderar att en känslighetsanalys redovisas i kommunens riskbedömning.

Suicid

Kommunen bör säkerställa att säkert skydd mot suicid finns för att barn eller andra individer på allmänna ytor så som lekplats, takterrass etc.

Skyfall och översvämning

Länsstyrelsen observerar att det i skyfallsanalysens scenarier finns skillnader som beror på ledningsnätets kapacitet. Exempelvis kan scenariot med 100-årsregn, klimatfaktor 1,25 utan ledningsnät begränsa framkomlighet för räddningstjänst och ambulans. Länsstyrelsen efterfrågar därför en redovisning av vilken ledningskapacitet som gäller för detaljplaneområdet.

Länsstyrelsen finner det positivt att planbestämmelser kring höjdsättning finns med avseende på den översvämningsrisk som finns i området. Det är dock oklart om planbestämmelsen b₅ ger något egentligt skydd då gatunivån är på 40.1 meter över nollplanet och det tänkta skyddet ska gälla upp till nivån +40 meter. Förtydligande bör göras för vilka höjder som ska gälla.

Planenhetens kommentar. Riskutredningen har kompletterats efter granskningen utifrån Länsstyrelsens yttrande. Bedömning av pannexplosionerna har gjorts i riskutredningen. Riskutredningen har kompletterats med en känslighetsanalys. Personrisknivån för planerad bebyggelse bedöms vara acceptabel med de skyddsåtgärder och avstånd som regleras med bestämmelser i detaljplanen. Miljöredovisning och planbeskrivning har uppdaterats som följd av kompletterade utredningar.

Riskutredningen har utgått från begreppet personrisk, som är ett bredare kvalitativt begrepp som även innefattar personskador. Individrisk är ett strikt kvantitativt mått som endast omfattar dödsfall. Med individrisk avses sannolikheten (frekvensen) att en hypotetisk individ som kontinuerligt befinner sig kontinuerligt på en plats ska omkomma på ett visst avstånd från ett riskobjekt, ofta utomhus. En beräkning sker alltså både av frekvensen och konsekvensen (i termer av dödsfall). Individrisken är rättighetsbaserad och tar ingen hänsyn till hur många individer som kan påverkas av skadehändelsen. Med rättighetsbaserad menas att alla individer har den personliga rättigheten att inte behöva utsättas för mer än en viss risknivå att omkomma. För att individriskmättet ska få en betydelse sätts det i relation till kvantitativa acceptanskriterier. I Sverige finns ingen fastslagen metodik för hur individrisk ska beräknas för olika typer av riskobjekt/verksamheter och inga fastställda acceptanskriterier.

Vid bedömning av personrisk har riskutredaren utgått från möjliga konsekvenser (brand, explosion osv) samt bedömt sannolikhet för att dessa skadehändelser ska uppstå i en grovriskanalys/riskmatris för både personer inom panncentralen och för tredje man (personer utanför anläggningen). I riskmatrisen har de definierat acceptanskriterier och sen lagt in skadehändelserna i dessa och därigenom visat på vilka risker som är ”gröna” (acceptabla), ”gula” (ska minskas så gott det går) och ”röda” (oacceptabla). Eftersom de inte funnit några gula eller röda risker för personer utanför anläggningen kan därmed personrisken för tredje man sägas vara acceptabel. Denna metodik med att visa på risker från en verksamhet liknar mycket hur konsulten brukar göra vid ansökan om miljötillstånd för miljöfarliga verksamheter.

Att beräkna individrisknivåer för anläggningar av detta slag är extremt ovanligt. Konsulten känner inte till något sådant ärende för just panncentraler och silobrand/kollaps av pelletssilo med efterföljande dammexplosion. Om man använder måttet individrisk (och "syskonriskmåttet" samhällsrisk) brukar det vara för bebyggelse intill farligt godsleder eller för så kallade Sevesoverksamheter, dvs. anläggningar som hanterar mycket stora mängder av exempelvis brandfarlig gas/vätskor, giftiga ämnen där katastrofscenarion kan uppstå om man inte har koll på sin riskhantering.

