

AU § 76

Dnr KS 2011/60-623

Utdrag: akten, KS

Revidering av riktlinjer för skolskjutsverksamhet i Österåkers kommun för elever i grundskola och särskola**Ärende**

Väg- och trafikenheten har i uppgift att samordna och ta beslut om skolskjuts för elever i grundskolan och särskolan. Riktlinjerna för skolskjuts har setts över utifrån två syften: (1) Göra det tydligare för kommunens invånare vilka regler som gäller för skolskjuts. (2) Se över om ändring av riktlinjerna kan innebära kostnadseffektiviseringar.

Beredning

- Samhällsbyggnadsnämnden behandlade ärendet den 26 april 2011, § 64.
- Väg- och trafikenheten redogör för ärendet i tjänsteutlåtande daterat 2011-04-01.

Yrkande

- Ann-Christine Furustrand (S) yrkar att arbetsutskottets förslag kompletteras med följande:

Samhällsbyggnadsnämnden ges i uppdrag att undanröja skymmande buskar och stärka belysningen på gång- och cykelvägar där så behövs.

Proposition

Ordföranden ställer proposition på Ann-Christine Furustrands (S) yrkande mot avslag av densamma och finner att arbetsutskottet beslutar att avslå Ann-Christine Furustrands (S) yrkande.

Votering

Votering begärs och genomförs med ja-röst för avslag av Ann-Christine Furustrands (S) yrkande och nej-röst för bifall till Ann-Christine Furustrands (S) yrkande.

Voteringen utfaller enligt nedan med 3 ja-röster mot 1 nej-röst:

ja-röst

Johan Boström (M)
Elisabeth Gunnars (FP)
Michaela Fletcher Sjöman (M)

nej-röst

Ann-Christine Furustrand (S)

Forts.



Justerandes sign

ACF

Utdragsbestyrkande

Forts. § 76

Arbetsutskottet har således beslutat att avslå Ann-Christine Furustrands (S) yrkande.

Arbetsutskottets förslag

Kommunstyrelsen beslutar

Revidering av riktlinjer för skolskjutsverksamhet antas enligt förslag daterat 2011-04-01. De reviderade riktlinjerna gäller från och med 2011-07-01.

Protokollsanteckning

– Ann-Christine Furustrand (S) medges lägga nedan angiven anteckning till protokollet:

För att eleverna skall nyttja gång- och cykelvägarna krävs det att eleverna upplever dem som trygga och säkra. På en workshop den 10 maj för att göra Österåker till en bättre kommun för ungdomar, lyfte just några ungdomar upp det som ett problem att gång- och cykelvägarna inte kändes trygga och pekade på att det finns buskar som skymmer och belysningen inte alltid är så bra. Vi socialdemokrater vill att detta åtgärdas skyndsamt. För att det skall ske anser vi att beslut ska fattas. Därför lades vid dagens sammanträde ett konkret förslag på att ett uppdrag ges så att skymmande buskar undanröjs och att belysningen stärks där så behövs. Tyvärr fick vi inget gehör för det förslaget.

Ann-Christine Furustrand (s)



Justerandes sign



Utdragsbestyrkande

§ 64

Revidering av riktlinjer för skolskjutsverksamheten i Österåkers kommun för elever i grundskola och särskola**Beslut**

Samhällsbyggnadsnämnden föreslår Kommunstyrelsen besluta:

Revidering av riktlinjer för skolskjutsverksamhet antas enligt förslag daterat 2011-04-01. De reviderade riktlinjerna gäller från och med 2011-07-01.

Bakgrund

Samhällsbyggnadsförvaltningens väg- och trafikenhet har i uppgift att samordna och ta beslut om skolskjuts för elever i grundskolan och särskolan.

Riktlinjerna för skolskjuts har setts över utifrån två syften:

1. Göra det tydligare mot kommunens invånare vilka regler som gäller för skolskjuts.
2. Se över om ändring av riktlinjerna kan innebära kostnadseffektiviseringar.

2010-05-31 antog Kommunstyrelsen en riktlinje om självskjutsersättning för färd över vatten, den förs nu in i dokumentet (KS § 154)

Föreslagna förändringar av riktlinjerna.

Under punkt 2.2.5 anges att väntetid på skoltaxi kan uppstå vid skoldagens slut med 0,5 timme för år 1-3 och 1 timme för år 4-9, detta för att uppnå samordningsvinster och minimera antalet taxibilar.

Under punkt 5 "Val av annan skola än den som kommunen skulle placerat eleven i" anges att elev kan erhålla busskort vid val av annan skola än anvisad under förutsättning att avståndskriterier uppfylls.

Får de inte busskort (förutsatt att de tre kriterierna under punkt 5 är uppfyllda) kommer sannolikt behovet av taxiresor att öka, vilket kommer att ha en negativ påverkan av budget för resorna.

Elev som går i friskola inom Österåkers kommun tilldelas busskort om avståndet till anvisad kommunal skola uppfyller avståndskriterierna. Det är inte möjligt att underlåta att dela ut ett sådant då det i Uppsala kommun blivit ett prejudikat innebärande att kommunen är skyldig att utdela busskort vid val av friskola.

Under punkt 6 "Gemensam vårdnad" är förändringen att endast en av vårdnadshavarna måste bo inom skolans upptagningsområde för att skolskjuts



ska beviljas, tidigare skulle båda vårdnadshavarna vara bosatta inom upptagningsområdet. Denna förändring är föranledd av en dom i Regeringsrätten 2002, det har inte i tidigare riktlinjer tagits hänsyn till detta.

Dessutom har uppdaterad lagtext tillagts på grund av att en ny skollag träder i kraft fr.o.m. 2011-07-01

Nämndens slutsatser

Skolskjutsbesluten följer lagar och riktlinjer som redan är hårt uppstyrda och revidering av riktlinjer påverkar inte kostnader för skolskjuts.

Riktlinjerna har däremot i detta förslag blivit tydligare.

För att effektivisera verksamheten avseende kostnader krävs att kommunen arbetar för att bygga ut GC-nätet och att kunna erbjuda skolelever med särskilda behov verksamhet inom kommunen.

Gång- och cykelvägar

Fortsatt utbyggnad av kommunens gång- och cykelvägar har en positiv effekt på skolskjutsresorna. Det finns två identifierade sträckor där anläggande av gång- och cykelväg skulle ha en positiv inverkan på möjligheten för eleverna att själva ta sig till skolan och därmed minska behovet av taxi- och bussresor. Sträckorna är hela Margretelundsvägen och en sträckning mellan Kvisslingbyvägen genom naturmark till Murkelvägen. Marken för behövd gång- och cykelväg tillhör inte kommunen och därför kräver detta avtal och eventuellt detaljplan för att åstadkomma. Det innebär en stor kostnad att anlägga gång- och cykelvägarna men de kan sannolikt räknas hem på lång sikt mot besparing av skolskjutsresor. Med hänsyn till ovan skrivna tar de tid att åstadkomma.

Egen verksamhet

Den absolut största faktorn, som har störst effekt på kostnaden för skolskjutsresor är om fler verksamheter/skolor för barn med neuropsykiatriska funktionshinder startas i Österåkers kommun. Idag reser många av dessa elever med taxi då de inte klarar att resa med kollektivtrafiken till andra kommuners verksamheter. Att resa till Täby kostar ungefär sex gånger så mycket som att resa inom Österåkers kommun. Vid beslut om skolplacering ska det framgå hur en annan nämnd påverkas av kostnader för samhällsbetalda resor

Tidigare beredning, källhänvisning och bilagor

I ärendet föreligger tjänsteutlåtande daterat 2011-04-01 från samhällsbyggnadsförvaltningens väg- och trafikenhet, Dnr SBN 2011/82-623.

Bilaga 1. "Regler och tillämpningsanvisningar (riktlinjer) för skolskjutsverksamheten i Österåkers kommun för elever i grundskola och särskola".

Väg och Trafikenheten
Kristina Dahl

2011-04-01 Dnr SBN 2011/82-623

Till Samhällsbyggnadsnämnden/KS

Revidering av riktlinjer för skolskjutsverksamheten i Österåkers kommun för elever i grundskola och särskola.

Beslutsförslag

Samhällsbyggnadsnämnden föreslår Kommunstyrelsen besluta

Revidering av riktlinjer för skolskjutsverksamhet antas enligt förslag daterat 2011-04-01. De reviderade riktlinjerna gäller från och med 2011-07-01.

Bakgrund

Väg och trafikenheten har i uppgift att samordna och ta beslut om skolskjuts för elever i grundskolan och särskolan.

Riktlinjerna för skolskjuts har setts över utifrån två syften:

1. Göra det tydligare mot kommunens invånare vilka regler som gäller för skolskjuts.
2. Se över om ändring av riktlinjerna kan innebära kostnadseffektiviseringar.

2010-05-31 antog Kommunstyrelsen en riktlinje om självskjutsersättning för färd över vatten, den förs nu in i dokumentet (KS § 154)

Föreslagna förändringar av riktlinjerna.

Under punkt 2.2.5 anges att väntetid på skoltaxi kan uppstå vid skoldagens slut med 0,5 timme för år 1-3 och 1 timme för år 4-9, detta för att uppnå samordningsvinster och minimera antalet taxibilar.

Under punkt 5 "Val av annan skola än den som kommunen skulle placerat eleven i" anges att elev kan erhålla busskort vid val av annan skola än anvisad under förutsättning att avståndskriterier uppfylls. Får de inte busskort (förutsatt att de tre kriterierna under punkt 5 är uppfyllda) kommer sannolikt behovet av taxiresor att öka, vilket kommer att ha en negativ påverkan av budget för resorna.

Elev som går i friskola inom Österåkers kommun tilldelas busskort om avståndet till anvisad kommunal skola uppfyller avståndskriterierna. Det är inte möjligt att underlåta att dela ut ett sådant då det i Uppsala kommun blivit ett

prejudikat innebärande att kommunen är skyldig att utdela busskort vid val av friskola.

Under punkt 6 "Gemensam vårdnad" är förändringen att endast en av vårdnadshavarna måste bo inom skolans upptagningsområde för att skolskjuts ska beviljas, tidigare skulle båda vårdnadshavarna vara bosatta inom upptagningsområdet. Denna förändring är föranledd av en dom i Regeringsrätten 2002, det har inte i tidigare riktlinjer tagits hänsyn till detta.

Dessutom har uppdaterad lagtext tillagts på grund av att en ny Skollag träder i kraft fr.o.m. 2011-07-01

Förvaltningens slutsatser

Skolskjutsbesluten följer lagar och riktlinjer som redan är hårt uppstyrda och revidering av riktlinjer påverkar inte kostnader för skolskjuts. Riktlinjerna har däremot i detta förslag blivit tydligare.

För att effektivisera verksamheten avseende kostnader krävs att kommunen arbetar för att bygga ut GC-nätet och att kunna erbjuda skolelever med särskilda behov verksamhet inom kommunen.

Gång- och cykelvägar

Fortsatt utbyggnad av kommunens gång- och cykelvägar har en positiv effekt på skolskjutsresorna. Det finns två identifierade sträckor där anläggande av gång- och cykelväg skulle ha en positiv inverkan på möjligheten för eleverna att själva ta sig till skolan och därmed minska behovet av taxi- och bussresor. Sträckorna är hela Margretelundsvägen och en sträckning mellan Kvislingbyvägen genom naturmark till Murkelvägen. Marken för behövd gång- och cykelväg tillhör inte kommunen och därför kräver detta avtal och eventuellt detaljplan för att åstadkomma. Det innebär en stor kostnad att anlägga gång- och cykelvägarna men de kan sannolikt räknas hem på lång sikt mot besparing av skolskjutsresor. Med hänsyn till ovan skrivna tar de tid att åstadkomma.

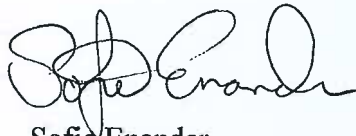
Egen verksamhet

Den absolut största faktorn som har störst effekt på kostnaden för skolskjutsresor är om fler verksamheter/skolor för barn med neuropsykiatriska funktionshinder startas i Österåkers kommun. Idag reser många av dessa elever med taxi då de inte klarar att resa med kollektivtrafiken till andra kommuners verksamheter. Att resa till Täby kostar ungefär sex gånger så mycket som att resa inom Österåkers kommun.

Vid beslut om skolplacering ska det framgå hur en annan nämnd påverkas av kostnader för samhällsbetalda resor

Tidigare beredning, källhänvisning och bilagor

Bilaga 1. "Regler och tillämpningsanvisningar (riktlinjer) för
skolskjutsverksamheten i Österåkers kommun för elever i grundskola och
särskola", daterad 2011-03-01



Sofie Enander
Enhetschef



Kristina Dahl
Samordnare av samhällsbetalda resor

Regler och tillämpningsanvisningar (riktlinjer) för skolskjutsverksamheten i Österåkers kommun för elever i grundskola och särskola

Förslag till reviderade riktlinjer, **ny text skriven i röd färg**
Där ingen röd text finns har ingen förändring gjorts

Följande reviderade riktlinjer för skolskjuts för elever i grundskolan och särskolan i Österåkers kommun kompletterar de lagar och förordningar som gäller för skolskjuts.

