

Detaljplan för **F.d. Bergsättraskolan (Tråsättra 1:94 m.fl.)**
Österåkers kommun, Stockholms län.

Ett förslag till detaljplan för F.d. Bergsättraskolan (Tråsättra 1:94 m.fl.) har varit på samråd under tiden 16 januari – 6 februari 2017 och ett samrådsmöte hölls den 25 januari i Alceahuset. Handlingarna har varit tillgängliga i receptionen i Alceahuset, Hackstavägen 22, på Information Österåker och på kommunens hemsida. Under samrådstiden inkom 14 yttranden som sammanfattas och kommenteras i denna samrådsredogörelse.

Detaljplanen hanteras med standardförfarande.

Skriftliga yttranden har inkommit från:

Remissinstanser

1. Vattenfall Eldistribution AB
2. Kommunala Pensionärsrådet
3. Skanova Access
4. Lantmäteriet
5. Länsstyrelsen i Stockholms län
6. Storstockholms brandförsvär
7. Trafikverket
8. Trafikförvaltningen, Stockholm läns landsting
9. Österåkers hembygds- och fornminnesförening
10. E.On Elnät AB

Sakägare enligt fastighetsägarförteckningen

11. Samlat yttrande från Tråsättra 1:388 m.fl., totalt 30 st fastigheter varav 11 st är sakägare:
Tråsättra 1:388, 1:387, 1:62, 1:65, 1:66, 1:155-1:158, 1:170 och 1:171
12. Tråsättra 1:65
13. Tråsättra 1:66
14. Tråsättra 1:62

Revideringar av detaljplanen

Plan- och genomförandebeskrivningen har kompletterats med:

- En utförligare beskrivning av hur dagvattnet ska hanteras, samt berörd recipient och dess MKN.
- Ett avsnitt ”Drivmedelstation” med en beskrivning och bedömning av de risker intilliggande bensinstation medför.
- Information om eventuella störningar från busstrafik och att Folkhälsomyndighetens allmänna råd om buller inomhus ska beaktas.
- En utförligare beskrivning av de konsekvenser en öppning av säckgatorna på Vitfåravägen medför. Vidare har en konsekvensbeskrivning där kommunen redovisar förutsättningar, trafikberäkningar och för- och nackdelar bifogats till handlingarna.
- En upplysning om de ersättningar som kan aktualiseras vid en

lantmäteriförrättning.

- En redovisning av hur E-området och u-områdena ska genomföras, samt upplysning om vilka konsekvenser det medför.

Följande ändringar har gjorts på plankartan:

- Planbestämmelsen angående utfartsförbud har preciserats till att *körbar* in- och utfart ej får anordnas.
- Bestämmelsen e_{1.33} har redigerats och anger nu att komplementbyggnader motsvarande 8 % av fastighetsarean får uppföras.
- Planbestämmelsen vilken angav att komplementbyggnader skulle förses med vegetationstäckta tak har ersatts med egenskapsbestämmelsen *n - Minst 60 % av fastighetsarean ska vara genomsläpplig och får inte hårdgöras.*
- E-området har ändrats till 10*12 meter.
- Planbestämmelsen angående buller har uppdaterats utifrån gällande förordning om trafikbuller vid bostadsbyggnader.
- Del av allmän plats (park) har ändrats till allmän plats (GC-väg) för att tydligare visa befintliga och planerade GC-stråk.
- Plankartan har kompletterats med en uppdaterad grundkarta.

I övrigt har redaktionella ändringar gjorts i handlingarna.

Yttranden

1. Vattenfall Eldistribution AB

Ingen erinran.

2. Kommunala Pensionärsrådet

Kommunala pensionärsrådet påpekar att området bör utformas på ett sådant sätt att onödiga höjdskillnader undviks samt att gångvägar hårdgörs, detta för att underlätta användningen av rullatorer och andra transporthjälpmiddel.

De anser att de byggnader som förses med handikapparkeringar även ska förses med entréer med fjärrlås. Vidare bör tvåplanshus planeras med förstärkningar som möjliggör installation av hissar och liftar i trapphus.

Ny bebyggelse bör placeras och utformas på ett sådant sätt att solex kan användas som kompletterande energiförsörjning.