Att kvantitativt beräkna frekvens för de skadehändelser de kvalitativt tagit fram (och kvantitativt beräknat konsekvenserna från avseende värmestrålning) går i princip inte att göra eftersom det saknas statistik och en väl definierad metod för hur man ska göra för just denna typ av anläggning. Man kommer i så fall behöva göra en rad antaganden som gör att slutresultatet innehåller väldigt mycket osäkerheter. Vidare saknas som sagt även fastlagda acceptanskriterier för anläggningar. Riskkonsultens har istället för att beräkna frekvensen för skadehändelserna fokuserat på konsekvensanalys för de "värsta fallen". Med föreslagna åtgärder hanteras dessa riskbidrag.

Planenheten bedömer utifrån den uppdaterade riskutredningen att inga ytterligare åtgärder i detaljplanen krävs för att uppnå en acceptabel risknivå. Miljöredovisningen och planbeskrivning kompletteras utifrån den uppdaterade riskutredningen.

Syftet med bestämmelsen om Broof (t2) är att utforma taket så att antändning försvåras, brandspridning begränsas samt att den endast ger ett begränsat bidrag till branden. Hur syftet uppnås behöver utredas närmare av brandkonsult i projekteringsfasen. Planbeskrivningen kompletteras med att alternativ utformning är möjlig såvida denna uppfyller lägst samma brandskyddsnivå.

Förhöjd suicidrisk kan finnas på höga höjder och därmed även i höga byggnader. Fastighetsägaren har ett ansvar att byggnaderna följer lagstiftning. Inga speciella riskobjekt bedöms finnas på allmän plats. Gällande takterrasser finns bestämmelser i Boverkets byggregler om räcken. Eftersom barn kan vistas på takterrassen bör särskild hänsyn tas.

Förutsatt att viss kapacitet finns i ledningsnätet kan avvattning fungera acceptabelt. Utan någon kapacitet i ledningsnätet finns problematiskt område i korsningen Edövägen/Kanholmsvägen. Vidare utredning av höjdsättning och möjlig dagvattenhantering utförs i projekteringskedet.

Ledningskapaciteten i centrumområdet regleras inte av detaljplanen men dimensioneras i projekteringen för ett 10-årsregn med 10 minuters varaktighet och en klimatfaktor på 1,25. Med den ledningskapaciteten blir konsekvenserna av ett 100-årsregn begränsade. I verkligheten kommer dock skyfallet enligt skyfallsutredningen inte kunna utnyttja hela den kapaciteten då det är svårt att få ner ett regn av denna dimension i ledningsnätet på grund av faktorer såsom rännstensbrunnarnas placering, lågpunkter i terrängen, vägarnas lutning samt höga flödeshastigheter hos vattnet. Därför har planarbetet utgått från en begränsad kapacitet i ledningsnätet och anpassat höjdsättning och regleringen om att översvämmande vatten inte ska skada byggnader till detta. Åtgärder för att begränsa skadan av extremregn syftar i första hand till att skydda byggnader. Detta gör att räddningstjänsten kommer få begränsad framkomlighet på de gator som blir flödesvägar när dessa extrema situationer

uppkommer. De behöver då angöra området via parkering, gångväg och andra improviserade vägar.

Höjdbestämmelserna gällande översvämning samt illustrerade gatuhöjder har setts över.

3. **Försvarmakten** har inget att erinra i rubricerat ärende.

Planenhetens kommentar. Noterat.

4. **Nacka vatten och avfall AB** ställer sig positiva till att plankartan kompletterats med yta för återvinning, men upplyser om att nya regler för insamling av förpackningsavfall och returpapper tillkommit. Dessa innefattar att förpackningsavfall och returpapper från hushåll samlas in bostadsnära eller kvartersnära. Det är dock inte definierat vad som avses med kvartersnära insamling, utan tolkas som att insamling av förpackningsavfall och returpapper bör vara lika god som för rest- och matavfall, vilket innebär att det bör finnas plats för kärl för insamling av förpackningsavfall och returpapper i alla soprummen.