1. Bakgrund

Rätten till skolskjuts regleras huvudsakligen i Skollagen. Kommunen har möjlighet att i viss utsträckning begränsa rätten till skolskjuts.

Utgångspunkten är

- färdvägens längd
- trafikförhållandena
- funktionshinder
- annan särskild omständighet

Under bilaga A återfinns tillämplig lagtext.

2. Vem är berättigad till skolskjuts?

- Generellt gäller att utgångspunkten vid bedömningen är elevens folkbokföringsadress (se nedan under 6 Gemensam vårdnad).
- **Skolskjuts avser resa mellan hemmet/korttidsboende och skola**
- Skolskjuts beviljas normalt för ett läsår eller en termin.

Elever i grundskolan (skolår 1-9, ej förskoleklass) och i särskolan, vars hemkommun är Österåkers kommun, har rätt till skolskjuts enligt de regler som anges nedan.

Elever inom fritidshemsverksamhet är inte berättigade till skolskjuts.

För elev bosatt på ö utan reguljär båtförbindelse kan s.k. självskjutsersättning erbjudas för färd över vattnet till närmaste skolskjutshållplats

2.1 Grundregler

Ovannämnda elever erhåller skolskjuts om avståndet mellan bostaden och anvisad kommunal skola överstiger

- 3 km för elev i skolår 1-3
- 4 km för elev i skolår 4-9

Allmänna kommunikationer ska i första hand användas för skolskjuts. Om allmänna kommunikationer inte kan användas på grund av att

- eleven har permanenta funktionshinder som påverkar förmågan att resa på detta sätt
 - allmänna kommunikationer saknas
 - tidtabeller inte på ett acceptabelt sätt överensstämmer med skolans tider
- kan särskild skolskjuts beviljas (se nedan).

Om allmänna kommunikationer kan användas vid någon av turerna morgon/-eftermiddag skall dessa användas.

2.2. Särskild skolskjuts

Med särskild skolskjuts avses fordon som ej går i ordinarie linjetrafik.

2.3 Särskild skolskjuts på grund av avstånd till hållplats eller tågstation

Om gångavståndet mellan bostaden och hållplatsen för linjetrafik/tågstationen överstiger

3 km för elev i skolår 1-3

4 km för elev i skolår 4-9

beviljas särskild skolskjuts.

En bedömning görs huruvida den särskilda skolskjutsen skall beviljas fram till närmaste hållplats för linjetrafik/tågstation eller till skolan.

2.4 Särskild skolskjuts på grund av lång väntetid

Särskild skolskjuts beviljas om väntetiderna på ordinarie linjetrafik överstiger

- 0,5 timme för elev i skolår 1-3

- 1 timme för elev i skolår 4-9

Elevens ordinarie schema är utgångspunkt vid bedömning. Väntetider som uppstår tillfälligt, t.ex. på grund av inställda lektioner eller liknande, berättigar inte till särskild skolskjuts. Förseningar eller inställda turer i den ordinarie linjetrafiken berättigar inte till särskild skolskjuts.

2.5 Väntetid i skolan

På grund av samordning av särskild skolskjuts kan väntetider på denna uppstå efter skoltidens slut med

- 0,5 timme för elev i skolår 1-3

- 1 timme för elev i skolår 4-9

3. Trafikförhållanden

Oavsett ovan nämnda avståndsregler kan skolskjuts beviljas om gång- eller cykelvägen bedöms vara trafikfarlig. Bedömning görs av trafikingenjör och skolskjutsansvarig.

4. Uppsamlingsställen

I de fall samåkning kan ske från angivna uppsamlingsställen skall eleven själva ta sig dit. En bedömning av avstånd och vägens trafikfarlighet fram till uppsamlingsstället görs av trafikingenjör och skolskjutsansvarig.

Gångavståndet mellan bostaden och uppsamlingsstället skall inte överstiga

- 3 km för elev i skolår 1-3

- 4 km för elev i skolår 4-9

eller bedömas trafikfarlig.

5. Val av annan skola än den som kommunen skulle placera eleven i

Elev som väljer att gå i en annan grundskola än den som kommunen normalt skulle ha placerat eleven i, är inte berättigad till skolskjuts (se 4 kap. 7 § 3 st Skollagen).

Elev som valt att gå i en annan grundskola inom Österåkers kommun kan tilldelas SL-kort under förutsättning att:

- avståndet mellan elevens bostadsadress och av kommunen anvisad skola berättigar till skolskjuts
- samt att avståndet mellan elevens bostadsadress och vald skola inte understiger i riktlinjerna angivna avstånd för skolskjuts (se punkt 2.1)

Elev som väljer att gå i en annan grundskola än den som kommunen normalt skulle ha placerat eleven i, är inte berättigad till skolskjuts men kan under förutsättning att samtliga följande tre kriterier uppfylls få ett SL-kort av kommunen.

- Eleven går i skola i Österåkers kommun
- Avståndet till av kommunen anvisad skola är så långt ifrån bostaden att skolskjuts skulle beviljas, dvs. längre än 3 km för elever i skolår 1-3 och längre än 4 km för elever i skolår 4-9.
- Eleven har ett avstånd till sin nuvarande/vald skola som överstiger ovan nämnda kilometerantal.

6. Gemensam vårdnad

Skolskjuts vid delad vårdnad och växelvis boende hos båda vårdnadshavarna erhålles i enlighet med principerna i riktlinjerna till och från elevens bostadsadresser i form av skolkort (ej särskild skolskjuts) under följande förutsättningar

vårdnadshavarnas adresserna är belägna inom samma upptagningsområde (skolområde) inom Österåkers kommun samt

eleven går i den grundskola som kommunen placerat eleven i med hänsyn till folkbokföringen

Att vårdnaden är delad och växelvis boende sker skall styrkas.

Elev som har växelvis boende, så kallad gemensam vårdnad, har rätt till skolskjuts under följande förutsättningar:

- Båda bostadsadresserna är belägna inom Österåkers kommun
- Eleven har sin ena bostadsadress inom området för anvisad skola.
- Boendet ska vara likvärdigt på de båda adresserna, t.ex. varannan vecka eller motsvarande arrangemang. Skolskjuts beviljas alltså inte till adress där eleven endast bor t.ex. varannan helg. Det likvärdiga boendet styrks genom underskrift av båda vårdnadshavarna.
- Den eller de adresser vartill skolskjutsen söks ska vara belägen på avstånd från skolan om 3 km för år 1-3 och 4 km för år 4-9.

7. Funktionshinder

Vid permanenta funktionshinder görs individuella bedömningar av behovet av skolskjuts.

Tillfälliga funktionshinder berättigar ej till skolskjuts.

Tillfälliga funktionshinder, t.ex. benbrott, kan berättiga till skolskjuts om skadan inträffat under skoltid eller på väg till eller från skolan. Vid olycksfall utanför skoltid hänvisas till vårdnadshavarens försäkring.

8. Försenade elever

Skolskjutsen har inte någon skyldighet att vänta på elever som inte finns på uppsamlingsstället/utanför bostaden på utsatt tid. Anges avgångstiden som ett tidsintervall ska eleven finnas på uppsamlingsplatsen när tidsintervallet börjar (Exempel: Anges avgångstid för exempelvis skoltaxi till kl. 07.05 – 07.10 ska eleven finnas på uppsamlingsstället kl. 07.05).

Om eleven är försenad till den ordinarie skolskjutsen beviljas inte någon extratur.

9. Ändrat behov av skolskjuts

Ändrat behov av skolskjuts ska anmälas till skolskjutshandläggare och en bedömning huruvida skolskjuts ska beviljas görs utifrån gällande regler. Anmälan ska göras i god tid inför ett ev. beviljande.

Om behovet av skolskjuts upphört ska detta omgående anmälas till skolskjutshandläggare.

Om behovet av skolskjuts upphör ska detta omgående anmälas till skolskjutshandläggare.

10. Avbokning av särskild skjuts

Vid sjukdom eller annan tillfällig avbokning av särskild skolskjuts ska entreprenören kontaktas så snart det är möjligt. Information om tel. nr och rutiner lämnas separat. Vid fler än tre upprepade tillfällen där eleven ej avbokar sin skjuts blir vårdnadshavaren ersättningsskyldig för den merkostnad som kommunen i sin tur får betala.

11. Förkomna kort

Skolkort/färdbevis som förkommit ersätts ej.

12. Avsteg från riktlinjerna m.m.

Skollagen ger kommunen visst utrymme att bedöma rätten till skolskjuts. Behov kan föreligga av annan anledning än färdvägens längd, trafikförhållandena, elevens ålder eller annan omständighet. Då får en individuell prövning göras av vilka möjligheter den enskilde eleven har att ta sig till skolan eller hållplatsen på egen hand. Bedömningen görs av utredare/sakkunnig inom respektive ansvarsområde.

För att uppnå samordningsfördelar kan kommunen göra avsteg från gällande regler så länge en inte alltför stor olägenhet uppstår för eleven. Här får individuella lösningar tillämpas.

13. Force Majeure

Vid force majeure kan skolskjutsen inte garanteras. Som exempel kan nämnas oframkomligt väglag, naturkatastrofer, andra yttre omständigheter, arbetskonflikt, krig, mobilisering, beslag, myndighetsbestämmelser, uppror, upplopp m.m.

Någon ersättning för utebliven skolskjuts på grund av force majeure medges ej.

Bilaga A Tillämplig lagtext

Det är följande paragrafer i Skollagen (SFS 2010:800) som i huvudsak behandlar reglerna kring skolskjuts:

10 kap. Grundskolan

32 § Elever i grundskola med offentlig huvudman har rätt till kostnadsfri skolskjuts från en plats i anslutning till elevens hem till den plats där utbildningen bedrivs och tillbaka, om sådan skjuts behövs med hänsyn till färdvägens längd, trafikförhållanden, elevens funktionsnedsättning eller någon annan särskild omständighet.

Denna rätt gäller dock inte elever som väljer att gå i en annan skolenhet än den där kommunen annars skulle ha placerat dem eller som går i en annan kommuns grundskola med stöd av 25-27 §§. I de fall då det kan ske utan organisatoriska eller ekonomiska svårigheter ska kommunen även anordna skolskjuts i dessa fall.

Elevens hemkommun ska ombesörja att skolskjuts anordnas.

11 kap. Grundsärskolan

31 § Elever i grundsärskola med offentlig huvudman har rätt till kostnadsfri skolskjuts från en plats i anslutning till elevens hem till den plats där utbildningen bedrivs och tillbaka, om sådan skjuts behövs med hänsyn till färdvägens längd, trafikförhållanden, elevens funktionsnedsättning eller någon annan särskild omständighet.

Denna rätt gäller dock inte elever som väljer att gå i en annan skolenhet än den där kommunen annars skulle ha placerat dem eller som går i en annan kommuns grundsärskola med stöd av 25 eller 26 §§. I de fall då det kan ske utan organisatoriska eller ekonomiska svårigheter ska kommunen även anordna skolskjuts i dessa fall.

19 kap. Gymnasiesärskolan

20 § Elever i gymnasiesärskola med offentlig huvudman har rätt till kostnadsfri skolskjuts från en plats i anslutning till elevens hem till den plats där utbildningen bedrivs och tillbaka, om sådan skjuts behövs med hänsyn till färdvägens längd, trafikförhållanden, elevens funktionsnedsättning eller någon annan särskild omständighet.

Denna rätt gäller dock inte elever som väljer att gå i en annan skolenhet än den där kommunen annars skulle ha placerat dem eller som går i en annan kommuns gymnasiesärskola med stöd av 13 eller 14 §§. I de fall då det kan ske utan organisatoriska eller ekonomiska svårigheter ska kommunen även anordna skolskjuts i dessa fall.

Elevens hemkommun eller det landsting som anordnar utbildningen ska ombesörja att skolskjuts anordnas enligt första stycket.

AU § 77

Dnr

Utdrag: akten, KS

Detaljplan för Bergavägen – en stadsgata, etapp A**Ärende**

Kommunstyrelsen tog den 3 maj 2010, § 127 beslut om att godkänna underlaget "Bergavägen – en stadsgata" som underlag för fortsatt detaljplaneläggning. Det aktuella planförslaget är en deletapp i enlighet med den etappindelning som redovisas i programmet.

Beredning

– Samhällsbyggnadsförvaltningen redogör för ärendet i tjänsteutlåtande daterat 2011-04-27.

Arbetsutskottets beslut

Ärendet bereds vidare till Kommunstyrelsen.

Justerandes sign

Utdragsbestyrkande

Samhällsbyggnadsförvaltningen
Maria Bengs

2011-04-27 Dnr SBN 2011/07-214
Rev. 2011-05-12

Till Samhällsbyggnadsnämnden

Detaljplan för Bergavägen - en stadsgata, etapp A

Beslut om antagande av detaljplan.