Kommentar:

Vid utformning av allmänna platser ska de regler som finns i "Boverkets föreskrifter och allmänna råd om tillgänglighet och användbarhet för personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga på allmänna platser och inom områden för andra anläggningar än byggnader" följas. Tillgänglighet inom kvartersmark prövas vid bygglov och synpunkter angående entréers utformning och hissar regleras ej via detaljplanen.

Planerad bebyggelse har goda förutsättningar att förses med sol-paneler, krav på solex regleras emellertid ej i detaljplanen.

3. Skanova Access AB

Skanova har markförlagda teleanläggningar inom planområdet och önskar behålla dessa så långt som möjligt i nuvarande läge för att undvika olägenheter och kostnader som uppkommer i samband med flytt. Denna ståndpunkt ska noteras i planhandlingarna.

Om Skanova tvingas flytta eller skydda telekablar för att möjliggöra exploatering förutsätter Skanova att den part som initierar åtgärden även bekostar den.

Kommentar:

Efter dialog mellan kommunen och Skanova har det framkommit att det finns ett tecknat markavtal som fastställer att ledningsägaren står för kostnader vid en eventuell flytt om ledningarna är äldre än fem år, vilket berörda ledningar är.

4. Lantmäteriet

Lantmäteriet påpekar att redovisning av hur E-området och u-områdena ska genomföras, samt upplysningar om vilka konsekvenser genomförandet medför, saknas.

Uppgifter om när grundkartan är upprättad saknas och det är oklart vilken aktualitet den har. Plankartan innehåller enbart uppgifter om primärkartan. Redovisningen på grundkartan av befintliga förhållanden har stor betydelse för tolkning och genomförande av den plan eller de beslut som kartan utgör underlag för. Det är därför lämpligt att fastighetsredovisningen hänför sig till aktuellt datum och tidpunkten för upprättandet bör vara i anslutning till samråds-/granskningsfasen i planarbetet. Att grundkartan inte är äldre än tre månader är rimligt. Grundkartan behöver kompletteras med befintliga rättigheter.

Lantmäteriet meddelar att de ekonomiska frågorna bör kompletteras med upplysning om de ersättningar som kan aktualiseras vid en lantmäteriförrättning, t.ex. vid fastighetsreglering och upplåtelse av ledningsrätt.

Vidare konstaterar de att det inte finns någon bestämmelse om minsta eller största fastighetsstorlek och att det är möjligt att bilda flera mindre fastigheter. Planbestämmelsen e₁33 kan då tolkas som att var och en av dessa fastigheter får bebyggas med 450 m² komplementbyggnader. Bestämmelsen bör förtydligas.

Planbestämmelsen u är en administrativ bestämmelse och ska således avgränsas av en administrativ gräns, i samrådshandlingen används en egenskapsgräns.

Planbestämmelsen angående utfartsförbud bör kompletteras för att förtydliga om förbudet avser både utfart och annan utgång, eller enbart körbar utfart.

Kommentar:

Gränser för u-områden har ändrats och utgörs nu av en kombinerad ae-gräns då områdena även rymmer prickmark. Planbestämmelsen angående utfartsförbud har förtydligats med att körbar in- och

utfart ej får anordnas. Bestämmelsen e,33 har redigerats och anger nu att komplementbyggnader motsvarande 8 % av fastighetsarean får uppföras. Plankartan har kompletterats med en uppdaterad grundkarta.

Genomförandebeskrivningen har kompletterats med en redovisning av hur E-området och u-områdena ska genomföras och dess konsekvenser samt med en upplysning om de ersättningar som kan aktualiseras vid en lantmäteriförrättning.

5. Länsstyrelsen i Stockholms län

Länsstyrelsen bedömer att planförslaget medför risk att miljö kvalitetsnormer för vatten enligt 5 kap Miljöbalken inte följs och att planbestämmelser behöver omformuleras för att bullerriktvärden ska kunna klaras.

Planbeskrivningen behöver kompletteras med en beskrivning av berörda vattenförekomster och vilka miljö kvalitetsnormer som gäller. Kommunen ska i planbeskrivningen med text och kartor redogöra de vattenområden som berörs, analysera miljöproblemen i de berörda vattenförekomsterna som ej når god status och ange hur påverkan på dessa vattenkvalitetsproblem kommer att hanteras i planen.