I övrigt framför Nacka vatten och avfall åter igen att de förordar bottentömmande avfallsbehållare framför avfallskärl. Bottentömmande behållare möjliggör hämtning med kranbil, vilket ger en bättre arbetsmiljö jämfört med kärllhämtning. Men de framför att de är medvetna om att det i detta fall är svårt att hitta ytor för dessa behållare.

Planenhetens kommentar. Gällande avfallslösning i form av bottentömmande behållare anser planenheten att det inom planområdet inte är lämpligt med bottentömmande behållare för rest- och matavfall på grund av trafikförhållandena och den slutna kvartersstrukturen. Bottentömmande kärl måste utföras på kvartersmark och för att möjliggöra för hämtning med kranbil måste ytor med kvartersmark planeras utanför de slutna kvarteren. För att ytorna ska inrymmas krävs även att kvarteren minskar i storlek så att berörda funktioner i gaturummet ska kunna inrymmas.

Vad gäller kvartersnära avfallshantering av förpackningsavfall och returpapper och huruvida det bör finnas kärl för insamling av dessa i samtliga soprum så bedömer planenheten inte detta som något som kan regleras i detaljplan. Frågan hanteras i genomförandeskedet.

5. **Södertörns brandförsvarsförbund** har inget att erinra.

Planenhetens kommentar. Noterat.

6. **Enheten för fastighetsförvaltning** har synpunkter generellt på att plankartan är väldigt detaljerad och svår att överblicka i nuvarande skala. Därutöver anger de att grundkartans aktualitet (2017-01-12) är för gammal och bör ses över. Det är svårt att urskilja befintliga fastighetsgränser i grundkartan. Servitutsområde och ledningsrättsområde finns med i teckenförklaringen för grundkartan. Servitut/ledningsrätter bör, om sådana finns, framgå tydligare på kartan. Under Teknisk försörjning, VA och dagvatten, på sida 31-32 i planbeskrivningen står att ”i det fall det inte är möjligt att omhänderta dagvatten i nedsänkta växtbäddar föreslås

det omhändertas i makadammagasin”. Enheten frågar om det är säkerställt att det går att inrymma sådana magasin inom den allmänna platsmarken samt frågar var dessa ska anläggas.

Planenhetens kommentar. Grundkartans har uppdaterats inför antagande, varav servitut/ledningsrätter kommer framgå tydligare. Om makadammagasin behövs, bedöms de kunna inrymmas inom allmän plats.

7. **Trafikförvaltningen** ställer sig i stort positiva till förslaget. Området är ett strategiskt stadsutvecklingsläge och föreslagen utveckling ligger i linje med de förhållningssätt som anges i RUFS 2050. Trafikförvaltningen påpekar att det är av största vikt att RiBuss följs då busstrafiken fortsatt kommer att ha en viktig roll i Orminges framtida kollektivtrafikförsörjning. Exempelvis bör korsningar för buss utformas med svängradie för boggibuss och utrymmesklass A och det behöver säkerställas att eventuella verksamheter i bottenplan inte innebär felparkeringar som hindrar busstrafikens framkomlighet. Då detaljplanen även berör en gatuterminal ska RiTerm 2018 (trafikförvaltningens riktlinjer för terminaler) följas. Här anges bland annat att terminalgatans körbana bör vara minst 13 meter bred, vilket Kanholmsvägen inte är. Trafikförvaltningen är medvetna om de intressekonflikter som finns i att tillskapa denna bredd men påpekar att en lägre bredd i gatan innebär en lägre kapacitet och på sikt kan innebära en begränsning i kollektivförsörjningen av Orminge.

Trafikförvaltningen anser att det regionala cykelstråket utmed Kanholmsvägen bör förses med räcken mot hållplatslägena och påpekar att bussarna med hållplatslägena och dess väderskydd är felpplacerade på illustrationen på sidan 30. Antalet hållplatslägen planeras till 6 stycken (4 dubbla och 2 enkla), inte 10 hållplatslägen som text och illustration visar. Hållplatsernas lägen behöver nog studeras vidare för att undvika konflikter mellan resenärer och fasta hinder.

Trafikförvaltningen framför att befintlig pauslokal tillhörande dagens terminal försvinner och behöver ersättas och vidhåller att lokal bör säkerställas i detaljplan i båda kvarteren som vetter mot Utövågen. Trafikförvaltningen avser att skriva avtal om förarlokal med fastighetsägaren söder om Utövågen.