Beslutsförslag

Samhällsbyggnadsnämnden föreslår Kommunfullmäktige besluta;

1. Förslag till detaljplan för Bergavägen - en stadsgata, etapp A, Österåkers kommun, Stockholms län, antas.

Bakgrund, uppdrag

Kommunstyrelsen godkände 2010-05-03 "Program för Bergavägen - en stadsgata" och gav uppdrag om detaljplanläggning. Det aktuella planförslaget är en deletapp i enlighet med den etappindelning som redovisas i programmet. Syftet med detaljplanen är att möjliggöra en utbyggnad av bostäder i ett mycket centralt läge, nära kollektivtrafik, service, och befintlig infrastruktur och samtidigt göra en ombyggnad av en del av Bergavägen till en mer stadsmässig och trafiksäker gata.

Beredning och förslag

Detaljplaneförslaget omfattar kvartersmark för bostäder i form av flerbostadshus, vägområde för lokalgata inkl. gång- och cykelbanor, kantstensparkering, trädplantering och område för park- och naturmark samt transformatorstation. Planförslaget möjliggör en utbyggnad av ca 90 lägenheter.

Förslag till detaljplan för *Bergavägen - en stadsgata, etapp A*, har varit föremål för samråd och utställning. Utställning pågår tom 6 maj. Inkomna synpunkter redovisas i samrådsredogörelse 2 samt utlåtande. Förslaget bedöms inte innebära betydande miljöpåverkan varför någon miljöbedömning inte erfordras.

För reglering av planens genomförande har ett köpe- och exploateringsavtal slutits mellan Österåkers kommun och MBA Anläggning AB för att reglera förutsättningarna för detaljplanläggningen samt exploateringsens genomförande i form av anläggande av allmänna anläggningar, köpeskilling för mark mm, vilket godkändes i KF 2010-05-17.

Utställningsförslaget har efter utställning ändrats avseende läge för ny transformatorstation. Ändringen har godkänts av berörd fastighetsägare.

2011-04-27
Rev. 2011-05-12

Dnr SBN 2011/07-214

Förslaget behandlas inför antagandet i Samhällsbyggnadsnämnden den 24 maj 2011.

Beslutsunderlag

Planförslagets handlingar, i form av plankarta med bestämmelser, illustrationsplan, planbeskrivning och genomförandebeskrivning, samrådsredogörelse 2 samt utlåtande, föreligger som särskild bilaga.


Viveka Larsson
Plan- och exploateringschef


Maria Bengs
Planarkitekt

DETALJPLAN FÖR

BERGAVÄGEN- EN STADSGATA , etapp A
(del av Berga 11:1 m.fl.)

ÖSTERÅKERS KOMMUN, STOCKHOLMS LÄN

UPPRÄTTAD DEN 12 maj 2011 PÅ SAMHÄLLSBYGGNADSFÖRVALTNINGEN



ORIENTERINGSBILD

HANDLINGAR:

- PLANKARTA MED PLANBESTÄMMELSER, ILLUSTRATION
- PLANBESKRIVNING
- GENOMFÖRANDEBESKRIVNING

ANTAGANDEHANDLING



FASADILLUSTRATION



PERSPEKTIV

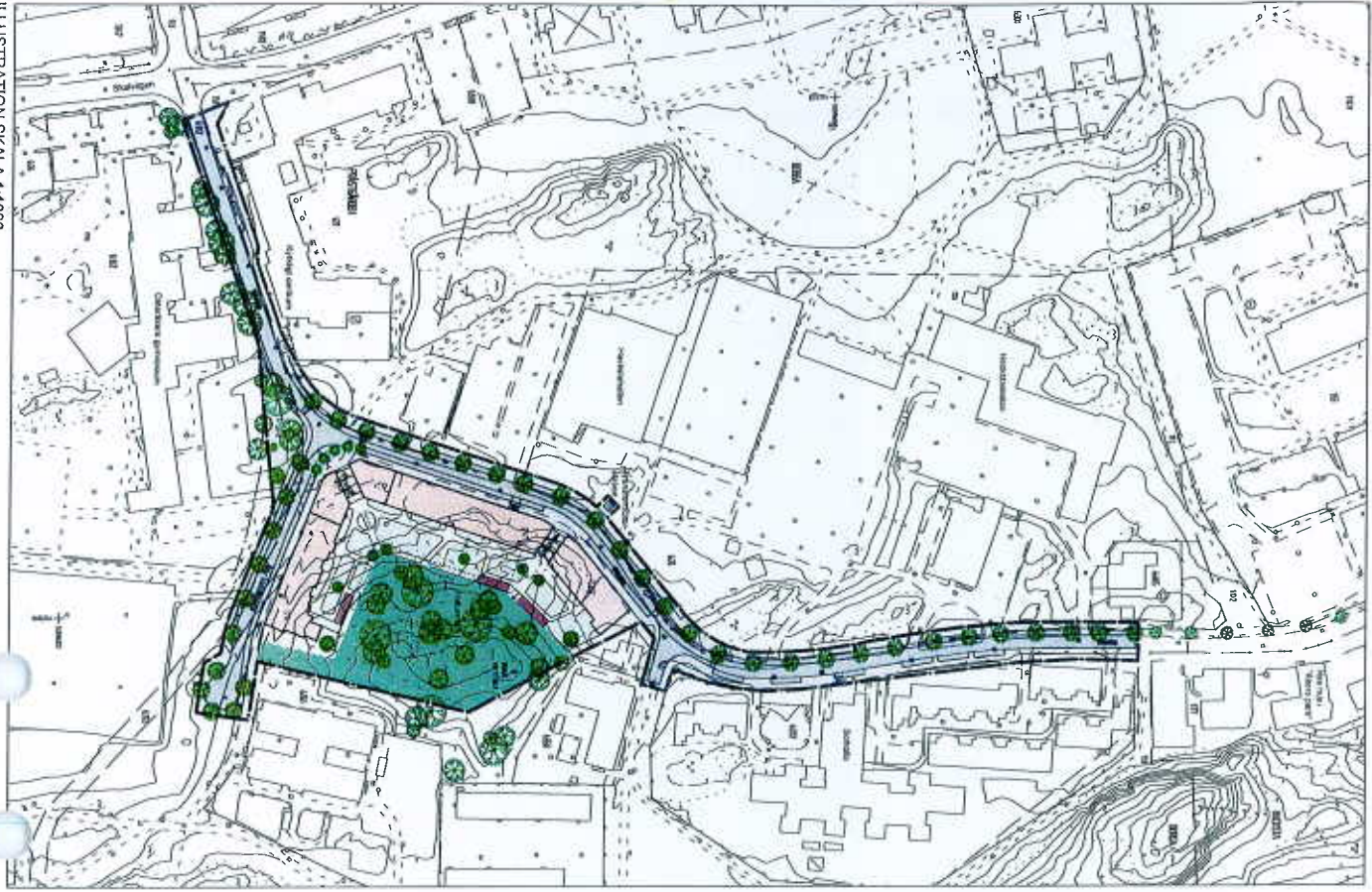
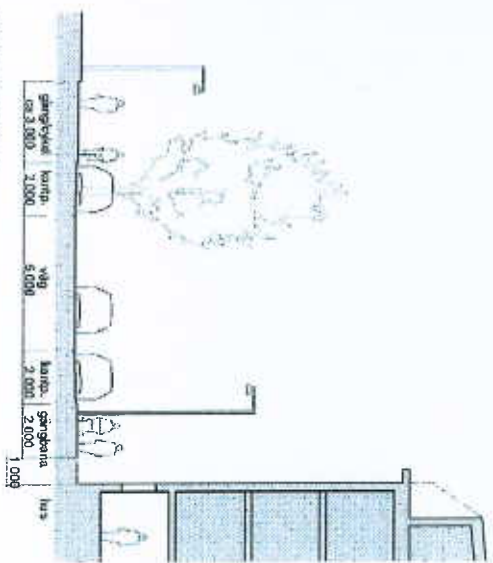


ILLUSTRATION SKALA 1:1000



GÅTUSITION SKALA 1:100

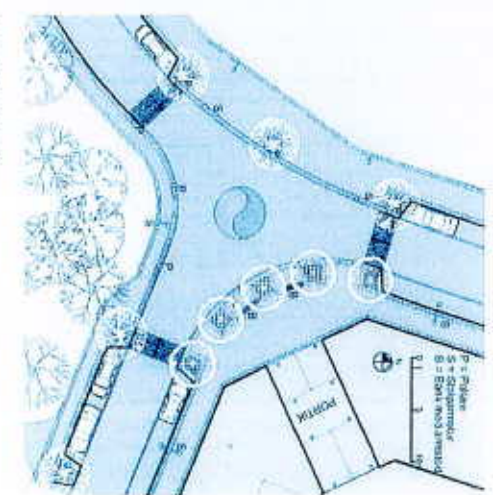


ILLUSTRATION KÖRSBÄNK

- TEKNIKENFÖRKLÄRNINGAR**
- Ny byggnadsverk
 - Ny trädskogsväxt
 - Låv areal
 - Träd areal
 - Grön areal
 - Parkering

- GRUNDLAGENS BETECKNINGAR**
- Väg
 - Gångväg
 - Parkering
 - Grön areal
 - Låv areal
 - Träd areal
 - Grön areal
 - Parkering



ANTAGANDEHANDLING

Detailplan för

BERGAVÄGEN - EN STADSGATA - etapp A

Österåkers kommun, Stockholms län

Upprättad den 1 april 2011
Reviderad den 12 maj 2011

Uppdragsledare	Stadsarkitekt	Byråchef	Byråchef	Byråchef	Byråchef
Uppdragsledare	Stadsarkitekt	Byråchef	Byråchef	Byråchef	Byråchef
Uppdragsledare	Stadsarkitekt	Byråchef	Byråchef	Byråchef	Byråchef
Uppdragsledare	Stadsarkitekt	Byråchef	Byråchef	Byråchef	Byråchef

Detaljplan för **BERGAVÄGEN – EN STADSGATA- etapp A**
(del av Berga 11:1 m.fl.)
Österåkers kommun, Stockholms län.

PLANBESKRIVNING

HANDLINGAR

Till planförslaget hörande handlingar:

Plankarta med bestämmelser
Illustrationsplan
Planbeskrivning
Genomförandebeskrivning

PLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG

Syftet är att möjliggöra en ombyggnad av en del av Bergavägen till en mer stadsmässig gata och att förtäta området genom en nybyggnad av bostäder i anslutning till Bergavägen. Planförslaget möjliggör en utbyggnad av bostäder i form av flerbostadshus i 3-5 våningar i området mellan Solhälla och Österåkers gymnasium (f.d Bergaskolan). Utbyggnadsförslaget skapar ett tillskott på ca 90 lägenheter i ett mycket centralt läge, nära kollektivtrafik, skolor, service och befintlig infrastruktur.

PLANDATA

Läge och areal

Planområdet ligger mycket centralt ca 200-500 m nordost om Åkersberga centrum. Det är beläget längs med del av Bergavägen, mellan Solhälla och korsningen med Skolvägen.

Planområdet gränsar till fastigheterna Solhälla (Berga 6:222), förskolan Klippans föräldrakooperativ (Berga 6:550), förskolan Korallens friskola (Berga 6:551), Österåkers gymnasium (Berga 6:162/f.d Bergaskolan) och Hackstaskolan (Berga 6:35). Planområdet gränsar även till Hacksta panncentral (Berga 6:485) samt Kyrkligt centrum (Prästgården 1:27).

Planområdets areal uppgår till ca 2 ha.



Flygbild över planområdet

Markägförhållanden

Planområdet omfattar i huvudsak en del av fastigheten Berga 11:1, som ägs av Österåkers kommun. Även mindre delar av Berga 6:35, Berga 6:222 som ägs av Armada, Berga 6:485 som ägs av E.ON Värme Sverige AB, Prästgården 1:27 som ägs av Österåkers-Östra Ryds församling samt en del av fastigheten Berga 6:1, som ägs av Tre Ax AB berörs av planen.

Grundkarta

Kartan är upprättad av kommunens mätenhet i december 2010.

TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

Översiktliga planer

I kommunens översiktsplan, ÖP2006, antagen 2006-05-29, ingår området i Åkersberga tätort och redovisas som utvecklingsområde för framtida bostadsbebyggelse. Det står bl.a att:

"Huvuddelen av tillkommande bebyggelse bör placeras i centrala Åkersberga och i utvecklingsområdena väster om Åkers kanal. Inom de centrala delarna av tätorten bör en högre exploateringsgrad och större stadsmässighet än hittills övervägas på båda sidor om kanalen."

Generellt står det även att:

"den fortsatta tätortsutbyggnaden framför allt bör ske i anslutning till befintlig bebyggelse och i goda kollektivtrafiklägen, att områden med goda förutsättningar för anslutning till befintliga VA-system bör prioriteras"

Området innehåller inga riksintressen.

Regionala /mellankommunala intressen

Området berör inga regionala eller mellankommunala intressen.

Program för planområdet

Ett planprogram har upprättats för hela området, "Program för Bergavägen - en stadsgata", vilket har godkänts av Kommunstyrelsen 2010-05-03 som underlag för fortsatt planläggning.

