

Samrådsredogörelse

Planprogrammet för Hacksta-Berga

2022-09-28



Sammanfattning

Förslag till planprogram för Hacksta-Berga var på samråd mellan 22 mars–23 april 2021. I denna samrådsredogörelse sammanfattas och kommenteras de synpunkter som har inkommit till Samhällsbyggnadsförvaltningen under samrådstiden.

Under samrådstiden inkom totalt 27 yttranden (14 från remissinstanser, åtta från bostadsrättsföreningar och fastighetsägare inom området samt fem från privatpersoner och boenden inom programområdet). Av dessa hade tre remissinstanser ingen erinran på programförslaget. Två av de inkomna yttrandena inkom efter samrådstidens slut. Yttrandena behandlar en rad olika ämnen, såsom förtätning, parkering och trafik.

Synpunkterna återges i sammanfattande form och redovisas utan inbördes rangordning. För den fullständiga lydelsen av respektive yttrande hänvisas till yttrandet i sin helhet som finns tillgängligt och kan erhållas från kommunen.

Sammanfattning av ändringar efter samråd

Efter vardera yttrande följer ett svar på synpunkten. Avslutningsvis redovisas även de ändringar som följer av det aktuella yttrandet. En sammanfattning av ändringarna som gjorts i programhandlingen, som är av mer betydande karaktär redovisas nedan. En mer detaljerad redovisning av justeringarna kan läsas på sida 36-37.

Del 1 – Framtidsbild och utgångspunkter

Tidigare styrdokument – Avsnittet uppdateras efter kommunens nya miljömål, som antogs av Kommunfullmäktige 2022. Information om bostadsförsörjningsplanen och genomförd ÅVS läggs till.

Del 2 – Programförslag

Programkarta – Programkartan uppdateras efter förändrade förutsättningar: utredningsområden för ny bebyggelse tas bort med anledning av bland annat översvämningsrisk vid skyfall. Tydliggöranden görs kring föreslagen utveckling av förskolor. Tydliggöranden kring möjliga tillägg av indragna våningar på befintlig bebyggelse.

Målområde 1 – Mindre justeringar kopplat till Bergavägen.

Målområde 2 – Tydliggörande kring stadsdelsparken i och med ändringar kopplat till långsiktig syn på förskoletablering. Hänvisningar till Strategi för parker i Österåkers kommun görs (antagen 2021).

Målområde 3 – Ändringar kopplat till förskoletablering, bl.a. genom ny föreslagen placering för kombinerad förskola/vårdboende på Bergaplan. Alternativa placeringar tas bort.

Målområde 4 – Borttagande och minskande av föreslagna byggrätter till följd av översvämningsrisk och behov av markparkering.

Målområde 5 – Kompletteringar kring risker för människors hälsa, ex. kopplat till buller, luftkvalitet, närhet till sekundär transportled för farligt gods (väg 276) samt drivmedelstation. Kompletteringar utifrån utredningar, såsom fördjupad skyfallsutredning och recipientberäkningar.

Genomförande – Revidering av föreslagen etappindelning.

Del 3 – Hållbarhet och konsekvenser

Uppdaterad hållbarhetsbedömning till följd av övriga ändringar. Reviderad värderos.



Innehåll

I. Samrådsyttranden	4		
I.1 Remissinstanser	4		
I.1.1 Länsstyrelsen i Stockholms län	4	I.2.6 BRF Portikhuset och BRF Portikgården	27
I.1.2 Lantmäteriet	10	I.2.7 Svenska Kyrkan Österåker	28
I.1.3 Trafikförvaltningen	10	I.2.8 Holmströmgruppen (försenat yttrande)	29
I.1.4 Trafikverket (försenat yttrande)	11	I.3 Yttranden från privatpersoner	30
I.1.5 Storstockholms Brandförsvår	15	I.3.1 Privatperson 1	30
I.1.6 E.ON Energilösningar AB	17	I.3.2 Privatperson 2	30
I.1.7 Vattenfall Eldistribution AB	17	I.3.3 Privatperson 3	30
I.1.8 Skanova AB	17	I.3.4 Privatperson 4	33
I.1.9 Naturskyddsföreningen Österåker	17	I.3.5 Boenden på Solhälla Trygghetsboende	34
I.1.10 Österåkers hembygds- och fornminnesförening	21		
I.1.11 Vård- och omsorgsnämnden	21	2. Förslag till revideringar av planprogrammet	36
I.1.12 Socialnämnden	21		
I.1.13 Kommunala pensionärsrådet	22		
I.1.14 Åkersberga Handbollsklubb	22		
I.2 Fastighetsägare och företag	23		
I.2.1 BRF Lodet	23		
I.2.2 BRF Bergaparken 1	24		
I.2.3 BRF Bergaparken 2	24		
I.2.4 BRF Bergabågen	24		
I.2.5 BRF Portiklunden, BRF Portikgården och BRF Portikhuset	26		

Samråd för planprogrammet

Förslag till planprogram för Hacksta-Berga var på samråd mellan 22 mars-23 april 2021. Ett samrådsmöte för allmänheten hölls den 12 april. Med anledning av rådande Coronapandemi hölls samrådsmötet digitalt. Under samrådsperioden hölls flertalet möten med berörda aktörer och markägare. Handlingarna har varit tillgängliga i Alceahuset, Hackstavägen 22 samt på kommunens hemsida. Synpunkter har varit möjliga att delges Samhällsbyggnadsförvaltningen skriftligen via post och e-post.

Läsavisning

Samrådsredogörelsen är uppdelad i två delar:

I den första delen sammanfattas de yttranden som inkom från statliga myndigheter och statligt ägda företag, föreningar, organisationer, företag, fastighetsägare och privatpersoner i samband med samrådet. Synpunkterna återges som en kortfattad sammanfattning och redovisas utan inbördes rangordning. För den fullständiga lydelsen av respektive yttrande hänvisas till yttrandet i sin helhet som finns tillgängligt och kan erhållas från kommunen. Yttrande kommenteras och besvaras av kommunen.

I den andra delen redovisas de ändringar som har gjorts i planprogramhandlingen efter samrådet inför godkännande.



I. Samrådsyttranden

I.1 Remissinstanser

I.1.1 Länsstyrelsen i Stockholms län

Länsstyrelsen framhåller att programförslaget belyser flera viktiga planeringsförutsättningar och Länsstyrelsen anser att vissa frågor är särskilt viktiga att utreda och ta hänsyn till inför kommande detaljplaneläggning.

Länsstyrelsen lyfter att kommunen behöver beakta markföroreningarnas påverkan på möjlighet att uppnå MKN och beskriva reningsbehov utifrån ett recipientperspektiv. Vidare behöver kommunen avgränsa, beskriva och säkerställa att eventuella markföroreningar på de platser där förorenande verksamheter funnits kan åtgärdas. Kommunen behöver säkerställa att kommande bebyggelse invid parken inte riskerar att översvämmas, redogöra för planförslagets effekt på omkringliggande bebyggelse och visa att Bergaplan är lämplig som dagvattenyta. Kommunen behöver också i programförslaget ta hänsyn till hur ett förändrat klimat med ökad nederbörd kan påverka markförhållandena. Vidare behöver programförslaget lyfta fram i vilka lägen som buller

behöver uppmärksammas särskilt. Föreslagen utveckling av bebyggelse vid tunnelmynningen behöver ses över avseende luftkvaliteten.

Länsstyrelsen lämnar rådgivande synpunkter avseende att kulturvärdena på platsen kan beskrivas och värderas mer utförligt. Kommunen bör också utveckla principer för planerade byggnaders gestaltning med särskilt fokus på offentliga lokaler. Länsstyrelsen rekommenderar också kommunen att se över att tillkommande parkyta är tillräcklig för ett ökat besökstryck. Kommunen kan med fördel beskriva hur bostadsförsörjningsplanen ligger till grund för vilka bostadstyper och upplåtelseformer som tillkommer i området. Samnyttjande av ytor och lokaler som föreslås i planområdet kan behöva säkerställas med avtal.

Länsstyrelsen lämnar även synpunkter på planens genomförbarhet.

Kommunen bör iaktta varsamhet kring fornlämningarna i föreslagna parkområden, utreda vilka trädrader som omfattas av generellt biotopskydd och notera att

beslut kan behöva fattas kring markavvattningsföretagets nuvarande status.

Ingripandegrunder enligt 11 kap. 10 § PBL

Länsstyrelsen har i detta skede följande punkter som de områden som Länsstyrelsen senare har att bevaka enligt 11 kap. 10 § PBL vid detaljplaneskedet:

Miljö kvalitetsnormer för vatten

Länsstyrelsen lyfter att det är bra att planprogrammet belyser berörda vattenförekomster, deras status och MKN samt utmaningar specifika för vattenförekomsterna. Planprogrammet anger att det finns beting för rening av dagvatten beräknat för Åkersberga stad – centrumområdet. Kommunen ser behov av att ta fram ett liknande beting för Hacksta-Berga där belastning per ytenhet ska vara densamma som för delavrinningsområdet i stort. Resultatet av en sådan utredning kan med fördel inarbetas i planprogrammet för att förtydliga hur de dagvattenåtgärder som föreslås kan bidra till att nå MKN i berörda vattenförekomster.

Yta för dagvattenhantering avsätts på ett tydligt sätt i planprogrammet, så som för stadsdelsparken, vilket är bra. I planprogrammet anges att Bergaplan är en optimal plats för dagvattenhantering på grund av sitt höjdläge, men i skyfallsanalysen i programhandlingen (karta 27, sida 65) blir inte något vatten stående på den yta som föreslås för dagvattenhantering. Länsstyrelsens bedömning är att Bergaplan inte är



en naturlig lågpunkt där vatten samlas. Kommunen behöver därför ta ställning till lämpligheten med denna dagvattenyta.