Dagvattenutredningen har tagits fram för del av detaljplanen, fastigheten Tråsättra 1:94, där den största delen av bebyggelsen planeras. I området finns goda förutsättningar för infiltration, vilket utredningen inte tar höjd för. I utredningen anges att mängderna föroreningar kommer att öka medan föroreningshalterna blir lägre jämfört med i dagsläget. Det tyder på att föroreningsmängderna kan minskas ytterligare om bortledande av dagvattenflöden minskas. Mer infiltration bör vara möjligt i ett område med stor andel gröna ytor. På aktuellt underlag bedömer Länsstyrelsen att det är avgörande att kunna tillämpa LOD (lokalt omhändertagande av dagvatten) i planområdet. Både fördröjande och renande dagvattenåtgärder krävs för att miljö kvalitetsnormer för vatten inte ska äventyras. Ett resonemang behöver föras om hur miljö kvalitetsnormerna kommer att påverkas genom föreslagna dagvattenåtgärder. I fortsatt planarbete behöver kommunen också förtydliga hur utsläppen av föroreningar från dagvatten till recipienten inte ökar och helst minskas.

Länsstyrelsen vill påminna att eftersom detaljplanen är framtagen efter 2015 är det Förordning (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader som ska tillämpas och nivåer därför anpassas till detta. Att notera är även att riktvärdena utomhus inte enbart gäller fönster utan ska följas för hel fasad.

Inom detaljplanen ska komplementbyggnader förses med gröna tak som kan medföra flera positiva funktioner. Kommunen behöver dock beakta att de vid viss utformning kan kräva gödsling för att fungera optimalt och reningseffekten kan vara lägre vid låga temperaturer. Området består redan av en stor andel grönytor som har samma positiva funktioner som gröna tak. Länsstyrelsen vill därför råda kommunen att fundera på om de gröna taken verkligen bör anläggas eftersom dess utformning och skötsel är viktig för att de inte ska bli en källa för föroreningar. I dagvattenutredning anges att de kan tillämpas ”mestadels som en estetisk tilltalande lösning” vilket kan tolkas som att de inte riktigt behövs.

Länsstyrelsen bedömer att synpunkterna bör kunna tillgodoses till granskningsskedet så att problemen inte kvarstår vid antagande. Om synpunkterna tillgodoses bedömer Länsstyrelsen att planen inte kommer att tas upp för prövning enligt 11 kap. 10 § PBL och att upphävande av planen inte kan komma att ske enligt 11 kap. 11§.

Kommentar:

Dagvattenutredningen har reviderats och kompletterats med berörd recipient och gällande miljökonsekvensnorm, och konsekvenserna av planens genomförande har förtydligats. En sammanfattning av dessa samt föreslagna åtgärder har lyfts in i plan- och genomförandebeskrivningen. Föreslagen dagvattenhantering tillämpar LOD.

Planbestämmelsen angående buller har uppdaterats utifrån den gällande förordningen (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader.

Kommunen noterar att gröna tak beroende på dess utformning och skötsel kan bidra till föroreningar. Bestämmelsen angående vegetationstäckta tak har ersatts med n - Minst 60 % av fastighetsarean ska vara genomsläpplig och får inte hårdgöras.

6. Storstockholms brandförsvaret

Storstockholms brandförsvaret (SSBF) rekommenderar att en riskbedömning utförs avseende bensinstationens påverkan på planområdet. Finns tidigare genomförda riskbedömningar för planer i närområdet och i anslutning till bensinstationen kan dessa med fördel användas efter en aktualitetsprövning. SSBF kan hjälpa till vid en eventuell aktualitetsprövning.

Om det ej finns någon tidigare riskbedömning anser SSBF att en sakkunnig konsult bör upphandlas för att utföra en riskbedömning. De skyddsåtgärder som i bedömningen bedöms nödvändiga bör om möjligt skrivas in som planbestämmelser i plankartan.

SSBF har inga anmärkningar på planerad bebyggelse ur ett räddningsinsatsperspektiv. Framkomlighet, tillgänglighet och tillgång till brandvatten vid händelse av räddningsinsats måste beaktas i det fortsatta planarbetet och i projekteringen.