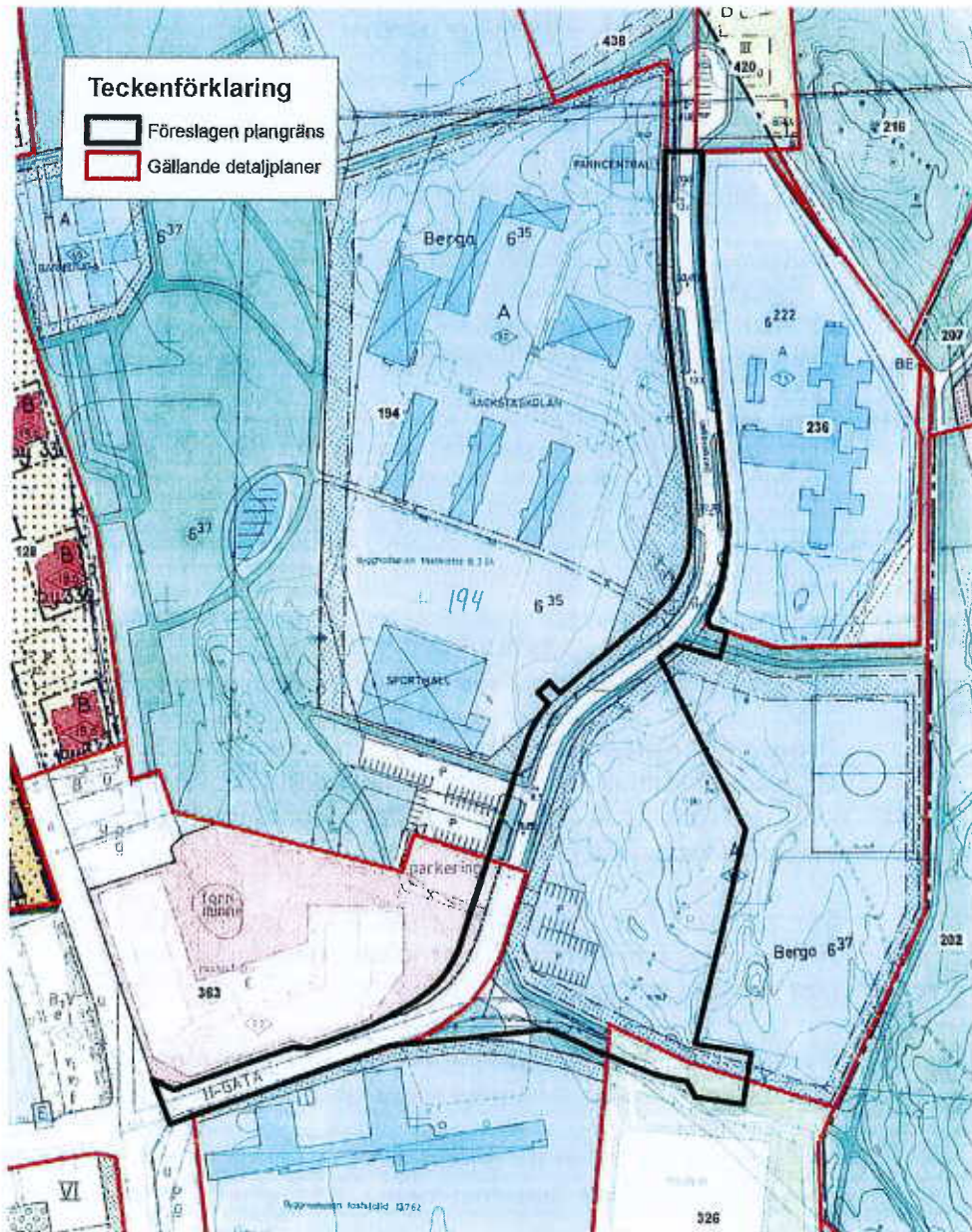
För centrala Åkersberga finns det även en vision, "Vision för centrala Åkersberga" om en tätare, mer stadsmässig miljö med fler bostäder, där planområdet också ingår.

Detaljplaner, områdesbestämmelser och förordnanden

Planområdet är sedan tidigare planlagt. Följande detaljplaner berörs.

För den största delen av området gäller stadsplan nr 194 fastställd 1968 som anger allmänt ändamål och delvis allmän plats, gata, park eller plantering.

Planområdet berör även dpl nr 363 antagen 1993 som där anger allmänt ändamål huvudgata och parkering på kvartersmark/kyrkligt ändamål. Det berör även dpl nr 326 antagen 1987 och anger där allmänt ändamål/parkmark samt till viss del även dpl nr 236 vilken anger allmänt ändamål. Genomförandetiden har gått ut för samtliga planer och ingen av planerna innehåller några förordnanden enligt 113§ byggnadslagen, BL, (1947:385)



Gällande detaljplaner

Behovsbedömning avseende betydande miljöpåverkan

Bedömningen har gjorts att planförslaget inte har någon betydande miljöpåverkan (BMP). Några nya uppgifter som förändrar bedömningen från programskedet har inte framkommit. Utifrån de beskrivna förutsättningarna är bedömningen att detaljplanen *inte* medför betydande miljöpåverkan (BMP) enligt PBL 5 kap. 18 §. Någon MKB enligt 6 kap. miljöbalken behöver därför inte upprättas.

Skälen för denna bedömning är att platsens förutsättningar är sådana att inga betydande natur, kultur, friluftsvärden eller miljörisker står i konflikt med en framtida exploatering. Inga nationella, regionala eller kommunala miljömål åsidosätts. Planen berör inga riksintressen och medför ingen risk för överskridande av miljökvalitetsnormer. Tänkbara miljökonsekvenser och risker bedöms kunna hanteras alt. förebyggas genom lämpliga åtgärder eller anpassning av utformningen.

FÖRUTSÄTTNINGAR, FÖRÄNDRINGAR OCH KONSEKVENSER

Natur

Natur och rekreation

Området innehåller inga nyckelbiotoper eller naturområden av särskilda skyddsvärden. Planområdet är i huvudsak obebyggt och består dels av gatumark och parkeringsytor och dels av naturmark.

Naturområdet i den östra delen utgörs av ett delvis kuperat naturskogsparti med blandad vegetation och berg i dagen och en nivåskillnad på mellan 7 och 17 meter. Naturområdet är bevuxet med en blandning av lövträd och tall och är delvis igenvuxet med slånbuskar o.dyl. Området behöver röjas för att förbättra tillgängligheten. Här finns även en fornlämning.

Det kuperade naturmarkspartiet har pekats ut som lokalt värdefullt rekreativt område (enligt grönplan underlagsrapport rekreation). Det berör bl.a område som utpekats som grannskapspark klass 3 "lokalt mycket värdefullt". Den nya bebyggelsen placeras i direkt anslutning till gatan för att naturområdet ska kunna bevaras till så stor del som möjligt.

En skötselplan ska upprättas. Befintlig vegetation behålls så långt det är möjligt och ev. nyplanteringar föreslås göras med för området naturligt växtmaterial. Naturområdet planläggs som naturmark och görs tillgänglig genom anslutande portiker och stråk.

Parkmark

Söder om korsningen, intill Österåkers gymnasium, finns ett område med flertal stora träd. Detta område är planlagt som allmän plats/park eller plantering. Området bibehålls som parkmark. En av utfarterna från skolans parkering tas bort och asfaltsytan ersätts med gräs. Något av träden föreslås få effektbelysning och här finns även utrymme för bänkar och ett ev. konstverk.

Topografi och geotekniska förhållanden

Terrängen är relativt sluttande med en stigning norrut. Enligt jordartskartan består de plana och låglänta områdena i södra delarna av lera medan de höglänta och kuperade naturområdet består av berg med berg i dagen. Inför byggnation bör en geoteknisk utredning göras.

Förorenad mark

Det finns inga kända markföroreningar inom området.

Radon

Det föreligger normal radonrisk i området, vilket bör beaktas i samband med byggnationen.

Fornlämningar

Planområdet innehåller en fornlämning, RAÄ nr 116:1, som ligger inom det kuperade naturområdet i den norra delen, strax utanför föreslagen kvartersgräns. Området kring fornlämningen planläggs som allmän plats, natur. Fornlämningar är skyddade enligt KML, Kulturminneslagen. Ingrepp i fornlämning eller dess skyddsområde får inte ske utan samråd med eller tillstånd från Länsstyrelsen.

Bebyggelse

Befintlig bebyggelse

Alldeles intill planområdet ligger en mängd olikartade byggnader. Det är mestadels skolor; Österåkers gymnasium (fd Bergaskolan), Hackstaskolan, Korallens friskola, förskolan Klippans föräldrakooperativ samt lokaler för vård och omsorg; Solhälla servicehus samt Kyrkligt centrum. Befintlig bebyggelsen varierar både vad gäller skala, material och färgsättning.

Kulturhistoriskt värdefull bebyggelse

Österåkers gymnasium (fd. Bergaskolan) och Kyrkligt centrum har klassats som kulturhistoriskt värdefull bebyggelse, vilket bör beaktas vid utformningen av den nya bebyggelsen.

Service

Barnomsorg, grundskola och gymnasium samt kommersiell och övrig service finns i områdets närhet.

Markanvändning och ny bebyggelse

Planförslaget möjliggör ca 90 nya lägenheter i flerbostadshus med lokaler i bottenvåningen. Lokalerna får användas för icke störande verksamheter som till exempel cafe, frisör, mindre kontor etc. Enligt det redovisade förslaget finns det sammanlagt ca 400 m² verksamhetslokaler i bottenvåningen.

Gestaltningens program

Kraven på byggnadernas och markanläggningarnas gestaltning har lagts fast i ett gestaltungsprogram; "**Gestaltungsprogram för Bergavägen - en stadsgata, etapp A**" där gestaltungsprinciperna för utformning av gatan samt den nya bebyggelsen för denna del av Bergavägen samordnas.

Till grund för arbetet med gestaltungsprogrammet ligger de utgångspunkter för gestaltning som redovisas i "**Programmet för Bergavägen - en stadsgata**". Planområdets gestaltning ska överensstämma med gestaltungsprogrammet och därför redovisas huvudprinciperna i gestaltungsprogrammet nedan;

Övergripande gestaltungsprinciper

Förslaget möjliggör en, längs Bergavägen, fortsatt utbyggnad av centrala Åkersberga. Syftet är att omvandla Bergavägen till en mer stadsmässig gatumiljö och skapa mer bostäder i ett mycket centralt läge, nära kollektivtrafik, skolor, service och befintlig infrastruktur. Det syftar vidare till att skapa en sammanlänkning av Centrum, Alceahuset, skolorna och bostadsbebyggelsen i öster- nordost. Detta möjliggörs genom att här upprusta den yttre miljön och komplettera med en stadsmässig bostadsbebyggelse med lokaler i bottenvåningen. Härigenom skapas ett väldefinierat, vackert, upplevelserikt, framkomligt och tryggt gaturum för såväl bilister, gående och cyklande.

Gestaltungsprinciper för ny bebyggelse

Den föreslagna bebyggelsen är i en skala på mellan 3½-5 våningar. Den utformas som kvarter med en tydlig gatu- respektive gårdssida och placeras i gatuliv. Som fasadmaterial används företrädesvis puts. Fasaderna delas upp och ges en varierad utformning och färgsättning i princip i enlighet med fasadillustration, se nästa sida. Stora utskjutande byggnadsdelar såsom balkonger, skärmtak, burspråk o.dyl undviks mot gatan för att ej bli för dominerande i gaturummet. Eventuella balkonger bör här vara delvis indragna i fasadlivet. Byggnadsdelar får skjuta ut max 0,7 m mot gata och måste sitta på en höjd ovan gatan på minst 3 m. Mot gårdssidan kan variationen vara större vad gäller balkonger, fasadmaterial, glaspazier.



Fasadillustration

Mot gatan undviks fristående komplementbyggnader såsom förråd, teknikrum. Ev. komplementbyggnader placeras på gård och utformningen samordnas med de nya bostadshusen.

Entréväningarna ges en något högre rumshöjd för att kunna inrymma verksamheter/lokaler i gatuplanet. Byggnaderna har markerade socklar. Husen ges tydliga entréer mot gatan. Skyltfönster och entréer ger direktkontakt mellan byggnad och gata, vilket skapar förutsättningar för liv och rörelse samt trygghet och trivsel.

I de fall bostäder placeras i bottenvåningen är golvet förhöjt i förhållande till gatan med hänsyn till insyn.

Byggnaderna bör utformas med utskjutande, markerad takfot mot gata. Tak bör utformas i plåt. Takutformning bör samordnas och tekniska utrymmen ska i första hand rymmas inom takfallet. I andra hand bör tekniska utrymmen som finns på tak samlas ihop och gestaltas.

Gestaltungsprinciper för gårdar

Bostadsgårdarna planeras som grönskande gårdar för lek och utevistelse och värdefull vegetation bevaras i möjligaste mån. Berget/naturmarkspartiet med sina hållar, fornlämningen och den karaktärsfulla vegetationen skyddas och bevaras.