Kommunen anger att det finns områden med markföroreningar inom programområdet och att situationen kan behöva utredas ytterligare. Detta behöver beaktas vid förslag till dagvattenhantering i området för att inte försvåra för att uppnå MKN. Även eventuella grundvattenföroreningar behöver beaktas.

Hälsa och säkerhet – Buller

Även om bullerstörningarna i området är begränsade vill Länsstyrelsen framföra att ny bebyggelse, enligt 2 kap. 6a § PBL, i första hand bör lokaliseras till platser med god ljudmiljö. Bostäder, förskolor och bebyggelse med annan bullerstörningskänslig användning som lokaliseras till bullerutsatta miljöer, kan generellt få en godtagbar ljudmiljö förutsatt att bebyggelsen bulleranpassas. Eftersom bulleranpassning kan kräva att utformning och lokalisering beaktas är det viktigt att bullerutsatta lägen identifieras i tidigt skede. Kommunen kan med fördel tydliggöra de lägen i förslaget där buller behöver uppmärksammas särskilt. Bullersituationen på dessa platser kan kompenseras med tillgång till bullerskyddade uteplatser och vistelseytor.

Hälsa och säkerhet – Luftkvalitet

Kommunen bedömer att luftkvaliteten är god i hela planområdet, förutom i södra delen som ligger nära tunnelmynning vid väg 276. Eftersom kommunen bedömer att luftkvaliteten vid tunnelmynningen inte är god, bör förskolor och vårdomsorg inte placeras i dess närhet eftersom barn och äldre är känsligare mot luftföroreningar än andra åldersgrupper. Placering av sådan verksamhet bör göras till platser där en god luftkvalitet kan säkerställas.

Kommunen behöver i kommande planering även visa att platsen vid tunnelmynningen är lämplig för även annan användning, såsom bostäder, med hänsyn till luftkvaliteten.

Hälsa och säkerhet – Markföroreningar

Föroreningssituationen behöver utredas och bedömas i ett tidigt skede i planprocessen. Detta underlättar detaljplaneprocessen. Det minskar också riskerna för spridning och exponering av föroreningar vid markgrepp och förändrad markanvändning. Tillsynsmyndigheten bör involveras tidigt i planprocessen och eventuella utredningar och åtgärder ske i samråd med dem.

Inom området planeras för ändamål som ska klara känslig markanvändning, såsom bostäder. Kommunen behöver därför säkerställa att marken blir lämplig med hänsyn till människors hälsa. Detta är av särskild vikt eftersom det inom området

planeras för områden där barn vistas (förskolor, grundskolor och gymnasium) och barn är känsligare för föroreningar än vad vuxna är. Kommunen anger i programmet att provtagning av PFAS ska göras inom området och att ytterligare miljötekniska utredningar ska tas fram om nödvändigt. I Länsstyrelsens databas över potentiellt förorenade områden, EBH-stödet, noteras att det på flera platser i programområdet funnits verksamheter där ämnen har hanterats som kan orsaka risker för människors hälsa, såsom bland annat kemtvätt, bensinstation, ytbehandling och en läckande dieseltank. Länsstyrelsen anser att även dessa platser behöver provtas och undersökas.

Kommunen ska i kommande planer avgränsa och beskriva markföroreningarna och visa att marken kan göras lämplig för sitt ändamål avseende åtgärder och effekt.

Hälsa och säkerhet – Översvämningsrisk

Inom programområdet finns en översvämningsproblematik som behöver behandlas i kommande detaljplanplanering. Stadsdelparken utgör en stor lågpunkt där översvämningsrisker är påtagliga, enligt lågpunktskarteringen. Området är dessutom instängt, infiltrationsförmågan är låg och dagvattensystem inom området kan bara avleda ett två-årsregn. Trots dessa förhållanden föreslår kommunen bebyggelse inom detta område. Programhandlingen visar att det finns en överhängande risk för att kommande



bebyggelse översvämmas. Därför behöver kommunen i kommande planering visa att detta går att åtgärda.

Enligt programhandlingen har bebyggelseytorna klassats med hänsyn till översvämningsrisker, men själva resultatet av klassningen redovisas inte. I kommande arbete med detaljplanering bör kommunen redovisa underlag från en skyfallskartering som följer Länsstyrelsens rekommendationer och dimensionera skyfallsåtgärderna utifrån denna kartering. Länsstyrelsen skickar i sitt yttrande med hänvisning till de aktuella rekommendationerna.

Kartan på sidan 65 visar översvämningsutbredning vid olika mängder nettonederbörd. Det saknas information om vattendjup vid skyfall vid ett klimatanpassat 100-årsregn, vilket behöver framgå. Utbredning och vattendjup påverkar även framkomlighet till och från bebyggelse, vilket behöver beaktas i kommande planering.

Kommunen behöver även visa hur kommande planering kan påverka omkringliggande områden gällande översvämningsrisker och säkerställa att infrastruktur och bebyggelse utanför planområdena inte påverkas.

Hälsa och säkerhet – Risk för ras och skred

Kommunen har beaktat risker för ras och skred i programhandlingarna. Dock saknas en bedömning av hur ett förändrat klimat med ökad nederbörd kan

påverka de geotekniska förhållandena, vilket kommunen behöver beakta i kommande detaljplanering.

Råd om tillämpning av 2 kap. PBL

Dagvattenhantering

Dagvattenlösningar som beskrivs översiktligt på sidan 70 i planprogrammet under ”Måluppfyllelse”, kan med fördel läggas in under de stycken där de är aktuella. All dagvattenhantering bör beskrivas utifrån dess berörda vattenförekomst och möjligheten att uppnå MKN med vidtagna åtgärder.

Kulturmiljö

Det är positivt att kulturmiljön lyfts i programskedet. Till skillnad från detaljplaneskedet ger programskedet en möjlighet att få en större överblick över kulturvärden i ett område. Kommunen kan därför med fördel beskriva och värdera kulturvärdena på platsen mer utförligt, både vad gäller enskilda byggnader, bebyggelsemiljön och stadsplanen.

Kommunen anger att värdefulla bebyggelsestrukturer och funktioner ska bevaras och beaktas i varje enskilt fall där ny bebyggelse planeras. Vidare anger kommunen att det är av vikt att bevara även de bebyggelsevärden som inte är utpekade som kulturhistorisk värdefulla. Planprogrammet redogör för bebyggelse som är utpekad som kulturhistoriskt värdefull i kommunens kulturmiljöprogram *I Roslagen* från år 1998, men bör också redogöra för planområdets övriga bebyggelsestrukturer, på såväl strukturnivå som

objektsnivå. Kommunen hänvisar på sidan 54 i planprogrammet till bilagan *PM Kulturmiljö* (Österåker, 2020) för mer information om den befintliga bebyggelsestrukturen och hur nyexploateringar bör förhålla sig denna. Kommunen kan med fördel redovisa i planprogrammet vad detta underlag anger och lägga till det som bilaga. Programförslaget bör även redogöra för vilka konsekvenser som planprogrammet får på kulturvärden och stadsbild.

Gestaltad livsmiljö

Kommunen redovisar flera gestaltungsprinciper i planprogrammet. Principerna berör huvudsakligen de offentliga rummen, gatumiljöerna, parkerna och de utpekade kulturhistoriskt värdefulla miljöerna. Kommunen kan med fördel utveckla vad som anges för målområde 4 med principer för planerade byggnaders gestaltning avseende till exempel material, färg, fönstersättning, balkongutformning och byggnadernas fasadindelning. Området innehåller i nuläget byggnader med stor variation gestaltungsmissigt och ett tydligare gestaltungsgrepp för planerad bebyggelse kan främja kommunens avsikt att utveckla en tydlig identitet för Hacksta-Berga.

Området innehåller även flera offentliga miljöer och byggnader. Gestaltning av offentliga miljöer är har stor betydelse för upplevelsen av en plats och därför något som kommunen med fördel kan lägga extra omsorg kring. Inför kommande planering tipsar Länsstyrelsen om den nya vägledningen som finns



hos Boverket om gestaltning i detaljplanering och bygglov.

Social hållbarhet

Kommunen bedömer att den sociala hållbarheten kommer att öka som en följd av programförslaget. Länsstyrelsen vill lyfta några aspekter som kommunen med fördel kan belysa ytterligare.

Social hållbarhet - Folkhälsa

Kommunen konstaterar att besökstrycket på befintliga parker antas öka till följd av förtätningen, men att det är svårt att bedöma i vilken utsträckning. Länsstyrelsen anser att kommunen med fördel kan se över hur tillkommande parkyta kan klara det ökade besökstryck som programförslaget innebär. Detta är särskilt viktigt eftersom de många skol- och förskoleverksamheter som planeras intill parkområdet kan orsaka ytterligare slitage och därmed ökat skötselbehov.

Social hållbarhet - Bostadsförsörjning

Kommunen har i enlighet med lagen (2000:1383) om kommunernas bostadsförsörjningsansvar tagit fram en bostadsförsörjningsplan. Länsstyrelsen vill framhålla att det behov av nya bostäder som lyfts i bostadsförsörjningsplanen samt i översiktsplanen bör ligga till grund för vilka bostadstyper och upplåtelseformer som tillkommer i området. Hur detta beaktats kan då även framgå i programhandlingen.

Rådgivning gällande planprogrammets genomförbarhet

Fornlämningar

Inom programområdet finns två gravfält där kommunen planerar för park/natur. Planerade åtgärder (lekinstallationer, gallringar och dylikt), framför allt i Kråkbergsparken där den ena fornlämningen finns, behöver göras på ett sådant sätt att fornlämningens karaktär bevaras.

Biotopskydd

I programområdet finns många trädrader som är skyddade som generella biotopskydd. Det är förbjudet att skada naturmiljön i biotopskyddsområden. Vid den fortsatta planeringen behöver därför utredas vilka trädrader som omfattas av skyddet. Om något behöver göras som kan skada de skyddade alléerna behöver dispens sökas hos Länsstyrelsen. Kommunen behöver då ange de särskilda skäl ni anser finns för att medge dispensen och visa varför inte alternativa utformningar varit möjliga.

