

Detaljplan för **Båthamnsvägens ersättning**  
Österåkers kommun, Stockholms län.

---

Ett förslag till detaljplan för Båthamnsvägens ersättning har varit utställt på granskning under tiden 25 november – 20 december 2016. Planförslaget har under granskningstiden visats i Alceahuset, på Information Österåker i Åkersberga centrum samt varit tillgängligt på kommunens hemsida. Dessförinnan var det ett samråd kring planförslaget under tiden 3 – 31 mars 2015. Ett samrådsmöte hölls den 18 mars 2015 i Alceahuset. Samrådet redovisas i samrådsredogörelsen daterad 2016-11-16.

Inkomna yttranden sammanfattas och kommenteras i denna samrådsredogörelse.

Skriftliga yttranden har inkommit från:

### Remissinstanser

1. Länsstyrelsen i Stockholms län
2. Lantmäteriet
3. Trafikverket
4. Trafikförvaltningen SLL
5. Storstockholms brandförsvär
6. Skanova Access AB
7. E.ON Elnät Sverige AB
8. E.ON Värme Sverige AB
9. Österåkers hembygds- och fornminnesförening

### Sakägare enligt fastighetsförteckningen

10. Runö 7:146

### Övriga

11. Mats Højbrandt

### Synpunkter inkomna efter granskningstidens slut

12. Kommunala pensionärsrådet

### Revideringar av detaljplanen

- Del av fastigheten Runö 7:110 belägen närmast den föreslagna cirkulationsplatsen planläggs som allmän plats (park) istället för kvartersmark för handel, kontor och bilservice.
- Planbestämmelse om att skyddsräll ska anläggas i järnvägen ändras till att antingen skyddsräll eller kantbalk som säkerhetsåtgärd ska anläggas.
- Planbeskrivningen har utökats under avsnitten *Miljö kvalitetsnormer*, *Dagvatten*, *Ekonomiska konsekvenser* och *Sammanställning av planens konsekvenser*.
- Redaktionella ändringar av plan- och genomförandebeskrivningen.

## Yttranden

### I. Länsstyrelsen i Stockholms län

Av 2 kap. 10 § PBL följer att miljö kvalitetsnormer enligt 5 kap miljöbalken, MB, ska följas vid planläggning. Bestämmelsen innebär att planering och planläggning ska göras på ett sådant sätt att möjligheterna att uppfylla miljö kvalitetsnormerna underlättas.

EU-domstolen har i en dom som meddelades den 1 juli 2015, mål C461/13, gällande hur MKN enligt ramdirektivet för vatten ska tolkas och tillämpas i tillståndsärenden, funnit att medlemsstaterna är skyldiga att inte meddela tillstånd till verksamheter som riskerar att orsaka en försämring av status eller när uppnående av god ekologisk ytvattenstatus äventyras. I domen tolkar EU-domstolen också begreppet försämring i direktivet såsom en försämring till en lägre klass för en enskild kvalitetsfaktor även om den sammanvägda statusen inte försämras. Vidare anser domstolen att för en kvalitetsfaktor som redan befinner sig i lägsta klass innebär varje försämring av denna kvalitetsfaktor en ”försämring av status”.

Avgörandet innebär att större krav även måste ställas på underlag i planärenden för att kunna bedöma om en detaljplan riskerar att leda till en försämring av status eller äventyrar uppnåendet av miljö kvalitetsnormer i vattenförekomster.

För att kunna bedöma om planen kan medverka till att miljö kvalitetsnormer kan följas behöver en beskrivning tillföras gällande planens effekter på relevanta kvalitetsfaktorer i berörda vattenförekomster. Även låga föroreningshalter kan innebära en försämring av en miljö kvalitetsfaktor. Försämring är inte tillåten om statusen på en faktor sänks p.g.a. den förändrade belastningen.

Kommunen behöver visa att den samlade renande effekten av åtgärderna i detaljplanen inte innebär en ökad belastning av näringsämnen och metaller på Åkers kanal. Det går i dagsläget inte att utläsa ur planhandlingarna. Det behöver förtydligas hur utsläppen av föroreningar från dagvatten till recipient inte ökar och helst minskas.