Tydliga gränser mellan offentlighet och privata gårdar skapas genom att stödmurar, träd och komplementbyggnader i huvudsak placeras vid kvartersgräns mot naturområdet.

Eventuella gårdsbyggnader uppförs i en våning gärna med sedumtak eller liknande för att visuellt, skapa så gröna gårdar som möjligt, liksom för att minska belastningen på dagvattenssystemet. Gårdsbyggnader bör utformas samordnat med gestaltningen av bostadshus.

Gator och trafik

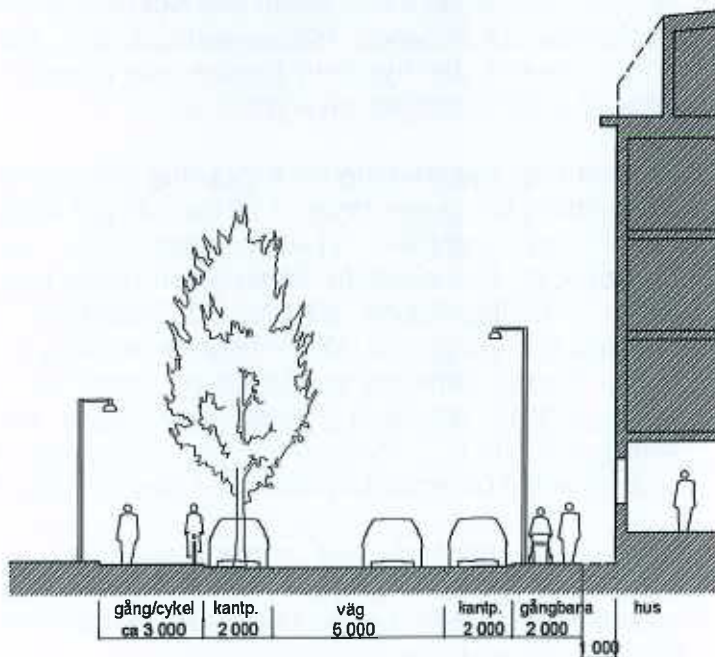
Gator

Planområdet trafikförsörjs via Bergavägen. Vägen har i dagsläget bitvis låg geometrisk standard och har bristande trafiksäkerhetsutformning med parkeringar där bilar backar över gång- och cykelbanan, avsaknad av trottoar och bristfällig/storskalig belysning. Vägen har kommunalt huvudmannaskap. En upprustning är nödvändig när det tillkommer ytterligare bebyggelse/trafik/människor längs vägen.

Bergavägen upprustas och byggs om till en mer stadsmässig och trafiksäker gata. Vägstandarden förbättras och gatan byggs med sammanhängande gång- och cykelbanor, trädplanteringar och kantstensparkeringar och ny gatubelysning. Även den nya lokalgatan i områdets östra del föreslås få samma standard.

Gestaltungsprinciper för gator

Både Bergavägen och den nya lokalgatan utformas som stadsgator med gång- och cykelbana, trottoar, trädplantering och kantstensparkering. Se föreslagen sektion nedan.



Längs ena gatusidan planteras träd mellan körbana och gång- och cykelbana/trottoar. Som träd föreslås pelarek – dvs samma trädsort som

den längs Bergavägen väster om Skolvägen. Stamomfång bör vara minst 18 cm vid plantering. Buskplanteringar mot eller i gatan undviks.

Gaturummets markbeläggningar utformas så att tydlighet för olika trafikantgrupper uppnås och att god tillgänglighet skapas. Körbanor föreslås vara asfalt, parkeringsfickor skiljs från körbana med kant av storgatsten och trottoarer skiljs från körbana med en kantsten i granit. Trottoarer asfalteras, men kanterna närmast byggnader och övrig kvartermark beläggs med friser av betongplattor alternativt gatsten.

Gatan byggs för övrigt enligt kommunens tekniska handbok.

I korsningen mellan Bergavägen och den nya återvändsgatan österut bildas en plats och ytterligare längre norrut bildas en mindre förplats vid korsningen intill Klippans förskola. Platserna är till sin grundform två trevägskorsningar, vilka föreslås markeras och göras något upphöjda för att dämpa hastighet och göras mer trafiksäkra.

I korsningarna platt- eller stenbeläggs såväl kör- som gångytor – helt eller delvis och med en enhetlig markbeläggning. Platserna är i första hand till för gående och cyklister och ska utformas för att göra passager trafiksäkra. Blommande trädplanteringar och belysning accentuerar platsen framför den nya bebyggelsen. Här är också läge för sittplatser i söderläge och eventuellt ett konstverk.

Gestaltsbeskrivning för belysning och skyltar

Ljussättning bör genomföras så att den skapar trygga och säkra platser, parker och gaturum. Ljussättningen görs enhetlig längs hela Bergavägen. Den ska bidra till att gatan känns trygg och harmonisk att vistas i. Stolparmaturer placeras företrädesvis i gränzonen mellan körbana och gångbana. Höjden begränsas till ca fem meter och stolpar målas ljusgrå. Armaturerna ska ha bra optik och vara väl avbländade och ljuskällan ska vara metallhalogen. Som armatur föreslås Icon Miniopal, SL3/Lv1. Pollararmaturer kompletterar och varierar ljussättningen på specifika platser t ex torg- och platsbildningar.

Skyltar ska utformas med omsorg och med hänsyn till områdets karaktär. Skyltar får endast göra reklam för inom byggnaden existerande verksamheter. De får ej vara blinkande, föränderliga eller dominerande. Placeringen av skyltar ska samordnas.

Gång- och cykeltrafik

Gång- och cykelbana finns längs Bergavägens norra sida och ansluter till gång- och cykelbanan längs med Skolvägen mot centrum samt till Hackstavägen i norr. Separata gång- och cykelstråk korsar aktuell sträcka

och har bl.a Hackstaskolan som målpunkt. För gående längs Bergavägen är trafikmiljön otydlig, trottoarerna är osammanhängande och det finns ett flertal parkeringsplatser där bilarna backar ut över gångbanan. Behovet av en förbättrad, sammanhållen gatumiljö framförallt för gående och cyklister är påtagligt. Ett sammanhängande och trafiksäkert gc-nät eftersträvas.

Längs Bergavägen föreslås därför en upprustning av gång- och cykelbanan på nordvästra sidan och en ny sammanhängande trottoar på sydöstra sidan. För att förbättra trafiksäkerheten föreslås att de parkeringsplatser där bilar måste backa över g/c-banan tas bort och att korsningarna byggs om. Läs mer under "*gestaltungsprinciper för gator*".

Kollektivtrafik

Bergavägen trafikeras inte av busstrafik, enbart närtrafikbussar. Närmaste busshållplats finns på Skolvägen vid Berga teater på ca 250 m avstånd och avståndet till centrum samt järnvägsstationen är ca 500 m.

Parkering, utfarter

En parkeringsutredning har tagits fram som underlag för att visa på möjligheterna att genom omDisposition möjliggöra bebyggelse delvis på befintliga parkeringsytor och ändå skapa nya parkeringsplatser för bostäderna. Parkeringar för tillkommande bostäder föreslås dimensioneras för ca 0,65 p-platser/lägenhet + minst 0,1 för gästparkering/lägenhet, med tanke på det centrala läget och närheten till buss och tåg.

Parkeringar för boende föreslås ske på kvartersmark medan gästparkering och parkering för verksamhetslokaler kan ske på gatemark. Inom området anordnas totalt ca 70 nya parkeringsplatser på kvartersmark, vilka förläggs i garage under "portikhuset". Längs med Bergavägen samt den nya gatan föreslås parkering vilket ger ca 82 nya kantstensparkeringar. Dessa ersätter bl.a de 19 parkeringsplatser som finns längs med vägen idag och som tas bort för att slippa bilar som backar över gång- och cykelbanan samt de 22 platser som finns där de nya husen föreslås placeras. Parkeringsbehovet för tex. skolpersonal och vid hämtning och lämning på förskolorna föreslås ske på de nya kantstensparkeringarna längs gatorna.

Utfarten från gymnasiets parkering ändras så att den enbart får in- och utfart på ett ställe.

Störningar

Bebyggelsen i området utformas så att det naturligt skapas en tyst sida. Med hänsyn till det centrala läget i Åkersberga tätort, förordas avstegsfall från gällande riktvärden för den ekvivalenta ljudnivån. Bostäderna ska utformas med hänsyn till trafikbuller så att minst en balkong /uteplats har en maxnivå av högst 70 dB(A) och en ekvivalentnivå av högst 55 dB(A)

och minst hälften av boningsrummen i varje lägenhet, vid minst ett öppningsbart fönster har en ekvivalent ljudnivå av högst 55 dB(A). Ekvivalenta ljudnivån inomhus ska inte överstiga 30 dB(A) och maxnivån inte 45 dB(A).

Teknisk försörjning

Vatten och avlopp

Den nya bebyggelsen ansluts till de allmänna VA-ledningarna som finns i gatan.

En dagvattenutredning har tagits fram. Målsättning med dagvattenhanteringen är att inte förändra vattenkvaliteten för recipienten genom ökad tillförsel av föroreningar.

Dagvattenhanteringen inom detaljplaneområdet bygger på lokalt omhändertagande och infiltration i möjligaste mån innan det kopplas på dagvattenledningarna. Det handlar bl a om att vid nybyggnation belasta det befintliga dagvattennätet så lite som möjligt genom infiltration, fördröjning och avdunstning. Detta sker genom lokalt omhändertagande av dagvatten från tak och hårdgjorda ytor med avledning till krossmagasin och krossdiken. Magasinen bräddar till allmänna dagvattenledningar som mynnar i Åkers kanal och Trälhavet.

Fördröjningsmagasinen ska anläggas så nära dagvattenkällan som möjligt och dimensioneras utifrån publikation P90 (Svenskt Vattens publikation 90 "Dimensionering av allmänna avloppsledningar") där flödet till det allmänna dagvattennätet ej överstiger 20l/s ha, innan det kopplas på det allmänna dagvattensystemet.

Trälhavet har i förslag till miljökvalitetsnormer enligt Vattendirektivet fått klassningen "otillfredsställande ekologisk status", vilket innebär att åtgärder ska vidtas för att uppnå minst god vattenstatus.

Sammantaget skall dagvattenhanteringen inte medföra större föroreningstillskott till recipienten än vad som sker idag.

Värme

Den nya bebyggelsen föreslås kopplas till det befintliga fjärrvärmenätet. Fjärrvärmeledningar finns redan utbyggt i gatan.

El och tele

E.on Elnät Stockholm AB ansvarar genom nätkoncession för elförsörjningen. Bebyggelsen ansluts till befintligt elnät. Ett område för en

ny transformatorstation avsätts i planen. Tele och bredband finns tillgängligt i området.

Avfall

Sophämtningen inom Österåkers kommun sköts av entreprenör. Hushållsavfall hämtas från respektive fastighet. Avfallsutrymmen ska placeras i husens bottenvåningar med entré mot gata. Avfallsutrymmen bör placeras och utformas så att en god arbetsmiljö kan säkerställas och att risken för olyckor begränsas vid tillträde och transporter. Utrymmena ska kunna nyttjas av alla brukare i byggnaden och vara anpassade till avfallets mängd och sammansättning, val av hanteringssystem och till hur ofta avfallet hämtas.

Administrativa frågor

Detaljplanen ges en genomförandetid av 10 år efter laga kraft.

Kommunen ska vara huvudman för allmän plats.

Genomförandefrågorna behandlas vidare i genomförandebeskrivningen.

MEDVERKANDE TJÄNSTEMÄN

Detaljplanen har upprättats på Österåkers kommuns Samhällsbyggnadsförvaltning. Planhandlingarna har upprättats av planarkitekt Maria Bengs och genomförandebeskrivningen har upprättats av Jonas Norberg på Samhällsbyggnadsförvaltningens Plan- och exploateringsenhet. För områdets gestaltning svarar arkitekt Erik Einarsson och Hans Bäckström, Södergruppen Arkitekter AB.

Lars Barrefelt
Stadsarkitekt

Maria Bengs
Planarkitekt

Detaljplan för **BERGAVÄGEN – EN STADSGATA, etapp A**,
Österåkers kommun, Stockholms län.

GENOMFÖRANDEBESKRIVNING

Inledning

En genomförandebeskrivning har till uppgift att redovisa de organisatoriska, fastighetsrättsliga, tekniska och ekonomiska åtgärder som behövs för att åstadkomma ett samordnat och ändamålsenligt genomförande av detaljplanen. Den skall även redovisa vem som vidtar åtgärderna och när de ska vidtas.

Denna beskrivning redovisar principiell ansvarsfördelning och möjligheter till genomförande av förslag till detaljplan för BERGAVÄGEN - EN STADSGATA - etapp A i Österåkers kommun.

Genomförandebeskrivningen har ingen rättsverkan. Avsikten med beskrivningen är att den skall vara vägledande vid genomförandet av detaljplanen.

1. Organisatoriska frågor

Detaljplanen avses upprättas med normalt planförfarande. Detaljplanens genomförandetid är 10 år från det att planen vinner laga kraft.