Trafikförvaltningen ser positivt på hur bussbullen hanteras men ställer sig frågande till om bestämmelsen om lågfrekvent buller gäller vid fasad eller inomhus. Formuleringen bör ses över.

Trafikförvaltningen befarar att man missar frekvenser under 50 Hz då fönstertillverkare sällan anger ljudreduktion i lägre frekvenser än 50 Hz. Trafikförvaltningen föreslår istället följande planbestämmelse: ”Bostäder bör utformas så att Folkhälsomyndighetens riktvärden avseende lågfrekvent buller innehålls i sovrum.” Då ökar sannolikheten att även lägre frekvenser beaktas under projekteringen, då byggaktören behöver anlita akustisk kompetens för att uppfylla bestämmelsen.

Planenhetens kommentar. Utrymme i korsningar med mera är härefter avstämnda med Trafikförvaltningen och bussoperatör.

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

Gällande bussgatan innehåller planbeskrivningen endast ungefärliga illustrationer. Planbeskrivningen kompletteras, så det framgår att bussgatan endast illustreras schematiskt.

Vad gäller pauslokal ges möjlighet i detaljplanen i bebyggelsens bottenplan. Planenheten bedömer i övrigt inte att detta är en detaljplanefråga, utan något som måste säkerställas genom avtal mellan Trafikförvaltningen och berörda fastighetsägare.

Planbestämmelsen om lågfrekvent buller har justerats. Planbestämmelsen har anpassats för att den ska vara relativt enkel att följa upp.

8. **Stockholm Exergi** har en industrianläggning för fjärrvärme på fastigheten Orminge 58:1. Anläggningen används för fjärrvärmeproduktion och har varit i bruk sedan slutet av 1960 talet. Stockholm Exergi framför följande:
I publikationen "Bättre plats för arbete 1995:5" som Boverket tagit fram i samarbete med Naturvårdsverket, Räddningstjänsten och Socialstyrelsen ges rekommendationer på skyddsavstånd till bland annat energianläggningar. För en fastbränsleeldad förbränningsanläggning med 10 MW tillförd effekt anges skyddsavståndet till 200 meter. Enligt granskningshandlingarna så är detta rekommenderade skyddsavstånd väsentligt reducerat. Detta får till följd att befintlig industriverksamhet kan utgöra ett problem för ny bebyggelse.

Särskilt bör följande parametrar beaktas vid utformningen av planförslaget.
-Trafikvägar till och från värmeverket måste fortsatt vara av sådan standard och tillgänglighet att lastbilstransporter kan ske både på fastighetens västra och östra

sida. Det inkluderar transporter för bränsle men också logistik och service. Enstaka transporter för byte av delar till pannor kan som maximalt väga 35 ton och ha en storlek på cirka 3x6x8 (bredd x längd x höjd) meter.

-Skorstenen till värmeverket är cirka 65 meter hög och släpper ut rökgaser som sprids med aktuell vindriktning. Byggnader i värmeverkets närområde kan inte byggas till denna höjd då rökgasplymen kommer att skapa problem för bostäder eller annan bebyggelse.

-Värmeverket måste även fortsatt få tillgång till vatten och avlopp med för verksamheten lämplig rördragnings. Särskilt måste beaktas att även fjärrvärmeledningar går till/från anläggningen.

-Lukt kan förekomma som normalt förknippas med industriverksamhet. Det kan vara lukt från oljor, trä, svetsning eller liknande luktkällor.

-Runt värmeverket uppstår normalt industribuller som alstras från pumpar, fläktar, transportörer med mera. När det gäller buller finns också Boverkets "Rapport 2017:31 Uppföljning av omgivningsbuller" som pekar på problem med industribuller i kombination med förnyad bebyggelse. Industribullret beskrivs som komplext och dessutom kan trafikbuller från Utövägen och Mensättravägen påverka ljudbilden i värmeverkets omgivning.