Markavvattningsföretag

Enligt Länsstyrelsens WebGIS är torrlägningsföretaget Berga-Hacksta aktivt vilket innebär att förrättningen och tillhörande dokument fortfarande gäller. De förändringar av dikets utformning eller funktion som har gjorts sedan det upprättades behöver prövas av mark- och miljödomstolen, alternativt kan kommunen begära hos domstolen att denna del av

torrlägningsföretaget tas bort ur förrättningen, eller ansöka om att hela torrlägningsföretaget upphör.

Kommentar

Ett reningsbeting kopplat till områdets recipient Åkers kanal har tagits fram efter samrådet. Syftet med och resultatet av detta beskrivs i planprogramhandlingen och avses därefter att ligga till grund för kommande dagvattenutredningar som ska tas fram i samband med detaljplanearbetet inom området. Programhandlingen kompletteras med information om utredningen i syfte att säkerställa att MKN uppnås.

Bergaplan har i flertalet dagvattenutredningar pekats ut som en lämplig yta för en större dagvattenanläggning då det är en av få större öppna ytor i anslutning till Åkersberga centrum. Enligt genomförda dagvattenutredningar beskrivs det ytliga avrinningsområdet vara relativt begränsat men det tekniska avrinningsområdet tar emot vatten från ett relativt stort område med bostäder uppströms. Den aktuella utredningen har även övergripande utrett möjligheten att koppla samman ledningsnät i syfte att öka den tekniska avrinningen till Bergaplan, vilket är vatten som annars belastar ledningsnätet inom centrala Åkersberga. I syfte att avlasta ledningsnätet ses Bergaplan vara en lämplig yta för dagvattenhantering.

I detaljplaneskedet ska dagvattenhantering utredas vidare, vilken bör utgå från det reningsbeting som har tagits fram utifrån recipientberäkningarna. I samband med detaljplanläggning ska även miljötekniska undersökningar genomföras och nödvändiga åtgärder föreslås, bland annat i syfte att



säkerställa föreslagen markanvändnings lämplighet samt att inte bidra med negativa konsekvenser för recipienten.

Bullerstörningar är i dagsläget begränsad men den främsta bullerproblematiken kommer från trafiken. De främsta bullerkällorna inom området är väg 276 och Norrgårdsvägen. Kommunen kompletterar med information om de främsta bullerkällorna, där bullersituationen särskilt behöver utredas vid vidare planering av ny bebyggelse.

Luftkvaliteten är i stort god inom området, bortsett från området i anslutning till tunnelmynningen vid väg 276. Intill området finns i dagsläget en obebyggd yta som är planlagd för kontor och handel. Ändamålen föreslås kvarstå inom fastigheten, då känslig markanvändning inte bedöms som lämpligt på platsen med hänsyn till luftkvaliteten. I programhandlingen förtydligas att området närmast tunnelmynningen inte är lämplig för känslig markanvändning med hänsyn till luftkvaliteten om inte åtgärder vidtas.

Kommunen har genom tidigare kartläggning, som baseras på Länsstyrelsens kartmaterial, en övergripande bild av föroreningsriskerna i området. I detta skede har inga miljötekniska utredningar genomförts, utan detta ska utredas vidare i samband med kommande detaljplanläggning. Utredningar bör utgå från befintligt underlag samt utreda förutsättningar för den specifika platsen samt koppla till den markanvändning som föreslås inom de aktuella fastigheterna. Om nödvändigt ska utredningarna även föreslå åtgärder för hantering av föroreningar i syfte att säkerställa markanvändningens lämplighet.

Nödvändiga åtgärder samt ansvar för hantering och kostnader ska beskrivas i respektive planbeskrivning.

De områden som i dagsläget bedöms vara särskilt riskutsatta för översvämning i händelse av skyfall är i samrådsbehandlingen utmarkerade som utredningsområden för ny bebyggelse. Dessa byggnader bedöms bidra till att uppnå de uppsatta målen för området, bland annat då de bidrar till tydligare gaturum och mer stadsmässig bebyggelse. Frågan kring översvämning har dock behövt fördjupas efter samrådet, vilket kan komma att påverka de områden som inom området föreslås byggas. Vidare finns möjlighet att ändå bebygga dessa områden om den nya bebyggelsen utformas översvämningssäkrat och inte påverkar omkringsliggande områden negativt.

Kartan på sida 65 i handlingen syftar till att redovisa vilka områden som översvämmas vid olika mängder nederbörd. I bildtexten förklaras att ett hundraårsregn med klimatkompensering utgör 48 mm. Tillägg görs i bildtexten kring beräknat vattendjup vid klimatkompenserat hundraårsregn. En fördjupad skyfallsutredning har genomförts efter samråd. Programhandlingen kompletteras med information från utredningen. Till följd av den fördjupade skyfallsutredningen och dess resultat har föreslagna utredningsområden för ny bebyggelse längs Skolvägen tagits bort.

De geotekniska förutsättningarna varierar inom området, vilket föranleder att även risk för ras och skred varierar. Ingen övergripande geoteknisk utredning har genomförts för planprogrammet som helhet, utan detta föreslås genomföras i samband med respektive detaljplan. För att få en första bedömning

kring risk har en geoteknisk arkivstudie genomförts, som baseras på tidigare gjorda marktekniska undersökningar i området. Detta material finns att ta del av och skickas på begäran ut av kommunen. I samband med detaljplanläggning ska fördjupade utredningar genomföras, där även nödvändiga åtgärder ska utredas och fastställas som är anpassade till respektive område. I utredningsarbetet ska även befintliga geokonstruktioner beaktas.

De åtgärder kring dagvattenhantering som sammanfattas i punktlistan på sida 70 har sin utgångspunkt i de genomförda utredningarna, vilka även beskrivs i löptexten. Samtliga åtgärder beskrivs redan under rubriken "Dagvattnet i Åkersberga hanteras ansvarsfullt" (sida 63-64). Vidare kompletteras texten med ny information från den miljöbetingsutredning som har genomförts efter samrådet.

Ett av delmålen under målområde 4 är att värdefulla bebyggelsestrukturer bevaras. Den befintliga bebyggelsestrukturen har till stor del legat till grund för den föreslagna strukturen som planprogrammet presenterar, bland annat gällande placering och höjd på föreslagna ny bebyggelse. Planprogrammet pekar ut områden som är kulturhistoriskt värdefulla, där detaljerade kulturmiljöutredningar föreslås tas fram i detaljplaneskedet, som sedan bör ligga som grund för fastställande av ny bebyggelses utformning och gestaltning. Förhållningssätt kopplat till befintliga kulturmiljöer beskrivs i planprogrammets tredje och fjärde kapitel.

De konsekvenser som programförslaget bedöms medföra redovisas i den hållbarhetsbedömning som tagits fram som underlag.



De viktigaste slutsatserna från denna sammanfattas i del 3 av planprogrammet. Här beskrivs bland annat sociala konsekvenser och konsekvenser för områdets identitet. Bedömningen är bland annat att programförslaget bidrar med positiva konsekvenser för områdets identitet, med hänsyn till att den befintliga bebyggelsen är utgångspunkten i utvecklingsförslaget. Hållbarhetsbedömningen och PM Kulturmiljö skickas på efterfrågan ut av Österåkers kommun.

Med hänsyn till den varierande bebyggelsestrukturen inom området idag har inga generella gestaltungsprinciper tagits fram för området utöver de som anges i kommunens översiktsplan. Istället utgår planprogrammet från att den befintliga stadsbilden och bebyggelsestrukturen ska vara vägledande vid mer detaljerad planläggning av områdets olika delar. I planprogrammet föreslås en övergripande struktur för föreslagen bebyggelse, som baseras på den befintliga miljön.

Parallellt med planprogrammets framtagande har kommunen tagit fram en strategi för parker i Österåkers kommun, som antogs av Kommunfullmäktige i juni 2021. I detta arbete har beräkningar och analyser gjorts som visar på att det ökade besöksstrycket på parker i Åkersberga kommer kunna fördelas, då parkerna utvecklas efter hand samt bidrar med en större variation och blandat innehåll. Detta innebär således att besökare kommer att kunna välja mellan flertalet parker att besöka. Vidare behöver behovet av exempelvis lekplatsmiljöer ses över mer i detalj i syfte att säkerställa att besöksstrycket inte blir för högt på enskilda anläggningar.

Information om kommunens bostadsförsörjning läggs till i programbehandlingen samt att denna är utgångspunkt för planering av olika typer av bostäder. Gällande upplåtelseform är inte detta något som kan regleras i detaljplan.

Planprogrammet pekar ut befintliga fornlämningar samt de områden som omfattas av kommunens fornvårdsplan. Avsikten är att i fortsatt arbete ta hänsyn till fornlämningarna samt möjliggöra för underhåll och information om dessa. I Kråkbergsparken anläggs en iordningställd park en bit ifrån fornlämningen. Den aktuella fornlämningen omfattas av fornvårdsplanen och gallring av träd sker i enlighet med denna. Karaktären bevaras genom att träd omkring fornlämningen bibehålls. Övriga delen av Kråkberget utgår från naturskötsel.

Inga träd eller alléer har i detta läge pekats ut i programbehandlingen. Utgångspunkten i detta läge är att de befintliga trädraderna utmed vägnätet är skyddsvärda. Dock ska de ses över mer i detalj i samband med de detaljplaner som kommer att tas fram i syfte att bredda vissa av vägområdena. Avvägningar mellan att bevara träd och att ta bort eller ersätta dem i syfte att skapa bättre framkomstmöjligheter för olika trafikslag kommer behöva göras i varje fall. Detta förtydligas i programbehandlingen.

Parallellt med programarbetet arbetar kommunen med att avveckla markavvattningsföretaget då det i dagsläget inte längre uppfyller dess ursprungliga funktion. Området ingår numera inom kommunalt verksamhetsområde för dagvatten.