1.2 Ansvarsfördelning & huvudmannaskap

Ansvarsfördelning

Exploatören avser att inom planområdet bygga ut samtliga anläggningar som erfordras för exploateringsens genomförande och efter färdigställandet överlämna anläggningarna till berörd huvudman. Kostnad för eventuell flytt av fjärrvärme-, el- och teleledning som krävs för genomförandet av detaljplanen, inom detaljplaneområdet eller i direkt anslutning, bekostats av exploatören i enlighet med exploateringsavtal.

Huvudmannaskap

Kommunen är huvudman för allmän plats.

E.ON Stockholm AB ansvarar för det övergripande eldistributionsnätet.

Detaljplaneområdet ingår i allmänt VA-verksamhetsområde varigenom kommunen genom Österåkersvatten AB är huvudman för de allmänna vatten- och avloppsanläggningarna.

1.3 Avtal

Ett köpe- och exploateringsavtal mellan Österåkers kommun, Österåkersvatten AB och exploatören MBA Entreprenad i Täby AB har upprättas för reglering av erforderliga marköverlåtelser, exploateringsersättningar, anslutningsavgifter, ledningsrätter och övriga genomförandefrågor. Avtalet förutsätter för sin giltighet att detaljplan antas genom beslut som vinner laga kraft.

2. Fastighetsrättsliga frågor

Exploatören bekostar den fastighetsbildning som erfordras för exploaterings genomförande.

Inom x-område för allmän gångtrafik skall fastighetsägaren upplåta nyttjanderätt genom servitut.

Följande fastigheter berörs av allmän plats i detaljplanen: Berga 6:1, 6:35, 6:222, 6:485, 11:1 samt Prästgården 1:27. Fastighetsreglering kommer att behöva ske med nämnda fastigheter för att justera gränser mot allmän plats.

3. Tekniska frågor

Ansvaret för att genomföra planen fördelas enligt följande:

Anläggningar utanför kvartersmark

MBA Entreprenad i Täby AB

Om- och nybyggnation av lokalgator inkl. gång- och cykelvägar, belysning, trädplantering i enlighet med planbeskrivningens gestaltungsprinciper.

Anläggande av laddningsstationer för el-bilar

Justering av park intill Bergavägen.

Österåkersvatten AB

Anläggande av förbindelsepunkt till allmän VA-anläggning.

Anläggningar inom kvartersmark

MBA Entreprenad i Täby AB

Uppförande av byggnader inom ramarna för i planen angiven byggrätt och i enlighet med detaljplanens gestaltungsprinciper.

Byggande av erforderlig anläggning för fördröjning av dagvatten.

Fjärrvärmenät finns utbyggt till närheten av området så att fastigheten vid behov kan anslutas till detta. Fjärrvärmenätet förvaltas också av E.ON Värme AB.

Exploatören ansvarar för de eventuella åtgärder som krävs för att angivna normer för bullernivåer i bostäder och på uteplatser kan uppfyllas.

4. Ekonomiska frågor

Exploatörens ansvar för erläggandet av kommunala avgifter, anslutningskostnader och markersättningar regleras i köpe- och exploateringsavtalet. För bygglovpliktiga byggnader tillkommer bygglovavgift.

Viveka Larsson
Plan- och exploateringschef

Jonas Norberg
Mark- och exploateringsingenjör

Detaljplan för Bergavägen - en stadsgata, etapp A
Österåkers kommun, Stockholms län.

Ett förslag till detaljplan för **Bergavägen - en stadsgata, etapp A**, har varit utställd under tiden **11 april – 6 maj 2011**.

Detaljplanesamråd skedde under tiden 4 okt – 8 nov 2010. Samrådet redovisas i samrådsredogörelse 2, dat. 2011-04-01.

Inkomna skriftliga synpunkter under utställningen sammanfattas och kommenteras i detta utlåtande.

Inkomna yttranden:

- | | |
|-----------------------------------|---------------|
| 1. E.ON Värme Sverige AB | |
| 2. Lantmäteriet | ingen erinran |
| 3. TeliaSonera Skanova Access AB | |
| 4. Vattenfall | ingen erinran |
| 5. Storstockholms brandförsvär | |
| 6. SL, Storstockholms Lokaltrafik | ingen erinran |
| 7. Klippans förskola | |
| 8. Roslagsvatten AB | |
| 9. E.ON Elnät Sverige AB | |
| 10. Länsstyrelsen | ingen erinran |

Sammanfattning och förslag på revideringar av utställningsförslaget

- Genomförandebeskrivningen förtydligas avseende att åtgärder på olika typer av ledningsnät som kan bli nödvändiga till följd av genomförandet av detaljplanen bekostas av exploatören.
- Läget för ny transformatorstation flyttas norrut med hänsyn till befintliga ledningar.
- Planhandlingarna förtydligas vad gäller fornlämningen.

1. E.ON Värme Sverige AB

E.ON Värme Sverige AB ställer sig positiva till förslaget och ser möjligheter att erbjuda anslutning till fjärrvärmenätet. De förutsätter att anläggningarna kan vara kvar i befintligt läge och utförande. Eventuella åtgärder som kan bli nödvändiga till följd av genomförandet av detaljplanen får bekostas av exploatören, vilket bör framgå av genomförandebeskrivningen.

Arbeten som utförs i närheten av fjärrvärmeledning ska utföras i enlighet med E.ON Värmes grävningföreskrifter. Exploatören ska skaffa sig kännedom om dessa föreskrifter innan sådant arbete utförs.

Fjärrvärmeledningarna är förlagda på ett djup som innebär att de tål pågående markanvändning och transportmönster. I samband med genomförandet av detaljplanen finns det risk för att ledningen utsätts för belastningar som den inte är dimensionerad för. För att undvika skador är det viktigt att exploatören skaffar sig kännedom om ledningarnas förlägningsdjup.

Om fjärrvärmeledning genom ändring av kvartersindelning hamnar inom kvartersmark istället för allmän platsmark så önskar E.ON Värme att u-område införs på plankartan för att säkerställa att föreliggande mark inte blir tillgänglig för konkurrerande markanvändning såsom byggnation.

Träd som planteras närmare ledning än 2,5 meter måste förses med rotskydd för att undvika att rot tränger in i ledning.

E.ON värme har en panncentral för fjärrvärmeändamål bakom Hackstaskolan. Bolaget har för avsikt att avveckla panncentralen så fort som miljötilstånd och bygglov erhållits för en ny produktionsanläggning på Säby industriområde. E.ON Värme har inte fullständig rådighet över när detta sker i tiden och därför måste husen i planförslaget utformas så att de nya närboende inte störs av bolagets verksamhet vid panncentralen. Anläggningen kommer troligtvis att vara kvar några år till.

Kommentar:

Synpunkterna beaktas och genomförandebeskrivningen förtydligas avseende att åtgärder som kan bli nödvändiga till följd av genomförandet av detaljplanen får bekostas av exploatören. Ledningarna hamnar inte inom kvartersmark.

Den befintliga panncentralen är belägen över 200 m från planområdet och påverkar inte detaljplanen. Dock är kommunen och Eon överens om att panncentralen ska läggas ner.

2. Lantmäteriet

Har inget att erinra mot planförslaget.

3. Skanova

Skanova har markförlagd kanalisation och kablar efter och i korsningar av Bergavägen. Generellt önskar Skanova att så långt som möjligt behålla befintliga teleanläggningar i nuvarande läge för att undvika olägenheter och kostnader som uppkommer i samband med flytt och har önskemål om ett u-område för befintligt telekanalisation och kablar.

Tvingas Skanova vidta undanflyttningsåtgärder eller skydda telekablar för att möjliggöra exploatering förutsätter Skanova generellt att den part som initierar åtgärden även bekostar den. De utgår från att nödvändiga åtgärder i telenätet till följd av planförslaget kommer att framgå av planhandlingarna.

Kommentar:

Synpunkterna beaktas och genomförandebeskrivningen förtydligas avseende detta.

4. Vattenfall

Vattenfall Eldistribution AB har har inga anläggningar som berörs och har därför inte något att erinra.

5. Storstockholms brandförsvär

De synpunkter som SSBF lämnar avser tekniska olycksrisker dvs. sådana olycksrisker som kan kopplas till bl.a. industrianläggningar, transportsystem och kemikalier. SSBF beaktar även planförslagets påverkan på möjligheten att genomföra effektiva räddningsinsatser.

SSBF har inte identifierat några särskilda risker med planförslaget eller några riskobjekt som kan påverka planområdet i sådan utsträckning att de behöver beaktas i beslutet om planens antagande.

De anser dock att vatten för brandsläckning enligt konventionellt system för brandvattenförsörjning ska anordnas inom rubricerat område, enligt anvisning för allmänna vattenledningsnätet och vatten för brandsläckning, *Svenskt vatten P83 respektive Svenskt vatten P76*. Vidare anser SSBF även att framkomlighet, tillgänglighet samt bärighet för brandförsvarets fordon ska beaktas. Under förutsättning att ovanstående synpunkter beaktas har Storstockholms brandförsvär inget att erinra.

Kommentar

Synpunkterna beaktas.

6. SL, Storstockholms Lokaltrafik

SL har inga ytterligare synpunkter på planen.

7. Klippans förskola

Klippans förskola bedriver sin verksamhet på fastigheten Berga 6:550. I huvudsak har de inte några synpunkter på planförslaget annat än att antalet parkeringsplatser gott och väl måste tillgodoses för såväl förskolan som den intilliggande friskolan (Korallens friskola). Dessutom ser förskolan det som nödvändigt att det upprättas säkra och ändamålsenliga avlämningsställen under såväl byggtid som slutförande av byggnationen. Många av de barn som tillbringar sina dagar på Klippan och Korallens förskola bor inte i de centrala delarna av Åkersberga, vilket gör att många lämnas och hämtas av bilburna föräldrar.

Beträffande fastigheten Berga 11:1 tecknades 2006 ett arrendeavtal mellan företrädare för kommunen och Klippans förskola. Avtalet ger förskolan tillgång till ca 620 m² av Berga 11:1 och finns markerad på bifogad kartbilaga. Förutsätter att arrendeavtalet fortsätter att gälla med oförändrade villkor eftersom markområdet utgör en viktig del av verksamheten.

Kommentar:

Parkering för verksamheten ska i huvudsak lösas inom fastigheten. Kantstensparkeringar kommer att anordnas längs båda sidor av Bergavägen men på allmänna gator kan parkeringsplatser inte reserveras. Däremot kan parkeringar utmed vissa sträckor i närheten av förskolan tidsbegränsas vid den tid då flest barn förväntas lämnas/hämtas vid förskolan.

Förutsättningarna för arrendeavtalet har bl a ändrats p g a att området kring fornlämningen föreslås planläggas som allmän plats/natur för att säkerställa allmänhetens tillgång till området. Därför kommer gränserna för markområdet och arrendeavtalet delvis att behöva justeras.

8. Roslagsvatten AB

Transformatorstation E1 är placerad ovanpå servisledning till Hackstahallen på plankartan. Transformatorstationens läge är korrigerat på senare förslag (enligt mejl 2011-05-03), avståndet mellan plangränsen runt stationen och spillvattenledningen (röd ledning) behöver vara minst 4,0 m. Roslagsvatten har i övrigt inget att erinra mot det nya läget.

Alléträdens placering är på erforderligt avstånd från va-ledningar (3 m från centrum ledningsgrav) förutsatt att skydd mot rotutbredning utförs enligt tidigare överenskommelse (plantering i betongringar samt horisontell och vertikal skyddsskärm mot ledningsgrav).

Kommentar

Synpunkterna beaktas.

9. E.ON Elnät Stockholm AB

E.ON Elnät Stockholm AB har följande synpunkter: Ett förtydligande vad gäller E.ON och dess Elnäts del i Genomförandebeskrivningen, som ovan anges så är det E.ON Elnät Stockholm AB som är huvudman i region Stockholm och inte E.ON Sverige AB.

I tidigare yttrande har E.ON Elnät flaggat för att man har ett kabelstråk som de är oroliga för. Kabelstråket är nu inmätt och en dxf-fil kommer att skickas över så fort som möjligt för att bekräfta kabelstråkets läge, det som visas i bifogad pdf är ett ritat läge. Skulle det visa sig att kabelstråket ligger inom området för tänkt byggnation skall E.ON Elnät Stockholm AB hållas skadeslösa dvs den som begär en flytt av kablaget är också den som står för kostnaden.

Kommentar

Synpunkterna beaktas.

10. Länsstyrelsen

Länsstyrelsen har inget att erinra.

Maria Bengs
Planarkitekt

Detaljplan för "**Bergavägen – en stadsgata**", etapp A
Österåkers kommun, Stockholms län.

Ett förslag till detaljplan för "Bergavägen – en stadsgata"- etapp A, har varit föremål för samråd under tiden **4 oktober – 8 november 2010**. Ett samrådsmöte har hållits den **21 oktober 2010** i Alceahuset.