Kommentar:

Planbeskrivningen har kompletterats med avsnittet "Drivmedelstation" där en övergripande beskrivning och bedömning av de risker stationen medför ges. En tidigare riskutredning som togs fram i samband med detaljplanen Berga 6:406 m.fl. har använts som underlag.

7. Trafikverket

Ingen erinran.

8. Trafikförvaltningen, Stockholms läns landsting

Trafikförvaltningen är positiv till att kommunen planerar infartsparkering för cykel i närheten av busshållplatsen. Trafikförvaltningen vill informera om att nya riktlinjer för regionala infartsparkeringar som finansieras via länsplanen är under framtagande. Dessa anger att infartsparkeringar ska vara lokaliserade vid stomtrafik eller annan trafik med hög turtäthet. Ansökan om medel från länsplanen för investeringar i

infartsparkeringar sker årligen och utvärderas utifrån dessa riktlinjer. Trafikförvaltningen önskar att kommunen kontaktar trafikförvaltningen avseende aktuella riktlinjer när planarbetet har kommit så långt att dessa ska användas.

Trafikförvaltningen påpekar att planområdet angränsar till Söralidsvägen som trafikerar med buss och att eventuella störningar från busstrafik, exempelvis högtalarutrop och lågfrekvent buller vid tomgångskörning, bör beaktas och beskrivas i planhandlingarna. Trafikförvaltningen anser att bostäder bör utformas så att Folkhälsomyndighetens riktvärden avseende lågfrekvent buller i sovrum ej överskrids.

Kommentar:

Kommunen noterar att nya riktlinjer för infartsparkeringar är under framtagande och att kommunen ska kontakta Trafikförvaltningen när arbetet kommit så pass långt att de kan användas.

Plan- och genomförandebeskrivningens avsnitt avseende buller har kompletterats med information om eventuella störningar från busstrafik och att Folkhälsomyndighetens allmänna råd om buller inomhus ska beaktas.

9. Österåkers hembygds- och fornminnesförening

Ingen erinran.

10. E.On Elnät AB

E.On har en nätstation inom planområdet och en ytterligare nätstation bedöms ej nödvändig på grund av tillkommande byggnader. Det kan däremot bli aktuellt med en större nätstation och det är då bra om E-området är 10x10 m. Normalt används ytan 6x6 m men det har visat sig ej vara tillräckligt för större nätstationer.

Kommentar:

*E-området har ändrats till cirka 10*12 meter. Befintlig transformatorstation kommer i och med öppningen av säckgatan att ligga direkt mot gatumark, storleken på E-området möjliggör nu att en eventuell ny transformatorstation kan flyttas in ett par meter från väggkanten.*

11. Samlat yttrande från Tråsättra 1:388 m.fl.

Fastighetsägarna protesterar mot den planerade öppningen av säckgatorna då de anser att det skulle försämra deras boendemiljö. Många av de skrivande har valt att bo i området på grund av återvändsgatan med dess trygghet och lugn. Vidare anser de att en återvändsgata skyddar mot inbrott. De har ej upplevt problem med att komma in eller ut från området, tillgängligheten försämrades något i och med avsmalningen på Söralidsvägen i höjd med Svartfåravägen, men som de har förstått kommer denna att tas bort framöver.

Fastighetsägarna är kritiska till att en öppning av gatorna förbättrar så pass mycket för renhållningsarbetet att det motiverar en försämring av deras boendemiljö.

De skrivande påpekar att ambulanser och övrig räddningstjänst kan använda de intilliggande gångvägarna vid behov. Vidare informerar de om att det ej har varit några olyckor i området längs Vitfåravägen, vilket de anser beror på utformningen som säckgata.

Fastighetsägarna ställer sig tveksamma till de siffror för resor inom området som använts vid beräkningar av trafikrörelser. De tror att fler kommer att välja den nya anslutningen till Söralidsvägen istället för att åka via Svartfåravägen.

De anser att kommunen inte har tagit hänsyn till de nackdelar som uppstår för boende i området och att en öppning av Vitfåravägen ej är nödvändig på grund av planerad bebyggelse. De har uppfattat att cirkulationsplatser ska anordnas i ändarna på Vitfåravägen, där nuvarande vändplatser ligger.