Ändringar i programbehandlingen som följer Länsstyrelsens yttrande:

- Information om utredning kring reningsbeting och recipientberäkningar skrivs till i programbehandlingen i syfte att säkerställa att MKN uppnås. Information läggs till om att miljöbetsutredningen ska vara utgångspunkt vid framtagande av kommande dagvattenutredningar för respektive detaljplan inom området.
- Programbehandlingen kompletteras med information om de främsta bullerkällorna inom programområdet.
- I programbehandlingen förtydligas att området närmast tunnelmynningen inte är lämplig för känslig markanvändning med hänsyn till luftkvaliteten om inte åtgärder vidtas.
- Programbehandlingen revideras utifrån och kompletteras med information som framkommit i samband med den fördjupade skyfallsutredningen.
- Till bildtexten i karta 27 kompletteras information om beräknat vattendjup vid klimatkompenserat hundraårsregn.
- Föreslagna utredningsområden för ny bebyggelse inom utredningsområdet längs Skolvägen tas bort, med hänsyn till översvämningensrisken.
- Information läggs till om kommunens parkstrategi, antagen av Kommunfullmäktige i juni 2021.
- Ett stycke läggs till under rubriken tidigare styrdokument om kommunens bostadsförsörjningsplan samt att denna ska vara utgångspunkt för planering av olika typer av bostäder framöver.



- *Programbehandlingen kompletteras med information om att befintliga trädrader bör beaktas och naturvärdesutredningar ska tas fram om nödvändigt i samband med detaljplaneläggning som omfattar dessa.*

1.1.2 Lantmäteriet

Lantmäteriet har ingen erinran över planprogrammet.

1.1.3 Trafikförvaltningen

Visionen för planprogrammet för Hacksta-Berga är att området utvecklas till att bli en långsiktigt hållbar, attraktiv och integrerad del av Åkersberga stad. Region Stockholm ställer sig positiv till planprogrammet och ser att det har goda förutsättningar att bidra till en utveckling som ligger i linje med såväl kommunens översiktsplan som den regionala utvecklingsplanen, RUFSS 2050. Det finns emellertid delar i planen som kommunen kan utveckla och förtydliga.

Det är positivt att Österåker utvecklar och förtätar det strategiska stadsutvecklingsläget som planprogrammet omfattar. Åkersberga driver på för att utveckla det strategiska stadsutvecklingsläget Åkersberga centrum. Området har en god tillgänglighet och är lämpligt att förtäta med såväl bostäder som verksamheter. Region Stockholm vill dock lyfta att verksamheter och handel i första hand bör planeras inom ett gångavstånd om 600 meter från stationen i enlighet med RUFSS 2050. Det är även lämpligt

att exploateringsgraden är högst i de södra delarna av området för att skapa så goda förutsättningar som möjligt för ett hållbart resande.

Förutsättningar för befintlig och planerad kollektivtrafik

Trafikförvaltningen framhåller att Österåkers befolkningsutveckling kommer innebära behov av utökad kapacitet i kollektivtrafiken i centrala Åkersberga. Utrymmesbehovet för kollektivtrafiken vid Åkersberga station både avseende spår- och busstrafik förväntas därmed öka, vilket kommunen behöver ta höjd för i den fortsatta planeringen av det angränsande området centrala Åkersberga. Planprogramområdet fokuserar i första hand på ett hållbart resande genom trygga och attraktiva stråk för gång- och cykel vilket är positivt då det ger goda möjligheter för snabba resor till och från Åkersberga station där Roslagsbanan finns.

Buss trafikerar längs utkanten av området och möjliggör för korta gångavstånd till kollektivtrafik inom hela området. Region Stockholm är mycket positiva till att planprogrammet tydligt prioriterar busstrafiken och att den ska ges god framkomlighet och genhet i området. Det är även positivt att det inte tillåts kantsparkerings utmed de gator som trafikeras med buss. Det planeras lokaler i bottenvåning på samtliga gator med busstrafik. Angöring för rörelsehindrade och lastning/lossning för leveranser kommer behöva ske på gatorna för att klara tillgänglighetskrav. Det

är av yttersta vikt att dessa funktioner ges tillräckliga ytor för att inte försämra framkomligheten för bussstrafiken. Regions Stockholms trafikförvaltning vill vara med i det fortsatta arbetet gällande lokalisering och utformning av framförallt lastzoner.

I planprogrammet hänvisas till att gatusektioner bör utformas i enlighet med trafikförvaltningens riktlinjer. Region Stockholm ser dock att riktlinjerna i RiBuss ska följas om en busstrafik med god framkomlighet ska kunna uppnås. Region Stockholms trafikförvaltning är gärna med i det fortsatta arbetet med hållplats- och gatuutformning. Grundläggande krav på gator med busstrafik är 7 meter körbana (utan angöring) och en maximal längslutning på 7 %. Vid korsningar och hållplatser är den maximala längslutningen 2,5 %. Val av hållplats har betydelse för framkomligheten och trafiksäkerheten. I det fortsatta arbetet bör hållplatsernas utformning ses över.

Inför ett fortsatt planarbete är det viktigt att gatorna och hållplatserna preciseras ytterligare avseende utformning såsom dimensioner för olika funktioner, korsningsutformning, hållplatsutformning, lokalisering av lastzoner och parkering för rörelsehindrade. Även analyser kring vilka flöden av fordon och människor som förväntas här är viktigt. Befintliga hållplatsutformningar som på exempelvis Lennart Neckmans väg kan behöva byggas om från fickhållplatser beroende på den utveckling som gatan förväntas få. På sida 24 nämns trafiksäkerhet genom



hastighetssäkrade gång- och cykelpassager. Region Stockholm vill lyfta att vissa typer av hastighetssäkringsåtgärder inte är lämpliga på gator för busstrafik. Region Stockholms trafikförvaltning välkomnar en fortsatt dialog inför det fortsatta planarbetet för att skapa bra förutsättningar för busstrafiken.

Kommentar

Inom ett gångavstånd om 600 meter från stationen ligger del av Storängsvägen och Bergavägen, som är utpekade som prioriterade gator för utveckling av verksamhetslokaler. Även Hackstavägen är utpekad, då ytterligare förtätning väntas ske i de norra delarna av Åkersberga. Inga exakta placeringar av verksamhetslokaler pekas ut i detta läge, utan kommer att behöva studeras vidare i detaljplaneskedet. Med hänsyn till de bostäder som ligger en bit från stationen ses verksamhetslokaler som ett positivt inslag, om än de inte ligger i direkt anslutning till stationsläget. Detta bidrar till att människor inte behöver ta sig långa sträckor för att uträtta dagliga ärenden.

De mest centrala delarna av Åkersberga, bland annat Åkersberga station och busstorg, ingår i planprogrammet för Åkersberga stad – centrumområdet, som godkändes av Kommunfullmäktige i december 2019. I Åkersberga stads planprogram föreslås satsningar inom stationsområdet, bland annat som möjliggör smidiga byten mellan olika trafikslag. Vidare föreslås även att busstorget utvecklas till ett resecentrum. I syfte att möjliggöra dessa förändringar väntas planuppdrag för området, som i detaljplan kan fastställa utformning

för att skapa en attraktiv och smidig kollektivtrafikmiljö vid Åkersberga centrum.

Kommunen föreslår i det aktuella programförslaget sträckningar för busstrafik, som bidrar till ett minskat bilberoende inom Hacksta-Berga. I detaljplaneläggningsen är fortsatt dialog med Trafikförvaltningen nödvändig i syfte att skapa välutformade, smidiga och trygga trafik- och hållplatsmiljöer inom området. Då kommer vägsträckorna och hållplatsmiljöerna behöva studeras och fastställas i detalj och nödvändiga hastighetsreglerande åtgärder utredas och föreslås. Gatumiljöernas utformning inom området är i vissa fall svåra att iordningställa i enlighet med RiGata-Buss. Detta beror bland annat på vägarnas aktuella bredder och de begränsningar som råder, exempelvis med hänsyn till markägoförhållandena. Ambitionen är dock att följa de gatubredder som frambålls i RiBuss så långt det är möjligt.

1.1.4 Trafikverket

Trafikverket ser positivt på planprogrammets inriktning att bostäder och verksamheter tillkommer i kommunens centrala delar med god tillgänglighet till kollektivtrafik. De anser att det dock vore önskvärt om kartorna tydligare redovisade väg 276:s sträckning och utbredning för att påvisa närheten till vägen.

Väg 276

Trafikverket beskriver att väg 276 är en primär länsväg och är även utpekad i det funktionellt prioriterade vägnätet till följd av dess betydelse för

kollektivtrafik och dagliga personresor. Det bör förtydligas i planhandlingarna att väg 276 utgör en regional huvudled med en betydelsefull regional funktion vilken planprogrammet behöver förhålla sig till.

Utifrån vägens brister avseende bland annat framkomlighet har Trafikverket och Österåkers kommun m.fl. tagit fram en Åtgärdsvalsstudie (ÅVS), *Framkomlighet väg 276 Rosenkälla-Åkersberga*. Trafikprognoser visar på en kraftig ökning av efterfrågan på personbilsresor som väg 276 och angränsande delar i det övergripande vägsystemet inte kommer att kunna tillgodose. En central slutsats i ÅVS:en är att det krävs åtgärder på ett antal olika områden och av olika aktörer för att en acceptabel framkomlighet inom Åkersberga och angränsande vägar ska uppnås. Ytterligare satsningar på utbyggnad av kollektivtrafiken än de redan beslutade kommer bli nödvändigt om bilanvändandet ska minska.