Under samrådstiden har **13** yttranden inkommit. Inkomna skriftliga synpunkter över detaljplaneförslaget sammanfattas och kommenteras i denna samrådsredogörelse 2. Skriftliga yttranden har inkommit från:

- | | |
|------------------------------------------------------|---------------|
| 1. Österåkers Hembygds- och Fornminnesförening | ingen erinran |
| 2. Lantmäteriet | |
| 3. Vattenfall | ingen erinran |
| 4. Skanova | |
| 5. Kommunala pensionärsrådet | |
| 6. Svenska kyrkan, Österåker - Östra Ryds församling | |
| 7. Miljö- och hälsoskydds nämnden | ingen erinran |
| 8. Roslagsvatten AB | |
| 9. SL | |
| 10. E.ON Elnät Sverige AB | |
| 11. Förskolenämnden | |
| 12. Utbildningsnämnden | |
| 13. Länsstyrelsen | ingen erinran |

Sammanfattning av förslag på revideringar av planförslaget:

- Många synpunkter som handlar om gatuutformning och trafiksäkerhetsaspekter kommer att beaktas och utredas vidare i det fortsatta projekteringen.
- Genomförandebeskrivningen kompletteras med uppgifter om vilka fastighetsbildningsåtgärder som kommer att genomföras och vilka fastigheter som berörs av dessa åtgärder samt med upplysning om att avtalsservitut kan behöva tecknas för att säkerställa allmänhetens tillgång till x-områden.
- Telia Skanovas befintliga tele- och dataledningar regleras i exploateringsavtal.
- Planbeskrivningen förtydligas vad gäller avfallshanteringen.
- För övrigt föreslås inga större förändringar av samrådsförslaget förutom vissa redaktionella ändringar.

Inkomna yttranden:

1. Österåkers Hembygds- och Fornminnesförening

Föreningen har inga invändningar mot den föreslagna planen. Men de påminner om de allmänna ståndpunkter som de framfört i ärendet den 5/1-2010. De hyser "oro inför det omfattande ianspråktagande av en mängd mindre bostadsnära grönområden som nu sker i vår kommun. Planeringen måste genomföras så att man är mycket noga med att inte utarma nära lek- och strövmiljöer inom tätorten. Närheten till naturen, i olika former, är en del av vår hembygds själ. Ett faktum som även kommunledningen och planerarna brukar framhålla i mera övergripande sammanhang."

Kommentar:

Synpunkterna noteras. Stora delar av naturområdet kommer även i fortsättningen att vara tillgängligt för rekreationsändamål och möjligheterna att ta sig till parkområdena runt omkring ska också finnas kvar. I huvudsak är målsättningen att placera den nya bebyggelsen på mark som idag är parkering / impediment / oeffektivt utnyttjade grönytor i randzonen närmast gatan. Syftet är även att området kring fornlämningen samt viktiga stråk ska bevaras.

2. Lantmäteriet

Lantmäteriet lämnar följande synpunkter på planförslaget:

- Föreslagna plangränser avviker marginellt från befintliga fastighetsgränser, främst norr om naturområdet samt i norra hörnet på kvartersmarksområdet. Sådana avvikelser kan medföra behov av fastighetsreglering och bör därför undvikas om de inte fyller något uttalat syfte.
- Genomförandebeskrivningen bör kompletteras under rubrik 4.2 med uppgifter om vilka fastighetsbildningsåtgärder som kommer att genomföras, samt vilka fastigheter som berörs av dessa åtgärder.
- Genomförandebeskrivningen bör kompletteras under rubrik 4.2 med upplysning om att avtalsservitut kan behöva tecknas för att säkerställa allmänhetens tillgång till x-områden. Officialservitut för sådana områden bildas normalt sett inte.

Kommentar:

Synpunkterna beaktas.

3. Vattenfall

Vattenfall meddelar att de inte har några anläggningar som berörs och därför inte har något att erinra.

4. TeliaSonera Skanova Access AB

Skanova har en erinran mot plankartan. Skanovas yttrande under programsamrådet har ej beaktats. De förutsätter att den part som initierar eventuell undanflyttning av befintlig tele även bekostar åtgärden och att det framgår i planhandlingarna.

Kommentar:

Frågan regleras i exploateringsavtalet.

5. Kommunala pensionärsrådet

- Det är bra om Bergavägen i sin helhet byggs, som en genomfarts led till Hackstavägen och inte slutar vid Solhälla. Ur ekonomisk synpunkt bör hela Bergavägen förbättras samtidigt..
- I andra delar av kommunen visar det sig att antalet p-platser är för litet för antalet boende. Antalet i planen antagna 1,65 plats/lgh + 0,1 plats för gästparkering bedöms därför för lite. Fortfarande gäller Trafikverkets krav på "Nollvision" som bör hållas...
- Planering av mindre affärslokaler i gatuplanet är bra. De boende kan behöva några butiker med vissa dagligvaror tex. Tidningar och enkla basvaror på nära håll. Det bör också finnas någon typ av samlingslokal.
- Det är tillfredsställande att detaljplanen har tagit hänsyn till tidigare påpekande av belysning och skyltning. Fortfarande saknas krav på papperskorgar och att någon brevlåda bör finnas i området.
- Då bostadsbyggnationen sker i en centrummiljö är ett krav, att planen tar hänsyn till äldre och handikappade, eftersom dessa kategorier av boende ökar snabbast i kommunen.
- Planen anger flerfamiljshus med 3½-5 våningar, då krävs att dessa utformas med hiss och gärna med något gästrum för anhöriga. Vissa lägenheter bör anpassas för äldreboende och handikappade med större badrum och bredare balkonger allt för att underlätta för rullstolsbundna.
- Natur och landskapsmiljö bör påverkas så lite som möjligt av nybyggnationen pga sitt naturhistoriska värde med fornlämningar och gångstråk. Det behövs gröna lungor, även i en stadsbebyggelse och denna bör kanske ytterligare framhävas i nybyggnationen, för att ge tillfällen att närmare studera vår tidigare befolkning.
- Pensionärsrådet önskar få delta tidigt i det fortsatta arbetet, för att få all information under arbetets gång med planen, vad gäller i första hand äldreboende och kommunikationsfrågor.

Kommentar:

Synpunkterna noteras. Kommunens parkeringsutredning från 2009 som resulterade i "Riktlinjer för parkeringskvot för bostäder i Österåker" anger för centrumnära lägen (<0,8 km till centrum), som Bergavägen är, en parkeringskvot på 0,65-0,8 exklusive 0,1 för gästparkering. Antalet parkeringsplatser är i linje med den rekommenderade parkeringskvot som är framtagna för centrala Åkersberga med närhet till både busshållplats och Roslagsbanans station.

För att sträva mot Nollvisionen utformas gatan som en 30-gata. Gatans utformning ska vara självförklarande så att 30 km/tim är den högsta hastighet man ska köra på sträckan. Hastighetsdämpande åtgärder kommer att uppföras vid viktiga punkter där trafikanter blandas, tex vid passager. Gång- och cykelväg samt trottoar anläggs längs hela sträckan för de många oskyddade trafikanterna som rör sig i området varav flertalet barn och gamla då det finns skola, förskola och äldreboende utmed sträckan.

Stora delar av naturområdet kommer även i fortsättningen att vara tillgängligt för rekreationsändamål och möjligheterna att ta sig till parkområdena runt omkring ska också finnas kvar.

Utgångspunkten vid all planering och nybyggnation är att bostäder och gatumiljöer ska utformas så att de fungerar även för äldre och funktionshindrade. Bostäderna utformas med hiss och med beaktande av god tillgänglighet.

Huruvida bostäderna ska upplåtas som äldreboende eller ej regleras ej i detaljplanen.

6. Svenska kyrkan, Österåker - Östra Ryds församling

Församlingen vill uttrycka en positiv inställning till den planerade omgestaltningen av Bergavägen etapp A, men det är också nödvändigt att fortsatt bevaka några punkter i enlighet med notering nedan:

- Parkeringsmöjligheterna – den planerade kantstensparkeringen utmed vägen kan öppna upp för flera parkeringsplatser för deltagare i kyrkans verksamhet men det är också väsentligt att angöringsplatser vid entré Bergavägen/Skolvägen samt vid Östra entrén vid det "nya torget" förblir öppet. Vi vill samtidigt anföra att antalet parkeringsplatser synes för lågt. Församlingen behöver också bli involverad i samtalen om parkeringslösningen i dess helhet. Bland annat måste hänsyn tas till funktionshindrades möjlighet att parkera i närheten av kyrkligt centrum.

- Avlämnings-/rundkörningsplatsen på församlingens mark mot det "nya torget" ser kyrkorådet möjligheter med. En ny sträckning för gångväg över församlingens mark och andra lösningar för platsen kan diskuteras.
- I samband med omgestaltning av kyrkligt centrums utemiljö avvaktar församlingen med egen trädplantering längs Bergavägen men ser den inplanerade grönytesatsningen som positiv och behövlig.

Kommentar:

Synpunkterna noteras och kontakt kommer att tas med församlingen för att diskutera lösningar i samband med det fortsatta planarbetet och den mer detaljerade gatuprojekteringen.

Kommunens parkeringsutredning från 2009 som resulterade i "Riktlinjer för parkeringskvot för bostäder i Österåker" anger för centrumnära lägen (<0,8 km till centrum), som Bergavägen är, en parkeringskvot på 0,65-0,8 exklusive 0,1 för gästparkering.

Kyrkan bör/ska uppföra parkering för funktionshindrade på sin fastighet. Finns ytterligare behov kan parkeringsplats för funktionshindrad övervägas att anordnas på gatan utanför kyrkans entréer.

7. Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Miljö- och hälsoskyddsnämnden tillstyrker planförslaget och anser att det är positivt att ny bostadsbebyggelse sker i centrala delar av Åkersberga där tillgång till bil inte är nödvändig och där anslutning kan ske till fjärrvärme.

8. Roslagsvatten AB

Roslagsvatten har framfört följande synpunkter:

- Det framgår inte tydligt hur och var avfall ska hämtas. Tung manuell hantering ska minimeras, varför soprum på innergård inte är lämpligt såvida inte renhållningsfordon på ett säkert sätt kan ta sig fram till byggnaden. Soprum bör placeras med nära anslutning till god transportväg och lämplig lastningsplats. I enlighet med arbetsmiljölagstiftningens krav på god arbetsmiljö ska tungt manuellt arbete undvikas och ersättas med maskinell hantering. Djupbehållare kan därför med fördel användas för hushållsavfall (och på sikt matavfall). Lokala riktlinjer för djupbehållare är under bearbetning.
- På sid 9 står att vägbredden ska vara 5 m, vilket uppfyller lokala föreskrifter om avfallshantering. Enligt branschorganisationen Avfall

Sverige bör vägar vara minst 5,5 m breda om körning i båda riktningar förekommer.

- Föreslagna alléträd är placerade för nära allmänna va-ledningar i en stor del av planområdet (från korsningen Skolvägen/Bergavägen till korsningen vid Solhälla, söder om Berga 6:222) Enligt Roslagsvattens va-standard får trädplantering ej ske inom 4 m från centrum av ledningsgraven och träd ska väljas med ej utbredda rotsystem.
- Det finns för övrigt ett stort behov av återvinningsstationer i centrala delarna av Åkersberga. Närmast belägna återvinningsstation idag är Hacksta industriområde vid Hackstavägen, resp Flaggfabriken vid Margretelundsvägen.

Kommentar:

Synpunkterna vad gäller avfall beaktas. Planbeskrivningen förtydligas vad gäller avfallshanteringen. Soprum för hushållsavfall föreslås placeras i husens bottenvåningar med entréer mot gata.

Gatan ska utformas som en 30-gata. Bredden på gatan, 5 m, är vald utifrån kriteriet att hastigheten på fordon ska vara låg längs sträckan. Det är de oskyddade trafikanterna som är dimensionerande.

Alléplantering är en viktig del av stadens och områdets gestaltning. Stadsmässigt tekniska lösningar finns. Den trädsort som föreslagits har ett begränsat rotsystem. Frågan får klargöras i samband med den fortsatta gatuprojekteringen.

När det gäller ÅVC så har bedömningen gjorts att det inte ryms inom denna detaljplan men att frågan kan studeras vidare i närområdet.

9. SL

SL förutsätter att kommunen samråder med SL i utformningsfrågor för att säkra framkomligheten för kollektivtrafiken i form av Närtrafiken. Bland annat måste en vändmöjlighet för Närtrafiken vid Solhälla anordnas.

Kommentar:

Kommunen har haft samråd med Färdtjänsten inom SL beträffande vald bredd på gatan. Kommunen ser att fortsatt samråd ska ske med SL i frågor som berör båda parter. Hållplatsläge och linjesträckning är en typisk sådan fråga. Förslag från kommunen är att Närtrafiken, när Bergavägen öppnas mot Hackstavägen, ska få en genomgående sträckning varvid vändplats vid Solhälla inte blir nödvändig.

10. E.ON Elnät

E.ON Elnät Sverige AB förutsätter att deras anläggningar/kablar kan vara kvar i befintligt läge och att eventuell ombyggnad eller flytt bekostas av den som det begär. Bifogar en fil med befintliga kablar inom planområdet.