#### *Kommentar*

*Dagvattenutredningen samt planbeskrivningen har fördjupats och kompletterats gällande planförslagets dagvattenhantering och påverkan på MKN i recipienterna.*

*Recipienternas ekologiska status har klassats som måttlig med avseende på kvalitetsfaktor näringsämnen. Planen bedöms inte leda till någon statusförsämring eller äventyra uppnåendet av MKN för ekologisk status för varken Åkerströmmen eller Trälhavet. Belastningsberäkningar visar att fosfor- och kvävehalterna kommer att ligga i samma nivå före som efter genomförandet av planen och dessutom är fosfor- och kvävebelastningen väldigt liten relativt recipienternas övriga avrinningsområde. Förutom fosfor och kväve visar föroreningsbelastningsberäkningarna ingen ökning av de särskilt förorenande ämnena (t.ex. koppar, krom och zink). Föroreningsbelastningsberäkningarna visar inte heller någon ökning av de prioriterade ämnena (t.ex. kadmium, bly, nickel) och bedöms därmed inte påverka den kemiska ytvattenstatusen.*

## 2. Lantmäteriet

Plankartan verkar följa Boverkets riktlinjer som finns för Plan- och bygglagen innan 1 januari 2015. Detta bör framgå i planhandlingarna.

Servituten är angivna i grundkartan, vilket är bra. Däremot saknas beteckningarna för de ledningsrätter som finns i området. Ledningsrätten 0117-93/66.1 verkar påverka del av den mark som ska regleras till Runö 7:110. Ifall inte ledningsrätten ska flyttas bör detta vara ett u-område. Detsamma gäller 0117-04/103.1.

Under "Fastighetsrättsliga konsekvenser" i genomförandebeskrivningen bör det framgå vem som ansöker om och bekostar lantmäteriförrättningar.

I genomförandebeskrivningen står att den exakta fördelningen av kostnader för genomförandet av planen regleras i genomförandeavtalet mellan kommunen och Trafikförvaltningen. I Plan- och bygglagen är det dock angivet att de ekonomiska konsekvenserna ska redovisas. I genomförandebeskrivningen ska det därmed framgå hur kommunen har för avsikt att reglera kostnaderna samt vem som ska utge ersättning för fastighetsregleringar.

Under "Vatten och avlopp" framgår att ombyggnationer och/eller flytt av ledningar kan bli aktuellt. Det behöver vidare förklaras vem som bekostar detta, ifall ledningarna omfattas av ledningsrätt som behöver omprövas och vem som i sådana fall ansöker om och bekostar detta.

Det behöver beskrivas ifall servituten 0117-11/56.1 samt 0117-90/68.1 påverkas av detaljplanen och ifall infarten till "HGK parkering" i plankartan ska använda samma infart. Det behöver beskrivas ifall det i sådana fall kan bli aktuellt med en gemensamhetsanläggning istället. Det ska även framgå ifall det blir konsekvenser gällande förvaltning av marken som regleras eller som genom detaljplanen får en ändrad användning.

Det bör förtydligas ifall AB Storstockholms Lokaltrafik (SL) är samma organisation som åsyftas med Trafikförvaltningen i Stockholms län, då det är SL som står som lagfaren ägare.

### *Kommentar*

*Planbeskrivningens första avsnitt kompletteras med information att plankartan följer äldre allmänna råd.*

*Grundkartan har kompletterats med beteckningar för ledningsrätter. Inom fastigheten Runö 7:110 bedöms u-område för ledningsrätt 0117-04/103.1 inte vara nödvändigt då denna enbart tjänar huvudbyggnaden inom fastigheten. Den kvartersmark som i granskningsversionen av detaljplanen berördes av ledningsrätt 0117-93/66.1 har ändrats till allmän plats (park) och u-område är därför inte nödvändigt.*

*Kommunen ansöker om och bekostar lantmäteriförrättningar. Genomförandebeskrivningen har förtydligats och utvecklats under kapitlen "Organisatoriska frågor" och "Ekonomiska konsekvenser".*

*Genomförandebeskrivningen har förtydligats gällande AB Storstockholms lokaltrafik, som är ansvarig part för genomförandet av järnvägsombyggnaden.*

### 3. Trafikverket

Trafikverket saknar en analys av påverkan på väg 276 till följd av Båthamnsvägens stängning och anser det viktigt att den tilltänka cirkulationsplatsen utmed väg 276 utreds för att klara den framtida kapaciteten. Det får inte bildas köer på väg 276, i eller mellan korsningar, till följd av detaljplanen.