Slutligen skulle de skrivande ha uppskattat information från kommunen i ett tidigare skede, samt att alla boende längs Vitfåravägen informerats.

Kommentar:

Kommunen har gjort en samlad bedömning av de konsekvenser en öppning av säckgatorna medför och anser att fördelarna överväger nackdelarna. Ur ett helhetsperspektiv medför de föreslagna gatukopplingarna positiva effekter både vad gäller säkerhet, tillgänglighet och drift. En öppning av gatan bidrar till ett mindre sårbart vägnät och en större flexibilitet jämfört med nuvarande säckgator. Det leder till alternativa vägval, kortare resvägar och en fördelning av trafiken. För sophämtningen och andra större driftfordon innebär öppningen att chaufförer ej tvingas backa och försöka vända på vändplatser som inte uppfyller nuvarande krav. Deras rådande problem att vända innebär en risk att sophämtningen måste lösas på annat sätt i framtiden, exempelvis genom att de boende får dra sina kärl till Svartfåravägen. De fastigheter som kan använda Vitfåravägen för genomfart är de belägna vid Margretelundsbacken och den övre delen av Svartfåravägen, totalt 15 stycken. Då vägvalet medför fler korsningar och in- och utfarter, en längre sträcka samt lägre hastigheter förväntas de boende fortsätta använda Svartfåravägen för anslutning till Söralidsvägen. De nya kopplingarna kan medföra en ökad förbipasserande trafik för de boende närmast vändplatserna, då det inte förväntas någon tillkommande trafik längs vägen innebär emellertid förslaget att den nuvarande trafiken fördelas på tre ut- och infarter istället för en, vilket medför en minskning i trafik för de boende invid korsningen mot Svartfåravägen.

De föreslagna gatukopplingarna ska utformas på ett säkert sätt med trottoarer och gång- och cykelvägar som gör det tryggt för fotgängare och cyklister att röra sig. Korsningen mellan den tillkommande lokalgatan, den södra delen av Vitfåravägen och gång- och cykelvägen ska utformas med en upphöjning för att sänka hastigheten och uppmärksamma trafikanter.

Beräkningar av framtida trafikrörelser utgår från uppmätta transporter på plats och en väntad fördelning på de tre utfarterna. Den väntade fördelningen utgick tidigare från närmsta väg, men utgår numera från närmsta upplevda väg, vilket medför fler trafikrörelser vid de nordvästra ut- och infarterna från Vitfåravägen.

För att tydligare redovisa de identifierade för- och nackdelarna samt visa på de mätningar och beräkningar kommunen har genomfört, bifogas en konsekvensbeskrivning angående de nya gatukopplingarna till planhandlingarna inför granskningen.

Polismyndigheten har svarat på en remiss angående öppningen av säckgatorna och de anser att den både medför för- och nackdelar. Nackdelen är att det bidrar till fler flyktvägar och fördelen är att det minskar möjligheten för brott att ske i lugn och ro då det finns en större risk för störningar från förbipasserande.

Räddningstjänst vill ej köra på gång- och cykelvägar vid utryckning utan gör endast detta i nödfall när andra alternativ saknas. Det är fördelaktigt om det går att undvika detta genom att skapa ett säkrare alternativ där räddningstjänsten endast rör sig på vägar för fordonstrafik.

De tillkommande korsningarna mellan Vitfåravägen och den nya lokalgatan ska inte förses med cirkulationsplatser.

Kommunen har ett pågående projekt som syftar till att förbättra trafiksäkerheten och tillgängligheten längs Söralidsvägen. I arbetet ska avsmalningen i korsningen mellan Söralidsvägen och Svartfåravägen ses över.