Kommentar:

Frågan regleras i exploateringsavtalet.

11. Förskolenämnden

Förskolenämnden ser generellt positivt på detaljplanen och skriver i sitt yttrande: Utbyggnaden och upprustningen bidrar till en tryggare och mer tilltalande stadsmiljö i centrala Åkersberga. Dessutom blir det ett tillskott av bostäder i området. Utbyggnaden bedöms inte utgöra någon negativ inverkan på det berörda naturområdet och möjligheterna till rekreation och lek.

Ytterligare åtgärder för ökad trafiksäkerhet krävs för att göra skolvägen mer trafiksäker. En åtgärd som skulle förbättra trafiksäkerheten är en gångtunnel i närheten av Hackstaskolan. Andra åtgärder som behöver planeras är trafiksäkra övergångsställen, hastighetsbegränsningar och andra fartsänkande åtgärder.

Det behövs också tillräckligt dimensionerande parkeringsmöjligheter vid förskolorna, för att möjliggöra trafiksäker lämning och hämtning av barnen.

Kommentar:

Gatan utformas som en 30-gata. Hastighetsdämpande åtgärder kommer att uppföras vid viktiga punkter där trafikanter blandas, tex vid ett antal olika passager. En gång- och cykelväg samt en trottoar anläggs längs hela sträckan för de många oskyddade trafikanterna som rör sig i området varav flertalet barn och gamla då det finns skola, förskola och äldreboende utmed sträckan.

Parkering för verksamheten ska lösas inom den egna fastigheten. Finns inte den möjligheten kan det övervägas att tidsbegränsa parkeringen utmed vissa sträckor på gatan vid den tid då flest barn förväntas lämnas/hämtas vid förskolan. På allmänna gator kan parkeringsplatser inte reserveras åt särskilt ändamål, med vissa undantag dock inte för förskola/skola.

12. Utbildningsnämnden

Utbildningsnämnden ser generellt positivt på detaljplanen och skriver i sitt yttrande: Utbyggnaden och upprustningen bidrar till en tryggare och mer

tilltalande stadsmiljö i centrala Åkersberga. Dessutom blir det ett tillskott av bostäder i området. Utbyggnaden bedöms inte utgöra någon negativ inverkan på det berörda naturområdet och möjligheterna till rekreation och lek.

Däremot måste trafiksäkerhetsaspekterna särskilt beaktas. Vägen utgör skolväg för barn i de yngre skolåren (F-5). Barnen i Hackstaskolan passerar vägen på väg till och från skolan. Många bor redan i dag i områden på den sida av vägen som ska bebyggas tex. på Norrgårdsvägen och fler kan komma till i och med de nya bostäderna.

Ifrågasätter om det överhuvudtaget behövs en genomfartsväg till Hackstavägen. Man kan anta att vägen bl.a kommer att utnyttjas för genomfart till sporthallen, vilket tidvis kan innebära omfattande trafik. Redan idag finns en genomfartsväg från centrum till Hackstavägen. Huvudsyftet med den nya gatan bör vara att försörja de boende i området. I annat fall bör det gälla restriktioner för genomfartstrafik.

Det behövs också säkra övergångsställen och fartsänkande åtgärder tex. i form av farthinder och hastighetsbegränsningar. En gångtunnel under vägen i anslutning till Hackstaskolan skulle också förbättra säkerheten för passerande skolbarn och övriga gångtrafikanter.

Lämnar även följande synpunkter:

- Kantstensparkering bör ur trafiksäkerhetssynpunkt inte förekomma.
- Farthinder i form av midjor vid övergångsställen.
- Fler parkeringsplatser. Den dimensionering som föreslås i detaljplanen är inte tillräcklig för att förse både boende och besökare med parkeringsmöjligheter. Annan typ av parkering bör också planeras samt avlämningsramper där bilar inte ska behöva backa vid avlämning av barn vid verksamheterna.

Kommentar:

Gatan utformas som en 30-gata. Hastighetsdämpande åtgärder kommer att uppföras vid viktiga punkter där trafikanter blandas, tex vid ett antal olika passager. En gång- och cykelväg samt en sammanhängande trottoar anläggs längs hela sträckan för de många oskyddade trafikanterna som rör sig i området varav flertalet barn och gamla då det finns skola, förskola och äldreboende utmed sträckan.

Bergavägens öppnande mot Hackstavägen regleras inte i denna detaljplan. Det gjordes redan i tidigare detaljplan norr om aktuellt planområde. Den mesta

fordonstrafiken kommer att ha målpunkter inom området. Viss genomfart till tex sporthallen kommer att ske, men det stora flödet mellan centrum och sporthallen kommer att välja Skolvägen som första alternativ till färdväg, där 50 km/tim råder och inga hastighetsdämpandeåtgärder är uppförda. En säckgata innebär dessutom många dubblerande trafikrörelser.

En planskild gångtunnel här är vare sig möjlig eller önskvärd ur bla trygghets- och gestaltningsperspektiv.

Kantstensparkering är mer trafiksäkert än dagens vinkelparkering med tvingande backrörelser över gång- och cykelbana.

Parkering för verksamheten ska i första hand lösas inom den egna fastigheten. Kommunens parkeringsutredning från 2009 som resulterade i "Riktlinjer för parkeringskvot för bostäder i Österåker" anger för centrumnära lägen (<0,8 km till centrum), som Bergavägen är, en parkeringskvot på 0,65-0,8 exklusive 0,1 för gästparkering.

13. Länsstyrelsen

Ingen erinran.

Maria Bengs
Planarkitekt

Hur man överklagar antagandebeslut för detaljplan

VEM FÅR ÖVERKLAGA	<p>Beslutet får överklagas endast av den som är berörd och som senast under utställningstiden, eller vid enkelt planförfarande efter underrättelse, skriftligen har framfört synpunkter som inte blivit tillgodosedda.</p> <p>Om planförslaget efter utställningen ändras till nackdel för någon får han också överklaga beslutet, vilket även gäller om beslutet inte har tillkommit i laga ordning.</p>
HOS VEM SKALL BESLUTET ÖVERKLAGAS	<p>Kommunfullmäktiges/Kommunstyrelsens/Byggnadsnämndens antagandebeslut kan skriftligen överklagas hos Länsstyrelsen i Stockholms län.</p>
VAR INLÄMNAS ÖVERKLAGANDET	<p>Er skrivelse skall skickas/inlämnas till Samhällsbyggnadsförvaltningen, inte till Länsstyrelsen.</p> <p>Postadress: Österåkers kommun, Samhällsbyggnadsförvaltningen, Plan- och exploateringsenheten 184 86 ÅKERSBERGA.</p> <p>Besöksadress: Samhällsbyggnadsförvaltningen, Alceahuset, Hackstavägen 22, Åkersberga.</p>
TID FÖR ÖVERKLAGANDE	<p>Skrivelsen måste ha kommit in till Kommunen inom tre veckor från den dag justering av protokollet med beslutet har tillkännagetts på kommunens anslagstavla, annars kan Er överklagande inte tas upp.</p>
HUR MAN UTFORMAR SITT ÖVERKLAGANDE	<p>I skrivelsen skall Ni:</p> <ul style="list-style-type: none"> - tala om vilket beslut Ni överklagar, t ex genom att ange beslutsdatum och detaljplanens benämning. - redogöra för varför Ni anser att beslutet är felaktigt och hur Ni anser att det skall ändras. <p>Ni kan givetvis anlita ombud att sköta överklagandet.</p> <p>Behöver Ni veta mer om hur Ni skall gå till väga, så kontakta Samhällsbyggnadsförvaltningen.</p>
ÖVRIGA HANDLINGAR	<p>Om Ni har handlingar eller annat som Ni anser ger stöd för Er ståndpunkt, så bör Ni skicka med det.</p>
UNDERTECKNA ÖVERKLAGANDET	<p>Er skrivelse skall undertecknas och namnteckningen förtydligas. Uppge också postadress, telefonnummer och beteckningen på Er egen fastighet.</p> <p>Om skrivelsen inte undertecknas av Er själv utan av ombud skall fullmakt för ombudet bifogas.</p>

AU § 78

Dnr

Utdrag: akten, KS

Planuppdrag för Fredsborg**Ärende**

Kommunstyrelsen godkände den 6 september 2010, § 180 program och planeringsavtal för Fredsborg samt gav uppdrag om detaljplanläggning. Den nya Plan- och bygglagen, PBL, som trädde i kraft den 2 maj 2011 möjliggör delat huvudmannaskap inom samma detaljplan. Enligt tidigare gällande PBL krävdes en uppdelning i olika detaljplaner med olika huvudmannaskap. Genom ett nytt planuppdrag efter den nya lagens ikraftträdande möjliggörs delat huvudmannaskap i detaljplanen för den nya samlade bebyggelsen i Fredsborg.

Beredning

– Samhällsbyggnadsförvaltningen redogör för ärendet i tjänsteutlåtande daterat 2011-04-27.

Arbetsutskottets förslag**Kommunstyrelsen beslutar**

Samhällsbyggnadsnämnden för i uppdrag att upprätta detaljplaner för Fredsborgsområdet.

Justerandes sign

Utdragsbestyrkande

Samhällsbyggnadsförvaltningen

2011-04-27

Dnr SBN 2011/56-214

Till Samhällsbyggnadsnämnden

Planuppdrag för Fredsborg

Beslut om nytt planuppdrag efter ändringar i Plan- och Bygglagen.

Beslutsförslag

Samhällsbyggnadsnämnden föreslår Kommunstyrelsen besluta;

1. Samhällsbyggnadsnämnden får i uppdrag att upprätta detaljplaner för Fredsborgsområdet.

Bakgrund, uppdrag

Kommunstyrelsen godkände 2010-09-06 "Program för Fredsborg" och planeringsavtal samt gav uppdrag om detaljplaneläggning (KS § 180/2010). Programmet redovisar en utbyggnad av ca 130-140 bostäder i huvudsak i form av villor och radhus. Förutom den samlade nya bostadsutbyggnaden ingår i programmet befintlig bebyggelse längs Svinningevägen. Programmet utgör underlag för kommande detaljplaner. Detaljplanerna bedöms *inte* komma att medföra betydande miljöpåverkan.

Området är utformat utifrån ett delat huvudmannaskap för vägnätet. Den nya Plan- och bygglag, PBL, som träder i kraft den 2 maj 2011 möjliggör delat huvudmannaskap inom samma detaljplan. Enligt nuvarande PBL krävs en uppdelning i olika detaljplaner med olika huvudmannaskap.

Beredning och förslag

Genom ett nytt planuppdrag efter den nya lagens ikraftträdande möjliggörs delat huvudmannaskap i detaljplanen för den nya samlade bebyggelsen i Fredsborg. Denna hade utifrån ursprungligt uppdrag behövts delas upp i två olika detaljplaner, vilket bl.a medför mer administrativt arbete och kostnader samt risk att vinna laga kraft vid olika tidpunkt.

I likhet med tidigare uppdrag kommer även en detaljplan att upprättas för den befintliga bebyggelsen längs Svinningevägen.

Förslaget behandlas i Samhällsbyggnadsnämnden den 24 maj 2011.

Beslutsunderlag

Bilaga 1. Karta, avgränsning av programområdet för Fredsborg


Viveka Larsson
Plan- och exploateringschef


Maria Bengs
Planarkitekt

Programområde



0

250

500Meter





AU § 79

Dnr

Utdrag: akten, KS

Upprustning av skateboardparken i Röllingby**Ärende**

Ärendet rör beslut om upprustning och finansiering av befintlig skateboardpark vid Röllingby sporthall.

Beredning

– Samhällsbyggnadsförvaltningen redogör för ärendet i tjänsteutlåtande daterat 2011-05-03.

Arbetsutskottets förslag**Kommunstyrelsen föreslår Kommunfullmäktige besluta**

1. Samhällsbyggnadsförvaltningen ges i uppdrag att av Armada kommunfastigheter AB beställa en upprustning av skateboardparken i Röllingby för max. 690 tkr.
2. Samhällsbyggnadsförvaltningens investeringsbudget ökar med 690 tkr.
3. Finansiering sker genom Kommunstyrelsens konto för särskilda insatser.



ACF

Samhällsbyggnadsförvaltningen
Ove Barrén

2011-05-03 Dnr SBN 2011.84 - 289

KS 2011/99 - 289

Till Kommunfullmäktige

Upprustning av skateboardparken i Röllingby

Beslut om upprustning och finansiering av befintlig skateboardpark vid Röllingby sporthall.

Beslutsförslag

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige besluta

1. Samhällsbyggnadsförvaltningen ges i uppdrag att av Armada kommunfastigheter AB beställa en upprustning av skateboardparken i Röllingby för max. 690 tkr.
2. Samhällsbyggnadsförvaltningens investeringsbudget ökar med 690 tkr
3. Finansiering sker med kommunens egna medel.

Bakgrund

Den befintliga skateboardparken i Röllingby är idag nedsliten och i behov av upprustning. Detta är nödvändigt för att den ska kunna utnyttjas på ett avsett och säkert sätt.



Ove Barrén
fastighets- och lokalsamordnare