Åtgärder i den statliga transportinfrastrukturen, vilka erfordras för planens genomförande, ska regleras i avtal mellan kommunen och Trafikverket innan planen antas. Avtalet ska reglera finansiering och genomförande. Trafikverket har ingen möjlighet att bekosta eventuella åtgärder.

#### *Kommentar*

*Avtal mellan kommunen och Trafikverket har upprättats. Trafikstudie av korsningen har tagits fram vid tidigare tillfälle och fungerar som underlag till avtalet.*

### 4. Trafikförvaltningen SLL

Idag trafikeras befintlig vägkoppling som korsar Roslagsbanan med närtrafik. Planeringen pågår dock för större utbyggnader av Kanalstaden och Täljöviken. Hur dessa områden kommer trafikeras är inte fastställt men det är troligt att busstrafik kommer att trafikera planområdet mellan Täljöviken och Åkersberga station. Planen behöver därför möjliggöra busstrafik i denna relation. Planhandlingarna skulle kunna förtydligas avseende utformning av vägområdet genom redovisning av sektioner. Cirkulationsplatsen vid Rallarvägen behöver utformas så att utrymme finns för en normalstor buss. Utformningen ska göras enligt Trafikförvaltningens riktlinjer RiBuss.

Trafikförvaltningen konstaterar att befintliga ledningar kan behöva flyttas och nya läggas. Plankartan redovisar u-områden för ledningar ansvarsfördelningen mellan SL och kommunen regleras i ett genomförandeavtal.

Trafikförvaltningen vill inför framtiden, utanför ramen för dubbelspårsutbyggnaden, informera om att när nya ledningar ska dras behöver ledningskorsningsavtal mellan SL och ledningshavaren upprättas. Samråd ska ske med Trafikförvaltningen via den blankett som finns på [sll.se/bygga](http://sll.se/bygga).

#### *Kommentar*

*Cirkulationsplatserna inom planområdet är dimensionerade för att kunna klara av en svängande buss, dock är de inte tillräckligt stora för att bussen ska kunna rymmas i eget körfält. Av utrymmesskäl mot den nya järnvägsbron och befintlig bebyggelse är det inte möjligt att dimensionera upp cirkulationsplatsen vid korsningen Rallarvägen-Stationsvägens förlängning, dock är det i dagsläget inte troligt att bussar i linjetrafik kommer trafikera Stationsvägens förlängning vilket innebär att antalet svängande bussar bör bli ganska begränsat. Inte heller Sågvägen, där en cirkulationsplats är planerad vid korsningen med den nya entrégatan, är planerad att vara bussgata i framtiden.*

*Övriga synpunkter noteras.*

## 5. Storstockholms brandförsvaret

Storstockholms brandförsvaret har inget ytterligare att tillägga sitt tidigare yttrande på detaljplaneförslaget.

### *Kommentar*

*För svar på sanrådsyttrandet, se punkt 5 i samrådsredogörelse daterad 2016-11-16.*

## 6. Skanova Access AB

Skanova har markförlagda teleanläggningar inom planområdet som även försörjer närliggande företagsområden. Skanova önskar att så långt som möjligt behålla befintliga teleanläggningar för att undvika olägenheter och kostnader i samband med flytt. Denna ståndpunkt ska noteras i planhandlingarna. Vid flytt eller andra åtgärder på Skanovas anläggningar som föräns av exploateringen så ska den part som initierar åtgärden även bekosta den.

### *Kommentar*

*Genomförandebeskrivningen förtydligas under punkt "Ansvarsfördelning" gällande hantering av eventuell flytt eller ombyggnad av ledningar.*

## 7. E.ON Elnät Sverige AB

Förtydligande ska göras i genomförandedelen att E.ON Elnät har anläggningar/ledningar som berörs av kommande exploatering och att flytt av dessa bekostas av kommunen eller exploatör om inget annat föreskrivs i avtal eller lagstiftning.