-Brand skulle också kunna inträffa i värmeverket både inne i pannbyggnaden och utomhus. Därför bör fortsatt arbete vid utformningen av ny bebyggelse ta särskild hänsyn till åtkomst av fastigheten både från väster och öster.

Det fortsatta detaljplanearbete måste rikta in sig på att anpassa utformningen av ny bebyggelse så att Stockholm Exergi kan fortsätta sin verksamhetsutövning och förse Orminge med fjärrvärme.

Stockholm Exergi har vid kontakt med planenheten efter granskningstiden förtydligat sina synpunkter:

- Stockholm Exergi anser att utredningarna bör utgå från maxvärde i miljötilståndet och inte nuvarande verksamhet.
- Stockholm Exergi vill att riskutredningen kompletteras med påverkan vid brand i de nya bostäderna eller parkeringshuset. Hur påverkar en brand, till exempel bilbrand i garaget, Stockholm Exergis anläggning?
- Stockholm Exergi påpekar även risk för att folk tar sig in på anläggningen och risken ökar när antalet närboende ökar. Från takterrassen kan man eventuellt se ner i anläggningen. Insyn är ett problem då anläggningen är säkerhetsklassad, fotograferingsförbud.
- Gör ingen förändring av planhandlingarna ser Stockholm Exergi ingen annan möjlighet än att överklaga antagandebeslutet. Stockholm Exergi förtydligar att de inte avser att överklaga antagandebeslutet om kommunen ser över skyddsavståndet och komplettera med åtgärder som ökar tryggheten och säkerheten.

Planenhetens kommentar. Planenheten har haft ytterligare kontakt med Stockholm Exergi efter granskningen.

Angående infart kommer angringsgatan på kvartersmark väster om parkeringshuset att dimensioneras för angränsande panncentralers behov av en angringsmöjlighet för lastbil med släp.

Enligt luftkvalitetsutredning ligger skorstenens högsta del på +105,0. Bostadsdelens högsta nockhöjd är +100,6, vilket är cirka fem meter under skorstenens topp. Beräkningarna visar att miljökvalitetsnormen 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. Utredningens rekommendation ställs som krav i detaljplanen: Friskluftsintag riktas bort från panncentral och placeras på nedre hälften av byggnaden. Beräkningen är gjort utifrån att panncentralen är i drift under januari till mars.

Ledningar för vatten och avlopp till värmeverket planeras inte i dagsläget att läggas om. Omläggning av fjärrvärmeledningar till följd av planförslaget kommer att ske och regleras i upprättat genomförandeavtal mellan Stockholm Exergi och Nacka kommun.

Riskutredningen har kompletterats med bedömning av risk för panncentralen vid brand i bostadsgaraget. Strålningsberäkningar har genomförts för att utreda om risk för brandspridning mellan byggnaderna föreligger, då företrädesvis vid brand i byggnadens garage. Genomförda beräkningar visar på att kritisk värmestrålning för brandspridning ej uppnås mellan byggnaderna. Inga brandtekniska åtgärder är nödvändiga för att förhindra brandspridning från parkeringsgaraget till panncentralen.

Eftersom anläggningens bullerpåverkan i riktning mot aktuellt planområde inte är reglerat i miljötillståndet (då bullernivåerna regleras för nuvarande befintlig bebyggelse) har en bedömning gjorts för att se vilken bullernivå som verksamheten medför i normalfallet. Inför bullerutredningarna har normalfallet bedömts mer lämplig att beräkna utifrån än maximalt utnyttjat miljötillstånd eftersom det inte är sannolikt att anläggningen bullrar maximalt, så mycket som tillståndet medger, året runt. För att verksamheten ska kunna skyddas enligt 26 kap 9 a § miljöbalken behöver en rimlig beräkning av bullret ligga till grund för de bullernivåer som redovisas i planhandlingarna.

Att obehöriga tar sig in på anläggningen är en risk som finns redan idag och bedöms inte avsevärt förändras när ytterligare bostäder tillkommer. Viss risk för ökad insyn kan tillkomma, men bedöms vara av begränsad omfattning.