Trafikverket saknar resonemang i planprogrammet angående tillkommande trafik som exploateringen kan medföra. Utifrån läget för planerad exploatering skulle ett bostadsbyggande om ca 1000 lägenheter kunna innebära en trafikallsträng om 700-800 fordon per årsmedeldygn enligt Trafikverkets trafikallsträngsverktyg. Det är dock svårt att beräkna trafikallsträngen av andra verksamheter eftersom planen inte anger BTA för detta. Handel av lokal betydelse skulle exempelvis kunna innebära en trafikallsträng om



1000 fordon per årsmedeldygn totalt sett ihop med bostadsbyggandet. Trafikverket anser därmed att uppskattad BTA för planerade verksamheter bör anges samt att en bedömning av exploateringens totala trafikallsträng ska anges.

Trafikverket anser att prognoser ska kunna relateras till Trafikverkets basprognos för 2040. Det vore även önskvärt om planprogrammet i högre utsträckning lyfte fram fakta, slutsatser och åtgärdsförslag från åtgärdsvalsstudien. Exempelvis bör en beskrivning av transportsystemets funktionalitet och förmåga att hantera efterfrågad trafik utifrån aktuell och prognostiserad trafik framgå tydligare samt vilka åtgärder som krävs av olika aktörer för att uppnå en fungerande trafiksituation.

Även om exploateringen inte skulle innebära någon betydlig påverkan på väg 276, anser Trafikverket att åtgärder kopplat till åtgärdsvalsstudien bör nämnas och beaktas, däribland föreslagen breddning av väg 276 mellan Margretelundsvägen och Söralidsvägen som i skrivande stund spelas in som namngivet objekt till länsplanen.

Planprogrammet anger att cirka 3 300 bostäder ska tillskapas inom ett område om 1 km från Åkersberga station till följd av Sverigeförhandlingen. Hacksta-Berga är således inkluderat i detta. Trafikverket ser positivt på att planera för bostäder i kollektivtrafiknära lägen, men det ska också tilläggas att 3 300

bostäder kan medföra ökad påfrestning på väg 276. Trafikverket anser att det finns ett behov av trafikallsträng som omfattar all exploatering i området, där trafikallsträng och belastningsgrad beräknas på väg 276 och tillhörande cirkulationsplats både med och utan exploateringen år 2040. Trafikverket vill göra kommunen medveten om behovet av en övergripande trafikallsträng inför kommande planläggning inom Åkersberga.

Föreslagna åtgärder i planprogrammet som berör väg 276

Generellt behöver åtgärder som direkt eller indirekt kan påverka väganläggningen diskuteras närmare med Trafikverket i kommande skeden utifrån mer detaljerat underlag än vad som finns i planprogrammet för att Trafikverket ska kunna ta slutgiltig ställning. Även former och förutsättningar samt behov av avtal behöver diskuteras. För åtgärder som innebär ombyggnad av väg aktualiseras väglagen och behov av vägplan. Andra åtgärder kan kräva tillstånd enligt väglagen eller avtal om bevakningsuppdrag.

Byggnadsfritt avstånd

Trafikverket hävdar generellt att ett byggnadsfritt avstånd ska säkerställas invid statliga vägar. Syftet med det byggnadsfria avståndet är att möjliggöra utveckling av väganläggning och att minska risker vid olyckor och överskridande av riktvärden för exempelvis luftkvalitet och buller. Avstånd mellan väg och byggnad delas upp i två olika mått beroende på typ

av väg och gällande hastighetsgräns, de olika måtten är:

- beläggningskant och kvartersgräns
- kvartersgräns och byggnad

För berörd del av väg 276 uppstår ett byggnadsfritt avstånd med aktuell hastighetsgräns på 13 meter (8 + 5), vid 60 km/h blir avståndet 15 meter (10 + 5). Frågor kopplat till risk, luftkvalitet och buller med mera kan kräva ytterligare avstånd än det som presenteras ovan. Trafikverket anser att avstånden ska uppnås. Om kommunen vill diskutera möjligheten till avsteg från det rekommenderade byggnadsfria avståndet får det diskuteras mellan Trafikverket och kommunen.

Miljö och hälsa

Trafikverket saknar ett tydligt underlag i planprogrammet som redovisar förutsättningar att klara riktvärden för buller, vibrationer och luftkvalitet utifrån aktuell och prognostiserad trafik. Trafikverket anser att kommunen ska ta hänsyn till den ökade trafiken i bedömningen om påverkan på människors hälsa, som planerat område kan innebära från väg 276.

Utöver detta nämns inget om miljö kvalitetsmålet Frisk luft under avsnittet Luftföroreningar. Detta bör beröras utifrån väg 276:s närhet till skolor och elevernas behov av utevistelse inom området. Trafikverket



anser att MKN för luft ska uppnås där barn planeras vistas utomhus. Trafikverket har dessutom beslutat att Frisk luft ska uppnås överallt där människor planerar vistas utomhus år 2030, och det ska säkerställas att människor inte ska eller ska vilja vistas där partikelhalterna överstiger 30 µg/m³.

Buller

Bullernivåerna utmed 276 är på vissa platser höga. Trafikverket saknar ett underlag som redovisar förutsättningarna att klara riktvärden enligt gällande bullerförordning. Vid framtagande av bullerutredning behöver hänsyn tas till både nuvarande och framtida trafik. Trafikverket anser att basprognos för 2040 bör vara utgångspunkt för beräkning av framtida bullersituation. Effekter av eventuella hastighetsförändringar bör även redovisas. Risk för störningar kopplat till lågfrekvent buller bör bedömas. Om bullerreducerande åtgärder behövs anser Trafikverket att dessa behöver genomföras utanför vägområdet och inte skapa behov av åtgärder på Trafikverkets anläggningar.

Vibrationer och stömljud

Gällande vibrationer anser Trafikverket att riktvärdet 0,4 mm/s vägd RMS ska tillämpas vid nybyggnad intill statlig infrastruktur. Vibrationsutredningar ska utföras när detaljplaner och bygglov tas fram, utom när det är uppenbart onödigt. Eftersom behovet av utredningar av vibrationer är svårare att bedöma ska utebliven vibrationsutredning motiveras på samma

sätt som vid bullerutredningar. Det är viktigt för Trafikverket att få en tydlig motivering till varför vibrationsutredning uteblivit, just för att det är svårare att bedöma behov. Det är alltså inte Trafikverket, utan initiativtagaren till planen som ska bedöma och motivera behovet samt presentera underlag för utebliven vibrationsutredning. Även behovet av stömljudsutredning bör bedömas.

Luftkvalitet

Rörande luftemissioner utmed väg 276 är situationen sämst vid och intill tunnelmynningarna men höga halter för PM10 och NO₂ finns även utmed andra delar av sträckan. Trafikverket anser att fördjupad utredning om luftkvalitet ska göras inför kommande skeden utifrån aktuella och prognostiserade trafikflöden så att det säkerställs att inga miljökvalitetsnormer riskerar att överskridas där människor kan vistas.

Risk och farligt gods

Trafikverket hänvisar generellt till Länsstyrelsens syn på lämplig planläggning invid transportleder av farligt gods och bedömning av hantering av riskfrågan kopplat till statliga vägar. Trafikverket vill dock framföra att hänsyn bör tas till prognostiserad trafik för 2040. Om riskreducerande åtgärder blir nödvändiga att genomföra anser Trafikverket att dessa ska genomföras utanför vägområdet för väg 276 och inte skapa behov av åtgärder på Trafikverkets anläggningar.

Trafikverket vill även påtala att kommunen redan i detta skede bör fördjupa kunskapen om olycksriskerna och förutsättningarna för ny bebyggelse kopplat till farligt gods, då väg 276 är utpekad sekundär transportled för farligt gods. Detta gäller främst de utredningsområden för bostäder som ligger närmast väg 276, i södra delen av planområdet. Kommunen bör i dialog med Trafikverket och Länsstyrelsen fastställa vilka volymer av transporter av farligt gods som ska vara förutsättning för kommande detaljplaner. Kommunen skulle också med fördel kunna beräkna och uppskatta olycksrisken redan i detta skede för att ha bättre förutsättningar att hantera frågan i ett senare skede. Trafikverket saknar i planprogrammet hur kommunen avser förhålla sig till transporter med farligt gods, exempelvis vad gäller skyddsavstånd eller tekniska skyddsåtgärder.

Det ligger i Trafikverkets uppdrag att överlämna underlag om trafikala förutsättningar till kommunen, inklusive information om transporter av farligt gods. På sikt ska Trafikverket ta fram ett verktyg för att uppskatta transporter av farligt gods men detta finns inte på plats i dagsläget. Därmed efterfrågar Trafikverket att kommunen tar fram dessa uppgifter.

Skyfall

Trafikverket ser positivt på att en skyfallsutredning gjorts för Hacksta-Berga då området utgör riskområde för översvämning i händelse av skyfall. Trafikverket anser att det i kommande skeden



behöver säkerställas och redovisas att planerad exploatering inte riskerar att bidra till en förvärrad översvämningssituation på väg 276.

Dagvatten

Trafikverket kommer eventuellt behöva inkomma med kompletterande synpunkter kopplat till dagvatten och det fortsatta arbetet med detta. Generellt anser Trafikverket att planförslaget inte ska påverka Trafikverkets dagvattensystem negativt.

Luftfart

Byggnader över 20 meter kan påverka luftfartens intressen. Om byggnader över 20 meter planeras så ska LFV och berörda flygplatser ges möjlighet att yttra sig. Flyghinderanalys kan även bli nödvändigt att genomföra.

Kommentar

I programförslaget för Hacksta-Berga ligger fokus på att resorna som den nya exploateringen i området genererar i första hand ska ske med gång, cykel och kollektivtrafik. Områdets centrala läge i Åkersberga gör att förutsättningarna för detta är goda, genom förbättrade gång- och cykelstråk till Åkersberga station och Roslagsbanan samt den service som finns där och även planeras att utökas när området förtätas. Genom att arbeta för ett effektiviserat nyttjande av parkering i området förväntas antalet bilresor också kunna hållas nere. En viss ökning av trafiken inom, till och från området är dock att förvänta och kommunen är medveten om att den

exploatering som planeras i centrala Åkersberga generellt kommer att medföra en ökad belastning på väg 276.