### *Kommentar*

*Genomförandebeskrivningen förtydligas under punkt "Ansvarsfördelning" gällande hantering av eventuell flytt eller ombyggnad av ledningar.*

## 8. E.ON Värme Sverige AB

E.ON Värme i Stockholm har fjärrvärmeledningar i aktuellt område utmed spåret och inom planområdet. Vid arbeten intill och på dessa ledningar vill E.ON Värme bli kontaktade för att ha möjlighet att projektera om dem i egen regi i samråd med exploatören. Initiativtagaren till flytt av ledningen ersätter kostnader för densamma. Befintliga rättigheter ersätts med likvärdiga.

### *Kommentar*

*Genomförandebeskrivningen förtydligas under punkt "Ansvarsfördelning" gällande hantering av eventuell flytt eller ombyggnad av ledningar.*

## 9. Österåkers hembygds- och fornminnesförening

Ingen erinran.

## 10. Runö 7:146

Fastigheten Runö 7:146 ligger delvis inom det område som omfattas av den föreslagna detaljplanen. En del av fastigheten kommer enligt detaljplaneförslaget att tas i anspråk för allmän plats (väg) och bli föremål för inlösen. Fastigheten berörs därmed av den föreslagna planen. I dagsläget kan fastighetsägaren inte helt överblicka och kvantifiera konsekvenserna av att kommunen planerar att ta i anspråk en del av fastigheten. I ljuset av detta vill fastighetsägaren yttra sig under granskningen för att bevara sin rätt att, i förekommande fall, överklaga ett beslut om antagande av detaljplanen.

Planförslaget innebär att den sydliga delen av fastigheten tas i anspråk för vägändamål. Det berörda området har en areal om 1 980 m<sup>2</sup> ("Området"), vilket motsvarar en dryg fjärdedel av fastighetens totala yta. Hela fastighetens södra gräns kommer om planförslaget förverkligas och Området tas i anspråk att förskjutas norrut och fastighetsgränsen kommer i princip att hamna i huslivet på fastighetens stora handelsbyggnad. Förlusten av Området kommer medföra betydande negativ inverkan för fastigheten och den pågående markanvändningen. Genom åtgärden kommer den befintliga byggrätten på Fastigheten att minska med omkring 600 kvm BTA och fastigheten kommer få en klart försämrad utformning och arrondering. Möjligheterna till en rationell utveckling av fastigheten och den pågående verksamheten kommer därmed att begränsas avsevärt. Fastigheten kommer dessutom att gå miste om närmare 30 parkeringsplatser, vilket kommer få kännbara konsekvenser eftersom parkeringsytan är av väsentlig betydelse för verksamheten på fastigheten som består i livsmedelshandel i form av en Lidl-butik. Den planerade åtgärden kommer också att föra med sig uppenbara hinder och svårigheter att utföra underhåll av handelsbyggnaden i allmänhet och dess fasad i synnerhet. Enligt 4 kap. 36 § första stycket PBL ska en detaljplan vara utformad med skälig hänsyn till bland annat befintliga bebyggelse- och fastighetsförhållanden och pågående markanvändning. I enlighet med 4 kap. 36 § andra stycket PBL ställs särskilda krav på att planen utformas så att den som nödgas avstå rättigheter inte drabbas av olägenheter som inte står i rimlig proportion till nyttan av planen från allmän synpunkt. Planen måste alltså uppfylla kravet på proportionalitet, vilket också följer av det allmänna kravet på hänsynstagande till enskilda intressen i 2 kap. 1 § PBL och den övergripande proportionalitetsprincipen. I enlighet med ovan kommer planläggningen innebära ett betydande intrång i den pågående markanvändningen. Rådigheten över Området har därmed stor betydelse för fastighetens värde. Att omvandla Området till allmän plats i enlighet med planförslaget och en därmed sammanhängande inskränkning i förfoganderätten skulle enligt en tidigare ingiven värdering innebära en värdeminskning på fastigheten om i vart fall cirka 4 000 000 kronor. Det har ålegat kommunen att noggrant pröva tyngden i de allmänna och de enskilda motstående intressena och väga dem mot varandra samt redovisa skälen för varför det ena intresset väger tyngre än det andra. Det måste finnas en rimlig balans mellan å ena sidan vad det allmänna vinner och å andra sidan vad fastighetsägaren förlorar till följd av planläggningen. Fastighetsägaren ifrågasätter om planförslaget uppfyller dessa krav på hänsyn och proportionalitet i relation till fastigheten, den pågående markanvändningen och de enskilda intressena. Härvid ska också beaktas att fastighetsägaren inte tillförs någon direkt nytta av planläggningen. Det kan i vart fall ifrågasättas om intressekonflikterna blivit tillräckligt utredda.