Buller- och riskutredningen har kompletterats. Planenheten bedömer att de utförda utredningarna är tillfyllest för att bedöma störningar från värmeverket på de nya bostäderna. Nacka kommun ser inte något i utförda utredningar som visar att påverkan på bebyggelsen är så stor att den skulle bli olämplig med föreslagna åtgärder.

9. **Boo Miljö- och Naturvänner samt Naturskyddsföreningen i Nacka** har lämnat ett gemensamt yttrande. De anser fortsatt att den föreslagna detaljplanen behöver omarbetas så att mer naturmark bevaras och byggnadshöjderna sänks samt att ett nytt planförslag måste föregås av ett beslut om eventuell tunnelbana till Orminge.

De anser att planen bör hanteras med utökad planförfarande, att planen innebär att Orminges karaktär och identitet förvanskas, att en naturvärdesinventering för hela Ormingeområdet bör göras, att planförslaget motverkar lokala miljömålet *Ett rikt växt- och djurliv*, att de kumulativa effekterna gällande buller och luftföroreningar inte är redovisade samt att det finns en svaghet i planen då läget för eventuell tunnelbanestation är oklart.

De ställer sig positiva till att naturvårdsinventeringen har utökats men vill framhålla att de ville se en inventering av hela Ormingeområdet. De ställer sig även positiva till att planbeskrivningen kompletterats med ett avsnitt om kompensationsåtgärder. De menar att åtgärderna som föreslås är bra för att öka den biologiska mångfalden i omgivande skogsmarker men att de inte ska ses som kompensation för exploatering av naturmark i planområdet. De anser att Nacka kommun behöver ta fram en tydlig strategi för hur kommunen ska jobba med ekologisk kompensation i den fysiska planeringen.

Planenhetens kommentar. Planenheten bedömer att exploateringsgraden i planförslaget överensstämmer med exploateringsgraden i antaget planprogram. För att uppnå detaljplanens syfte och möjliggöra fler bostäder gör planenheten avvägningen att en höjdförskjutning mot Orminges kulturhistoriskt intressanta bebyggelse är motiverad.

Vad gäller val av förfarande för framtagandet av detaljplanen instämmer planenheten med föreningen i att detaljplanen har ett allmänt intresse, men bedömer att planförslaget inte har ett betydande intresse för allmänheten. Detaljplanen ligger inte inom område för lokalt intresse för kulturmiljövården. Även om området utgör en betydelsefull del av uttrycket av dåtidens ideal, så bedömer planenheten inte detta vara skäl till att planområdet har ett betydande intresse för allmänheten. Således vidhåller planenheten att detaljplanen ska bedrivas med standardförfarande.

Inför granskningsskedet meddelades det i samrådsredogörelsen att naturvärdesinventeringen hade kompletterats för att inkludera hela planområdet. Inventeringarna har utförts enligt SIS standard på detaljeringsgrad. Planenheten bedömer att det inte finns skäl att göra en naturvärdesinventering som berör hela Ormingeområdet som föreningen efterfrågar.

Planenheten har gjort avvägningen att intresset för att tillskapa fler bostäder inom området väger högre än att bevara naturmarken inom planområdet i sin helhet, detta trots att detaljplanen därmed motverkar kommunens miljömål om Ett rikt växt- och djurliv. Kumulativa negativa effekter riskerar att ske som en konsekvens av detaljplanen, då naturmarksytor minskar och spridningsstråk försvagas i denna samt andra planer inom Orminge centrum. Bebyggelsens placering och utformning har anpassats för att bevara delar av naturmarken mellan Utövågen och kvarter Hantverkshuset och koncentrera bebyggelsen till ytor som redan är ianspråktagna.

Planenheten noterar föreningarnas övriga synpunkter.

- 10. Nacka Miljövårdsråd** har ett antal synpunkter på planförslaget. De anser att planen har ett betydande allmänintresse och att den därför bör hanteras med utökad

planförfarande. Vidare vidhåller de sina synpunkter kring att det är väsentligt att bussterminalen placeras på en central plats och att det bör framgå hur planen möjliggör för olika framtida tunnelbaneentréer. Vidare är de kritiska till parkeringshusen och att planen prioriterar biltrafik framför gång- och cykeltrafik. Nacka Miljövårdsråd vill även se en riskanalys över ljusförhållandena för kvarteret Utövågen och att även mindre lägenheter bör bullersäkras och inte bör förläggas invid trafikerade leder. Vidare vill de se att alla hus klimatsäkras och att höghuset tas bort från planen så länge det inte planeras för någon tunnelbana. De vill se att soprummen är förlagda utanför huvudbyggnaden för att underlätta uppsamling och sophantering.