En övergripande prognos för framtida trafik längs väg 276 togs fram som underlag till ÅVS:en för vägen, 2018. Denna baseras på det befolkningsmål som redovisas i kommunens översiktsplan om ca 70 000 invånare år 2040. I Österåkers kommuns trafik- och mobilitetsplan, som är under framtagande och innefattar hela kommunen, är det tänkt att en trafikprognos för 2040 bland annat ska ingå. Syftet med prognosen är att studera hur vägnätet i de centrala delarna av kommunen, med viss omnejd, kommer att påverkas av och kunna hantera trafiken från Åkersberga med omnejd, inklusive tillkommande bebyggelse utifrån exploateringsgraden från Sverigeförhandlingarna. Vidare kan ytterligare trafikutredningar bli aktuellt att ta fram för specifika verksamheter och bebyggelseetapper i samband med kommande detaljplanläggning inom Hacksta-Berga. Programhandlingen kompletteras med de planerade åtgärder som benämns i ÅVS:en för väg 276, som kan ha en påverkan på trafiken till och från programområdet.

Kommunen avser att ha en fortsatt dialog med Trafikverket i nästa planeringsfas för de områden där åtgärder föreslås som direkt eller indirekt kan påverka Trafikverkets anläggningar.

Programhandlingen kompletteras med information om de främsta bullerkällorna inom området. Vid detaljplanläggning ska även bullerutredningar göras, som utgår ifrån lämpliga underlag och framtidsscenario. I detta arbete ska även nödvändiga och lämpliga åtgärder föreslås.

Information läggs till i programhandlingen att vibrationsutredningar ska tas fram för områden där detta bedöms vara nödvändigt i syfte att utesluta risker samt föreslå åtgärder kopplat till vibrationer. Information läggs till i programhandlingen att fördjupad luftkvalitetsutredning ska genomföras vid planläggning av områden intill tunnelmynningen. Området intill väg 276 är utpekade som utredningsområde för ny bebyggelse, bland annat i och med dess närhet till just vägen.

Området utgör även planprogrammets sista etapp för genomförande och föreslås därför planläggas på längre sikt. Detta föranleder att inga fördjupade utredningar har genomförts angående risker kopplat till vägen, utan föreslås genomföras i ett senare skede i syfte att utgå från aktuella förutsättningar.

Kommunen noterar Trafikverkets synpunkter kopplat till skryfall, dagvatten och luftfart.

Ändringar i programhandlingen som följer Trafikverkets yttrande:

- Programhandlingen kompletteras med information från ÅVS:en för väg 276, samt med de åtgärder som kan ha påverkan på trafiken till och från programområdet.
- Programhandlingen kompletteras med information om de främsta bullerkällorna inom området.
- Programhandlingen kompletteras med information om att vibrationsutredningar ska tas fram för området där detta bedöms vara nödvändigt.
- Programhandlingen kompletteras med tydligare formuleringar kring att en fördjupad



luftkvalitetsutredning ska genomföras vid planläggning av områden intill tunnelmynningen.

- *Mobilitetsplanen uppdateras med resonemang kring planprogrammets påverkan på väg 276, utifrån det material som trafikprognos 2040 kan tillhandahålla*

1.1.5 Storstockholms brandförsvaret

Storstockholms brandförsvaret (SSBF) lämnar ett yttrande som behandlar hantering av olycksrisker samt möjlighet till räddningsinsatser. Olycksrisker och möjlighet till räddningsinsats ska beaktas i planprocessen för att tillgodose krav på hänsyn till människors hälsa och säkerhet samt risken för olyckor.

Hantering av olycksrisker

Programarbetets syfte är att lägga en grund för att utveckla området till att bli en långsiktigt hållbar, attraktiv och integrerad del av Åkersberga stad som stimulerar till lärande och kreativitet samt upplevs trygg och säker.

För att uppnå detta syfte bör hänsyn tas till olycksrisker i området. SSBF anser att det finns många fördelar med att beakta olycksriskfrågan redan i detta skede. Att göra en riskbedömning som underlag till utformning av programförslaget istället för att skjuta det till detaljplanarbetet innebär bl.a. möjligheter att minska eller eliminera behovet av utformnings- respektive tekniska åtgärder. Således kan eventuellt samma riskreducering åstadkommas till en billigare kostnad.

När ett planärende inkommer som remiss för första gången till SSBF utförs en övergripande riskidentifiering avseende olycksrisker inom planområdet och i dess närhet. Riskidentifieringen baseras på ett antal olika olycksrisker.

Utifrån riskidentifieringen har SSBF funnit ett antal riskkällor som bedöms kunna påverka risknivån inom planområdet. Dessa är följande och kommer att kommenteras var för sig i texten nedan:

- Sekundär transportled för farligt gods: väg 276
- Drivmedelsstation: Circle K Åkersberga Roslagsvägen

I övrigt har SSBF ingen kännedom om några ytterligare riskkällor i närheten till aktuellt planområde som bedöms kunna påverka planområdet i sådan omfattning att de behöver utredas vidare. Risker såsom översvämningar samt ras och skred är också av vikt att utreda och hantera men ligger utanför SSBF:s kompetensområde.

Transport av farligt gods

Enligt Länsstyrelsens riktlinjer ska riskhanteringsprocessen beaktas i framtagandet av detaljplaner inom 150 meters avstånd från farligt gods-leder. Länsstyrelsen har angivna rekommendationer avseende skyddsavstånd som riskreducerande åtgärd, vilket kan vara vägledande i

Samhällsbyggnadsförvaltningens riskbedömning för programområdet. Länsstyrelsen rekommenderar ett skyddsavstånd som riskreducerande åtgärd om 40 meter för kontor och 75 meter för bostäder från väggkant. Dessa avstånd kan minskas om risknivån visas vara låg alternativt om kompletterande riskreducerande åtgärder införs. Observera att skyddsavstånd är generellt att föredra framför andra riskreducerande åtgärder. Länsstyrelsen rekommenderar en bebyggelsefri zon om minst 25 meter från väggkant/järnväg med transport av farligt gods, oavsett risknivå.

Drivmedelsstation

Länsstyrelsens riktlinjer rekommenderar att riskhanteringsprocessen bör beaktas om avståndet från planerad exploatering understiger 100 meter från en bensinstations verksamhet. Transporter till bensinstationer behöver också beaktas om dessa transporter passerar genom/i anslutning till programområdet. Den drivmedelsstation som ligger i anslutning till området är Circle K Åkersberga Roslagsvägen.

SSBF:s kommentar gällande befärad risknivå

Med hänsyn till de identifierade riskkällorna som är belägna intill programområdet rekommenderar SSBF att en riskbedömning utförs inom ramen för detta program. Finns redan riskbedömningar gjorda för planer i närområdet och i anslutning till riskkällan kan dessa med fördel användas efter en aktualitetsprövning. SSBF ser generellt positivt på att nyttja redan utförda bedömningar för att undvika



dubbelarbete och åstadkomma jämförelser som verkar för en rättssäker bedömning.

SSBF menar att skolor utgör särskilt skyddsvärd bebyggelse ur ett riskperspektiv. Detta bör beaktas i eventuell riskbedömning samt då Samhällsbyggnadsförvaltningens tar beslut i frågan om marken är lämplig för aktuell bebyggelse ur ett olycksriskperspektiv.

Möjlighet till räddningsinsatser

Räddningstjänstens framkomlighet och möjligheten att genomföra räddningsinsatser behöver beaktas. Detta avser både planerad ny bebyggelse inom programmet samt programmets påverkan på den befintliga bebyggelsen.

Framkomlighet/Tillgänglighet

SSBF uppmärksammar att kommunen i den fortsatta planeringen behöver beakta att SSBF:s räddningsfordon behöver kunna ta sig fram för att genomföra räddningsinsatser. Enligt Boverkets byggregler bör avståndet mellan körbar väg och angreppspunkten för en byggnad inte överstiga 50 meter. Med angreppspunkt menas entréer/tillträdesvägar till byggnadens olika delar. Dessa frågor hanteras främst i byggskedet men detaljplaner, gatuutformning och liknande ska inte omöjliggöra detta.

För att SSBF:s fordon ska kunna framföras krävs normalt BK2-väg. Ibland behöver så kallade

räddningsvägar upprättas för att räddningstjänstens fordon ska kunna nå fram till byggnader. SSBF hänvisar till vägledningsdokument där förutsättningar som krävs för en räddningsväg beskrivs.

Stegutrymning/Åtkomlighet

Om SSBF utgör eller förväntas utgöra den alternativa utrymningsvägen behöver detta tas hänsyn till i planeringen. Denna lösning är den absolut vanligaste för bostadslägenheter upp till åtta våningar och kan även förekomma för mindre kontorslägenheter. SSBF vill dock poängtera att utrymning utan räddningstjänstens hjälp, förslagsvis genom implementering av Tr2-trapphus, är att föredra. I SSBF:s vägledningsdokument VL2014-097 finns mer information om bland annat krav på uppställningsplatser, bärighet, fri höjd och svängradie för räddningstjänstens fordon m.m.

Det måste även säkerställas att stadsomvandlingen inte försämrar utrymningsmöjligheterna för befintlig bebyggelse. Är dessa projekterade för att utrymmas via stegen måste räddningstjänsten kunna komma fram med sin utrustning, det måste finnas uppställningsplatser och räddningstjänsten måste kunna komma åt samtliga delar av de byggnader som är projekterade på detta vis. Saker som kan påverka åtkomligheten för räddningstjänstens stegutrustning är till exempel breddning av gator (då det kan försvinna uppställningsplatser intill fasader), trädplanteringar och uppförande av ny bebyggelse. Detta

behöver utredas vidare i de kommande planarbetena så att utrymningsmöjligheterna för befintliga byggnader inte tas bort. SSBF stöttar gärna kommunen om det uppstår frågor kring vår förmåga att ta oss fram och kunna genomföra räddningsinsatser. Vi rekommenderar även att kommunen och/eller framtida byggherrar tidigt tar in konsultstöd som kan hjälpa till med projekteringen och utreda hur den befintliga bebyggelsen påverkas av stadsomvandlingen.