Samrådsprocessen följde kommunens rutiner och de regler som finns enligt Plan- och bygglagen (2010:900) 5 kap 11, 12 §§. Ett missiv om samrådet skickades till de identifierade berörda sakägarna, en avgränsning som gäller enligt bilden nedan. I den inkluderas de närmsta liggande fastigheterna kring planområdet samt några ytterligare på Vitfåravägen (inklusive den samfälliga fastigheten Tråsättra S:1) på grund av förslaget om de nya gatukopplingarna. Handlingarna fanns under samrådet tillgängliga för allmänheten på kommunens hemsida, på Information Österåker samt i Alceabuset, och samrådsmötet var öppet för allmänheten. För att bemöta åsikterna om att fler borde ha fått information om den pågående detaljplanen får samtliga fastighetsägare längs Vitfåravägen ett missiv vid granskningskedet, den berörda sakägarkretsen gäller dock enligt tidigare.



finns gott om säckgator i övriga delar av området och att öppningen medför en betydligt sämre och farligare miljö för de boende.

De skrivande har aldrig upplevt att Vitfåravägen har behövts stängas av och att räddningsfordon i sådana fall kan ta sig fram på gång- och cykelväg. De påpekar att om en olycka skulle ske på Söralidsvägen kan trafiken ledas via Tråsättravägen eller Muskötvägen och Margretelundsvägen, och att den således ej behöver gå genom Vitfåravägen. De ställer sig kritiska till att förbättringen för soptransporter och post är så pass stor att det motiverar en upplevd försämring i deras boendemiljö.

Vidare ställer de sig emot placeringen av den tillkommande parkeringen för flerbostadshusen. De är oroliga för mycket förbipasserande trafik invid deras bostad och i den tillkommande anslutningen mellan lokalgatan och Vitfåravägen. De ställer sig kritiska till de argument som framförts angående parkeringens placering i förhållande till befintlig dagvattenledning i området. De föreslår att dagvattenledningen flyttas samt att bostadshusen förskjuts längre åt nordost och att parkeringen då istället placeras i mitten av det tillkommande området. Alternativt att den istället läggs där föreslagen infartsparkering ligger och att denna i sin tur flyttas till det som kallas Martins Wårdshus i korsningen mellan Margretelundsvägen och Söralidsvägen. De anser inte att motiveringen att pendlare vill handla på mataffären i Margretelunds centrum är skäl nog för valet av placering för infartsparkeringen.

De skrivande ställer sig, liknande yttrande 11, kritiska till att inte alla fastighetsägare längs Vitfåravägen fått information och var kallade till samrådsmötet.

Kommentar:

Två förskjutna trevägskorsningar, enligt förslaget, har generellt sett en högre säkerhet än en fyrvägskorsning, även om den förses med en rondell. Korsningen mellan den tillkommande lokalgatan och Söralidsvägen bedöms klara förväntade trafikmängder då det är en trevägskorsning med bra sikt och relativt låga hastigheter.

Angående att räddningsfordon kan köra på gång- och cykelvägar se kommentar till yttrande 11. Om en olycka skulle ske på Söralidsvägen och trafiken måste ledas om strävar kommunen efter att omledningen i första hand ska kunna ske via kommunala gator. Margretelundsvägen och delar av Muskötvägen är enskilda vägar.

Lokaliseringen av en infartsparkering invid en matvaruaffär och övriga verksamheter i området bidrar till att resenärer kan utföra effektivare ärendekedjor vilket innebär bättre förutsättningar för kollektivtrafiken. På grund av detta anser kommunen att placeringen invid Margretelunds centrum är lämpligare än den intill korsningen mellan Margretelundsvägen och Söralidsvägen. Kommunen ser positivt på att den tillkommande boendeparkeringen ej läggs i anslutning till infartsparkeringen, då parkeringsytan skulle bli väldigt stor, samt att den ej placeras invid gång- och cykelvägen genom området. Den tillkommande boendeparkeringen för flerbostadshusen bedöms ej medföra en risk för att Folkhälsmyndighetens (2014:13) allmänna råd för buller inomhus eller gällande Förordning (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader överstigs för befintliga bostäder.

Angående kommunens ställningstagande till de föreslagna gatukopplingarna samt vilka fastigheter som fick missiv angående samrådet, se kommentar till yttrande 11.

13. Tråsättra I:66

Likt yttrande 12 uttrycker fastighetsägarna oro för hur korsningen till Margretelunds centrum påverkas samt en ökad trafik längs Vitfåravägen. Fastighetsägarna ställer sig kritiska till den utförda trafikräkningen och anser att kommunen istället bör titta på statistik från aktuellt område.