Planenhetens kommentar. Vad gäller val av förfarande för framtagandet av detaljplanen instämmer planenheten med föreningen i att detaljplanen har ett allmänt intresse, men bedömer att planförslaget inte har ett betydande intresse för allmänheten och kan därmed hanteras med standardförfarande.

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

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

Rörande Nacka Miljövårdsråds yttrande om att biltrafik premieras i detaljplanen i större utsträckning än gång- och cykeltrafik, så bedömer kommunen att det är lämpligt att ersätta befintliga infartsparkeringar då ytorna planeras att byggas, samt att det är många boende i Boo som nyttjar befintliga infartsparkeringar i Orminge centrum. Kommunen bedömer att det även under ett antal kommande år kommer att finnas ett behov av infartsparkering i Boo och att Orminge centrum är en fortsatt lämplig plats för infartsparkeringar. Planförslaget möjliggör en mer effektiv markanvändning än dagens markparkeringar genom att parkering möjliggörs i flera våningsplan i föreslagen byggnad. I anslutning till bussterminalen planeras det för cykelparkeringar. Det regionala cykelstråket längs med Värmdövägen går utanför planområdet. I kommunens cykelstrategi från 2014 går ett huvudcykelstråk längs med Kanholmsvägen mellan Värmdövägen och Utövågen. Kopplingen till detta förbättras i och med planförslaget. Separata sammankopplade cykelbanor planeras längs med Kanholmsvägen och Edövågen. Särskilt hänsyn har tagits till att minimera antalet cykelöverfarter och i möjligaste mån undvika konfliktpunkter med tung trafik samt dåliga siktinklar. Separering av olika trafikslag bidrar till ökad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter och samtliga passager över vägar kommer att hastighetsäkras.

Hastighetsbegränsningen på det lokala gatunätet planeras till 30 km/h. Längs med dessa sträckor bedöms det som möjligt att framföra cykel i blandtrafik.

Vad gäller riskutredning över ljusförhållanden för kvarteret Utövågen så bedömer planenheten att de solstudier som tagits fram utgör godtagbara underlag för att utläsa konsekvenser av skuggverkan från föreslagen bebyggelse. Under planprocessen har påverkan på föreslagna bostäder från trafikbuller, lågfrekvent buller samt verksamhetsbuller studerats. Enligt framtagna utredningars slutsatser så kan en godtagbar boendemiljö uppnås ur bullersynpunkt för samtliga föreslagna bostäder. Detta under förutsättning att åtgärder vidtas inom kvarteren såsom lämpliga lägenhetsutformningar, samt att bullerreducerande åtgärder vidtas vid källan för ett antal verksamheter. Planbestämmelser avseende buller regleras på plankartan. Utförda bullerutredningar har tagit hänsyn till samtliga bullerkällor tillsammans.

Planenheten bedömer att det inte är lämpligt att anlägga särskilda byggnader för soprum utanför föreslagna kvarter. Planförslaget utgör ett stadsplaneideal med slutna kvarter och innergårdar, där trottoarerna används som kvarterens entrérum. Soprum är en privat funktion som planenheten inte bedömer lämpa sig i gaturummets offentliga miljö. Enligt planförslaget föreslås soprum i kvarterens bottenvåning i anslutning till lastplatser dimensionerade för sopbil.

- 11. PRO Boo** har synpunkter angående lösningarna för gång- och cykeltrafik till Orminge centrum via Kanholmsvägen. Möjligheten att angöra centrum planskilt försvinner. Den föreslagna trottoarlösningen utmed Utövågen, med en lutning på 1:12, är inte en lösning för alla äldre. PRO Boo ser hellre en lösning som är bättre tillgänglig för alla gående och där gående inte behöver korsa Utövågen med trafik till garagen.