*Kommentar*

*Dialog mellan kommunen och fastighetsägaren har förts under planarbetets gång där ersättnings- och genomförandefrågor har behandlats. Vid det fastighetsintrång som krävs för att möjliggöra Stationsvägens förlängning kommer fastighetens in- och utfart samt parkering behöva omdisponeras, vilket tillsammans med ersättningsfrågor hanteras i samråd med fastighetsägaren.*

## 11. Mats Højbrandt

Marken kan disponeras bättre genom att krympa avståndet mellan spåren från nuvarande ca 7 m till maximalt 4 m, vilket även innebär att Stationsvägens förlängning och den nya cirkulationsplatsen vid Rallarvägen kan förläggas längre söderut och minska markintrånget. Den utökade ytan mellan Stationsvägens förlängning och väg 276 kan då användas för ny bebyggelse, t.ex. i form av ett 50-tal nya lägenheter. Även om detta område inte tas med i denna detaljplan så bör det möjliggöras i framtiden och inte slösas bort. Det minskade spårområdet innebär även att markförstärkande arbeten vid järnvägsbron kan ske på en mindre yta och därmed billigare. Vidare bör kurvradien på det norra spåret så att det stämmer med det nya så att tågen kan passera med framtida full hastighet.

Den nya järnvägsbron bör göras så smäcker som möjligt med max 14 tons axellast. Exempel på smäcker bro är Roslagsbanans bro över Värtabanan vid Albano, visserligen utförd i metall vilket kan ge något högre ljudnivå än betong.

*Kommentar*

*Detaljplanen reglerar spårområdets bredd men inte järnvägsspårens avstånd till varandra eller kurvradier. Intentionen från SL är dock att i största möjliga mån kunna behålla befintliga spår och anläggningar. En fördel med att behålla befintliga spåravstånd är att det möjliggör en etappvis ombyggnad där trafik kan rulla på det ena spåret medan det andra är avstängt.*

*Den nya järnvägsbron utformas enligt SL:s tekniska riktlinjer. Dess tjocklek regleras inte av detaljplanen.*

## 12. Kommunala pensionärsrådet

Det är positivt att den gamla järnvägs korsningen försvinner och ersätts med en planskild väg till Österskär. För att främja förbindelserna med det handelsområde som finns vid Rallarvägen och i Pilstugetomtens område är det positivt med en GC-väg längs den nya Båthamnsvägen. Samtliga vägpassager bör bli så säkra som möjligt att passera med hänsyn till de äldres och handikappades möjligheter. GC-korsningar bör förses med trafikljus eller vara planskilda. Belysning av vägarna är viktig, särskilt vid övergångsställen.

Det måste också ordnas med allmänna kommunikationer till det handelsområde som växer fram vid Pilstugetomten, både dag- som kvällstid.

*Kommentar*

*Planskild korsning mellan GC-trafik och Roslagsbanan ordnas vid den nya järnvägsbron, i övrigt byggs inga nya planskilda korsningar inom planområdet. Exakt utformning av övergångsställen och belysning sker i detaljprojekteringen och regleras inte av detaljplanen,*

*Busshållplatserna vid Pilstugetorget, Korsgärdesvägen och Runö gård ligger i nära anslutning till både den befintliga och kommande handeln vid Rallarvägen och Pilstugetorget. Planen reglerar dock inte busslinjernas trafikering.*

Alexander Larsson  
Planarkitekt