Brandvatten

Vid planering av ny bebyggelse behöver hänsyn tas till tillgång av brandvatten, detta uppmärksammas också i programhandlingen. Då detta är ett tätbyggt område och med planprogrammet kan området komma att förtätas ytterligare rekommenderas ett konventionellt brandpostsystem. Utifrån SSBF:s underlag ser det ut som att brandpostsystemet i området är glest. SSBF anser följaktligen att behovet av nya brandposter i området bör ses över i samråd med förvaltaren av brandpostnätet. För ett konventionellt brandpostsystem rekommenderar SSBF ett avstånd om 75 meter från brandpost till uppställningsplats för räddningsfordon, dvs. 150 meter mellan två brandposter.

Övrigt

I övrigt rekommenderar SSBF fortsatt samverkan kring riskfrågorna om det finns osäkerhet i hur ovanstående yttrande ska beaktas i resterande del av planprocessen.



Kommentar

Med hänsyn till de långa tidsaspekter som följer med den föreslagna etappindelningen ser kommunen inte att det är aktuellt att i det här skedet utreda riskerna kopplat till riskerna längs väg 276 och drivmedelstationen i någon större omfattning. Däremot kompletteras avsnittet kring risker för olyckor i programhandlingens femte kapitel utifrån den information som SSBF framför, i syfte att säkerställa att de aktuella riskerna beaktas vid kommande planeringsskeden. Den aktuella drivmedelstationen ligger inom programområdet för Åkersberga stad – centrumområdet, som godkändes av Kommunfullmäktige i december 2019. I planprogrammet föreslogs att drivmedelstationen på sikt bör ersättas med kvartersbebyggelse, vilket även uttrycks i översiktsplanens viljeriktning att undvika dessa former av anläggningar, som bidrar till tung trafik genom centrala Åkersberga, öster om tätorten. När detaljplanläggning blir aktuellt för de södra delarna av Hacksta-Berga är förhoppningen således att den rådande risksituationen kopplat till drivmedelstationen inte längre föreligger. Om så inte är fallet ska risker kopplat till drivmedelstationen utredas vidare i samband med detaljplanearbetet.

De i planprogrammet föreslagna vägutformningarna samt placering av bebyggelse föreslås gå i linje med kommunens tekniska handbok, vilken ställer krav på bland annat framkomlighet och längs vissa sträckor föreslås befintliga vägar breddas. I syfte att framkomlighet och åtkomlighet beaktas i de kommande skedena av utvecklingen inom området kompletteras planhandlingen med information kring detta.

Ledningsnätet föreslås längs vissa sträckor uppgraderas i samband med breddning av gatunätet. I samband med detta bör tillgång till brandvatten säkras, vilket beskrivs i planprogrammet.

Ändringar i programhandlingen som följer SSBF:s yttrande:

- Programhandlingen kompletteras med information om risker samt hantering av dessa kopplat till räddningsinsatser, väg 276 och drivmedelstationen.

I.1.6 E.ON Energilösningar AB

E.ON Energilösningar AB skriver att det finns en produktionsanläggning som E.ON Värme Sverige AB äger inom fastigheten Berga 6:485. Anläggningen är tagen ur drift. E.ON har varit i kontakt med potentiell köpare av fastigheten tidigare och då i syfte att denne skulle bygga fastigheten med bostäder. Om fastigheten skall omvandlas till ”skolutvecklingsområde” som det står beskrivet i programhandlingen innebär det att anläggningen behöver tas bort. Anläggningen behöver också överlåtas från E.ON till Österåker kommun genom uppgörelse.

Inom området finns flera fjärrvärmeledningar som behöver hanteras i samband med avveckling/borttagning av produktionsanläggningen och även om byggnation skall ske i området. Lösningen av detta behöver diskuteras vidare.

Kommentar

Kommunen föreslår med programförslaget att den befintliga anläggningen som i dagsläget är tagen ur drift i framtiden avvecklas i syfte att möjliggöra yta för skoländamål. I kommande planeringsskeden avser kommunen att fortsätta föra dialog med E.ON kring anläggningen, inklusive de ledningar som behöver hanteras i samband med avvecklingen.

I.1.7 Vattenfall Eldistribution AB

Vattenfall Eldistribution AB har ingen elnätsanläggning inom området eller inom dess direkta närområde och har därmed inget att erinra.

I.1.8 Skanova AB

Skanova önskar att medverka i planarbetet i ett tidigt skede, det vill säga när detaljplanearbete påbörjas, för att få med befintliga ledningar i planeringsunderlaget. Detta för att undvika oförutsedda hinder i planeringen som berör Skanovas nät och för en smidigare och snabbare planprocess.

Kommentar

Synpunkterna är noterade.

I.1.9 Naturskyddsföreningen Österåker

Naturskyddsföreningen i Österåker lyfter att de välkomnar mycket i planen, bland annat att bostäder byggs tätt och centralt där kollektivtrafiken



har täta turer och är lättillgänglig, att gång- och cykeltrafik prioriteras, att området kommer att ha fina gröna områden och att gatorna planeras för att hålla nere hastigheten i trafiken samt att de anser att förslaget om ett Mobilitetshus med tillhörande möjligheter till återbruk och delande är positivt. Vidare beskrivs att strategin för de gröna områdena är väl genomtänkt och att det är positivt med gröna entréer som uppmuntrar till besök i naturen och egna planteringar undersöks i detaljplaneskedet. Naturskyddsföreningen välkomnar även att skolor föreslås där barnen har tillräckligt med ytor att röra sig och att skolgårdarna kan användas av barn även efter skoldagens slut samt att rimliga klimatanpassningsåtgärder vidtas.

Vidare lyfter Naturskyddsföreningen i Österåker att de gärna ser att nedanstående punkter ses över.

- Det föreslås flera bostadsrätter i de nya husen men Naturskyddsföreningen framhåller att det som saknas i Österåker är hyresrätter till ett rimligt pris. Planeringen ska explicit syfta till att skolorna är lättillgängliga via kollektivtrafiken och där det finns möjlighet till busstrafik.
- Riktlinjerna för biologisk mångfald är imponerande och ska ingå i framtida detalj- och genomförandeplaner. Dock kan hänsyn till ljusföroreningar saknas. Trygghet är förstås bra och nödvändig, men det kan förknippas

med belysning som är skadligare än vad som egentligen behövs. Den påtalade förbättringen av belysningen ska ta hänsyn till både gående/cyklande och till nattaktiva arter som kan störas under sommarhalvåret. Effektbelysning och punktbelysning måste användas sparsamt så att det inte utgör ljusförorening. Kråkbergsparken måste belysas omsorgsfullt och träden i Åkar Pelles park ska helst inte effektbelysas, åtminstone inte under sommarmånaderna. Kommunen behöver en genomtänkt plan för belysningen i olika kategorier av områden.

- Naturskyddsföreningen välkomnar att befintliga träd bevaras och nya planteras. Enskilda större träd kan vara viktiga för artskydd. Formuleringen att "god framkomlighet längs vägen prioriteras men befintliga träd ska, så lång det är möjligt, bevaras" godtas men det är viktigt att detaljplanerna och byggloven verkligen är restriktiva med att tillåta trädfällning. Naturskyddsföreningen har i andra områden sett att många fina träd klassificerade *n2* "ska inte fällas" har fällts och de anser att kommunen kunde ha ansträngt sig att bevara dem.
- Trygghetsboende Solhälla samt Färglådans förskolebyggnad föreslås ersättas och Klippans förskola och Kunskapskryssaren flyttas. Nya byggnader kan väl vara nödvändiga i de här fallen, men om kommunens miljömål ska

uppnås och klimatpåverkan minimeras, är det alltid viktigt att resonera varför en existerande byggnad inte kan behållas och utvecklas. Det är av vikt att bevara inte bara de kulturella värden som finns i existerande byggnader, men också det materiella.

- De privata, gröna gårdar som kopplas till bostäderna kan gärna erbjuda möjlighet till småskalig odling.

Kommentarer kring Målområde 5

Målområdet omfattar hanteringen av risker för människors hälsa och miljö. Kommunens kris-hantering och skyfallsutredning beskriver väl hur negativ påverkan av framtida skyfall ska minimeras i området som idag har liten infiltreringskapacitet och en del låga partier. Planprogrammet grundar sig på 5 huvudmiljömål satta 2016-2019 och Naturskyddsföreningen vill att de nya miljömålen som ska antas i juni 2021 och omfattar 7 huvudmiljömål ska gälla i detta planprogram.

Hållbara avfallslösningar

Naturskyddsföreningen välkomnar förslaget om att inrätta en centralt belägen mottagning för bostads-nära källsortering för att minimera privattransporter till Brännbacken. Viktigt är då att systemet för insamling av medborgarnas matavfall är väl genomtänkt då allt ska vara på plats den 31 december 2023 enligt regeringsbeslut. Från och med januari 2020 höjdes



materialåtervinningsmålen med upp till 20 procentenheter beroende på typ av förpackning. Detta mål är sannolikt svårt att nå så systemen för insamling måste uppdateras och kommunen måste anpassa sig till hur bestämmelserna kommer att utformas.

Att i anslutning till den lokala mottagningen inrätta en möjlighet för begagnatmarknad ser Naturskyddsföreningen nästan som ett givet grepp för framtiden, då det ökar invånarnas återbrukstänk och därmed underlättar cirkulär ekonomi.