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

- 12. SPF Seniorerna Boo** har synpunkter på trafiklösningar i planförslaget. De känner stor oro hur de som går saktare ska kunna ta sig fram när de behöver korsa bil- och bussgator på flera ställen. Föreningen frågar hur hastighetssänkningar ska

respekteras. SPF Seniorerna Boo kräver att övergångsställena vid bussgatan signalregleras och ställer sig frågande till hur man kommer att hindra gående att gena över bussgatan. Föreningen framför att oron grundar sig i trafikprognosen som anger att antalet fordon per dygn på Mensättravägen kommer att öka från 1200-1300 till 16000 fordon per dygn, vilket de anser talar emot att detaljplanens genomförande inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

Föreningen kräver att kommunen redovisar en sammanställd plan för hela Orminge Centrum där de kan följa vilka gångvägar som de ska använda sig av.

Planenhetens kommentar: Med hastighetsräddade passager innebär att någon form av hastighetsdämpande hinder ska utföras. Vilken sorts dämpning utreds vid projektering liksom övrig utformning av bussterminalen i detalj. Genande över bussgata hanteras vid fortsatt projektering, men är generellt svårt att förhindra.

Se även planenhetens kommentar till PRO Boo ovan.

Inkomna synpunkter från fastighetsägare inom planområdet

13. **Boo församling** meddelar att deras församlingshem ligger på Utövägen 4. De önskar att deras personal- och gästentré samt tillgänglighet för varutransport inte blir drabbade av de nybyggnationer som planförslaget möjliggör.

Planenhetens kommentar: Framkomligheten till fastigheten ska inte påverkas, mer än mycket tillfälligt, under byggtiden.

Inkomna synpunkter från fastighetsägare/boende utanför planområdet

14. **Boende inom fastigheten Mensättra 3:34** har synpunkter på att det saknas information i bullerutredningen om påverkan på radhus längs östra Orminge, Grönskåret, öster om Mensättravägen. Den yttrande förutsätter att kommunen uppför bullerplank på båda sidor av Mensättravägen då trafiken kommer öka kraftigt och att det redan idag är kraftigt vägbuller speciellt vid rusningstrafik.

Planenhetens kommentar: Bullerutredningen som utgör ett underlag till detaljplanen har studerat tillkommande bebyggelses påverkan på radhusen. Bullerutredningen anger att bullernivåerna med de reflexer som kan uppstå till följd av ny bebyggelse inte kommer att öka mer än 1 dB, vilket är en ej märkbar förändring. Inga åtgärder för denna bullerökning kommer utföras inom projektets ramar. Om det däremot finns bullerstörningar från trafik som är för höga är det kommunen som väghållare som ska utreda vilka åtgärder som är rimliga att utföra.

Justeringar efter granskning

Synpunkterna i granskningen och andra förändringar under processens gång har föranlett följande mindre justeringar av plankartan:

- Bestämmelsen om lågfrekvent buller har omformulerats.
- Bestämmelsen om trafikbuller har formulerats om för de två kvarteren öster om Kanholmsvägen. Ljudklass A krävs istället för krav på genomgående lägenheter.

Bestämmelser om balkonger har tillkommit samt dess djup och höjd över mark har justerats för att anpassas till reviderad bullerutredning.

- Bestämmelsen b₅ ändras till nivån +40,3.

Ändringarna har kommunicerats med berörd byggaktör.

Redaktionella ändringar:

- Grundkartan har uppdaterats.
- Administrativa justeringar av bestämmelser på plankarta för tydligare redovisning
- Gatuvyer har uppdaterats med redovisning av justerad takutformning för Hantverkshuset.
- Förtydligande har gjorts angående illustrerad bussgata.
- Bestämmelsen b₆ ändras till b₃, skrivfel.
- Planbeskrivningen har kompletterats efter uppdaterade utredningar om risk och buller.
- Planbeskrivningen har kompletterats med information om befintligt skyddsrum.
- Följdändringar i planbeskrivningen efter ändrade bestämmelser.

Planenheten

Angela Jonasson
Biträdande planchef

Monika Stenberg
Planarkitekt