I planbeskrivningen under rubriken ”Infartsparkering, boendeparkering och utfarter” står det att in- och utfarter för befintliga enbostadshus fortsätter att ligga mot Vitfåravägen, och fastighetsägarna undrar vad som menas med detta.

Fastighetsägarna anser att tryggheten för barn och vuxna som ska vistas bland den nya bebyggelsen är väl genomtänkt, medan planförslaget kraftigt försämrar för boende på Vitfåravägen. De påpekar att övriga fastighetsägare vilka ej har trottoar på sin sida om gatan har uttryckt en stor oro för hur trafikökningen drabbar deras barn. Vidare framför de liknande synpunkter som yttrande 12 angående placeringen av den tillkommande boendeparkeringen.

Fastighetsägarna anser att kommunen inte har tagit hänsyn till de synpunkter de tidigare framförde under ett möte i oktober. De skrivande ställer sig, som yttrande 11, kritiska till att inte alla fastighetsägare längs Vitfåravägen fått information och var kallade till samrådsmötet.

Fastighetsägarna ställer sig emot stora delar av föreslagen detaljplan. De anser att öppningen av säckgatorna och placeringen av boendeparkeringen ej är nödvändiga och att detta kommer att medföra buller och mer trafik. De anser att det går att bevara säckgatorna, ändra placeringen av parkeringen och ändå bygga ett nytt och trevligt område där alla kan få ta del av en bra boendemiljö.

Kommentar:

Angående placering av den tillkommande boendeparkeringen och korsningen mellan den tillkommande lokalgatan och Söralidsvägen, se kommentar till yttrande 12.

Stycket angående in- och utfarter i plan- och genomförandebeskrivningen syftar till att förklara att in- och utfarter för befintliga villor ska ligga kvar i nuvarande läge mot Vitfåravägen, vilket innebär att de fastigheter som ligger närmast den tillkommande lokalgatan ej får anlägga in- och utfarter mot denna.

Angående nuvarande och förväntade trafikmängder, kommunens ställningstagande till föreslagna gatukopplingar, trafiksäkerheten samt avgränsningen av berörda sakägare se kommentar till yttrande 11.

14. Tråsättra I:62

Fastighetsägarna invänder sig mot planerna att öppna upp säckgatorna på Vitfåravägen. Efter att ha tagit del av samrådshandlingen har det framgått till fastighetsägarna att öppningen av säckgatorna medför ökad trafik förbi de fastigheter som ligger intill befintliga vändplatser, vilket medför en kraftig försämring i deras boendemiljö. De skrivande ställer sig, liknande yttrande 11, kritiska till att inte alla fastighetsägare längs Vitfåravägen fått information och var kallade till samrådsmötet.

De kräver att samrådsprocessen görs om och att samtliga fastigheter som berörs kallas till samråd.

Vidare anser fastighetsägarna att påståenden om att sophantering och postutdelning skulle förbättras genom en öppning av säckgatorna saknar grund. Detta då fordonen opereras från dess högra sida och således måste vända för att hantera soptunnor och brevlådor från sin högra sida även på tillbakavägen. Fastighetsägarna begär att samtlig dokumentation från de senaste 20 åren som styrker att soptömning och postutdelning är ett omfattande problem redovisas.

Fastighetsägarna delar inte kommunens bedömning att det är svårigheter att ta sig ut från Vitfåravägen via Svartfåravägen till Söralidsvägen med nuvarande trafiklösning. De efterfrågar dokumentation som styrker detta och då främst skrivelser från boende inom området.

Kommentar:

Angående kommunens ställningstagande till öppnandet av säckgatorna, se kommentar till yttrande 11. Svårigheter med soptömning har framkommit i dialog med remissinstanser. Kommunen har ej någon sammanställning över upplevda problem att ta sig ut på Söralidsvägen via Svartfåravägen, detta utgör emellertid inte ett av de redovisade argumenten för de förslagna gatukopplingarna.

Samrådsprocessen följde de regler som finns enligt Plan- och bygglagen (2010:900) 5 kap 11, 12 §§. Angående vilka fastigheter som fick information om samrådet, se kommentar till yttrande 11.

Maria Bengs
Planchef

Sofia Holmgren
Planarkitekt