Hållbar energiförsörjning

Österåker ska vara en klimatsmart kommun med låga klimatutsläpp och energiförsörjningen i kommunen ska enbart komma från förnybar energi och produceras i stor utsträckning lokalt. Detta är sedan länge fastslaget i den gällande översiktsplanen. Naturskyddsföreningen räknar med att kommunens nya klimat- och energistrategi, som ska antas under år 2021, kommer att innebära 100 % förnybar fastighetsuppvärmning och elproduktion för drift av kommunala fastigheter. En viktig del är att energieffektivisera, så att energin används där den behövs mest. Kommunen bör satsa på solceller på samtliga fastigheter som tillhör kommunen. Alternativet är att köpa in vindkraftsproducerad el. Naturskyddsföreningen hoppas att en framtida uppdaterad kartläggning av vindkraft i kommunen ger oss närproducerad el. Naturskyddsföreningen anser att det är mycket intressant med idén kring lokal,

småskalig elproduktion i anslutning till Österåkers gymnasium, i syfte att skapa ett innovativt område kopplat till pedagogik och lärande i närheten av Åkersberga centrum.

Klimatpåverkan minimeras, klimatåtgärder vidtas och ett gott mikroklimat främjas

Naturskyddsföreningen framhåller att det i planen konstateras tydligt att klimatförändringar förväntas bli en av de största utmaningarna som vi står inför i framtiden, vilket ställer höga krav på att klimatanpassa våra samhällen. Utvecklingen av Hacksta-Berga är föreslaget på ett sådant sätt som inte torde öka klimatpåverkan negativt. Tvärtom bidrar gröna innergårdar, parker och vegetation i gaturummet till att skapa kolsänkor som långsiktigt tar bort koldioxiden ur atmosfären. Naturskyddsföreningen föreslår fler metoder för kolinbindning där exempelvis skapandet av biokol från överflödigt växtmaterial kan användas som jordförbättringsmedel. Vidare hänvisas till Klimatkommunerna via länk.

Ekosystemtjänsterna lyfts fram på ett positivt sätt och kan inte nog framhållas som livsnödvändiga. Stadsodling bör ges stort utrymme med möjlighet för de boende att odla egna grönsaker, kryddor och rotsaker, samt växter (blommor, buskar och träd) för pollinerare och kanske biodling för lärande.

Genomförande

Gällande genomförandet vill Naturskyddsföreningen att det generella grundkravet ska vara att uppfylla Sweden Green Building Councils krav på miljöbyggnad silver. Detta ska specificeras i avtal med exploatör vid markanvisningar. Val av byggnadsmaterial bör i största möjliga mån väljas utifrån minskad resursförbrukning. Det bör också vara möjligt att bygga nollenergihus alternativt plusenergihus eller klassificera enligt andra certifieringar såsom Svanen, Breem eller motsvarande såsom föreslås i planen. Mycket händer snabbt inom miljöteknikområdet så stor öppenhet och följsamhet för de senaste kraven bör, med hänsyn till planens långa utbyggnadsperiod, beaktas regelbundet.

I Hållbarhetsbedömningen önskar Naturskyddsföreningen att faktorn "Kretsloppssystem och miljöteknik" i värderosen ska lyftas ännu mer mot bästa tänkbara hållbarhet genom olika åtgärder.

Kommentar

I planprogrammet beskrivs en ambition om att bibehålla den variation av upplåtelseformer som finns inom området, men ser det som önskvärt att det blir en större blandning av upplåtelseformer inom områdets olika delar. Detta kan dock inte regleras i detaljplan. Ett tillägg görs i programbehandlingen om kommunens bostadsförsörjningsplan, som ska vara underlag för kommande bostadsplanering inom Åkersberga.



Kommunen ser *belysning* som en viktig trygghetsskapande åtgärd. Det är dock viktigt, som Naturskyddsföreningen Österåker vidhåller, att bibehålla och skapa förutsättningar för den biologiska mångfalden i området. Belysningen behöver vara genomtänkt i områdets olika delar. Avvägningar kommer behöva göras kopplat till såväl trygghet som hänsynstagande kopplat till nattaktiva arters livsmiljöer. Vissa delar av programområdet upplevs i dagsläget som skymda, mörka och otrygga och detta utgör inte sällan naturmässiga partier, som saknar mänsklig närvaro och överblickbarhet. I dessa områden blir belysning en särskilt viktig åtgärd för att skapa trygghet. Ändock kommer vissa delar av naturområdena, exempelvis högre belägna delar av Kråkebergsparken, att hållas fria från belysning. När en ny belysningsplan ska tas fram bör dessa aspekter beaktas och riktlinjer formuleras. Tillägg görs i programhandlingen att avvägningar kring belysning är nödvändiga, dels för att skapa trygghet och dels för att undvika att belysningsåtgärderna bidrar till onödiga ljusföroreningar.

Vägarna inom programområdet är på vissa sträckor relativt smala i relation till kommunens gällande vägstandarder, vilket föranleder att delar av vägnätet föreslås breddas. Många vägar inom Hacksta-Berga kantas i dagsläget av trädrader som bidrar med många positiva effekter, bland annat ombändertagande av dagvatten, spridningssamband och livsmiljöer för olika arter och ett gott mikroklimat på den hårdgjorda ytan. I planprogrammet föreslås att träden värnas i så stor utsträckning som möjligt, dock är detta i vissa fall svårt att uppnå. Där befintliga träd inte kan bevaras med hänsyn till behovet av bredare vägbanor eller gång- och cykelvägar, föreslås nya träd uppföras där det är möjligt. I dessa fall föreslås även

att skelettjordar möjliggörs för att i ännu större uträkning bidra med lokalt ombändertagande av dagvatten. I samband med detaljplanläggning kommer vägutformningen att ses över i mer detaljerad omfattning, där även träden kommer att behöva beaktas. I de fall då träd som omfattas av det generella biotopskyddet föreslås tas bort ska dispens för detta sökas.

Kommunens instämmer i Naturskyddsföreningen Österåkers hållning att bebyggelse inte i onödan bör ersättas med ny, med hänsyn till materiella värden och den klimatpåverkan som medföljer. Dock är kommunens bedömning gällande de befintliga anläggningarna som lyfts, att dessa bör ersättas då marken är så långt nyttjad i dagsläget. Ett tillägg görs i planprogrammets genomförandeavsnitt att byggnadsmaterial bör väljas utifrån en minskad resursförbrukning och att det i så hög utsträckning som möjligt bör återanvändas, i syfte att minimera nya byggnadsverks klimatpåverkan. Det bör dock poängteras att detta inte kan regleras i detaljplan, utan endast i markanvisning om kommunen är markägare.

Kommunen äger inte rådighet att styra innehåll på privata bostadsgårdar. För att ändå uppmuntra odling på privata gårdar görs ett tillägg i programhandlingen att privata odlingar på bostadsgårdar med fördel kan anläggas.

Vid samrådsskedet för planprogrammet var miljömålen satta 2016-2019 de senast antagna målen, varför de ingår i programhandlingen. Österåkers nya Miljö- och klimatprogram antogs 2022, och planprogrammet uppdateras i enlighet med detta.

Planprogrammet styr inte de verksamheter eller funktioner som anläggs i anslutning till föreslaget mobilitetshus. I och med att planprogrammet är vägledande för kommande detaljplanläggning kompletteras avsnittet om mobilitetsplan och avfallsbaktering med information om att möjlighet för begagnatmarknad med fördel kan anläggas i anslutning till mobilitetshuset i syfte att skapa bättre förutsättningar för återbruk och därmed underlätta för en cirkulär ekonomi.

Inga större anläggningar för energiproduktion planeras inom programområdet, men kommunen ser positivt på att i så stor utsträckning som möjligt, möjliggöra för småskalig och lokal elproduktion i form av bland annat solenergi. Information om detta läggs till i programhandlings genomförandeavsnitt.

Ändringar i programhandlingen som följer Naturskyddsföreningens yttrande:

- Planprogrammet kompletteras med upplysningar om att avväganden kring belysning behöver göras för att bidra med trygghet och samtidigt inte bidra till onödiga ljusföroreningar.
- Tillägg görs i programhandlingen att odling på privat mark med fördel kan anläggas, om än detta inte styrs i planprogrammet.
- Miljömålen uppdateras utifrån Österåkers nya antagna miljömål.
- Programhandlingen kompletteras med önskemål om att möjlighet för begagnatmarknad i anslutning till mobilitetshuset bör utredas, i syfte att underlätta för en cirkulär ekonomi.



1.1.10 Österåkers hembygds- och fornminnesförening

Österåkers hembygds- och fornminnesförening (ÖHF) har inga invändningar mot programförslaget.

1.1.11 Vård- och omsorgsnämnden

Vård- och omsorgsnämnden lämnar följande synpunkter på programförslaget:

- I kommande detaljplaner behöver områden för särskilt boende för äldre planeras. Även bostäder för personer med funktionsnedsättningar i alla åldrar bör möjliggöras, dessa kan inrymmas i vanliga bostadshus. Det planeras för ca 1 000 lägenheter inom området. Det centrala läget på planområdet gör platsen extra lämplig för personer med särskilda behov som kan dra nytta av närhet till affärer, service och kommunikationer. Det underlättar även för personal att arbeta i verksamheterna vilket kan bidra till att göra arbetsplatserna mer attraktiva och därmed underlätta rekryteringsläget.
- Det är positivt om viss andel av markanvändningen i framtida detaljplaner kan styras så att ovan nämnda boendeformer byggs.
- Det gynnar kommunens medborgare om trygghetsboenden för äldre byggs. Dessa bostäder är eftersökta av seniora medborgare och bidrar till

att fler kan bo hemma i ordinärt boende högre upp i åldrarna, utan att behöva omsorgsinsatser i form av exempelvis särskilt boende för äldre. Tillgången till trygghetsbostäder är särskilt viktig att beakta om förändringar i nuvarande utbudet av trygghetsbostäder görs. Solhälla omnämns som ett område som föreslås ersättas med ny bebyggelse i en kvartersstruktur med bibehållen funktion. Vård- och omsorgsnämnden vill särskilt påpeka vikten av att trygghetsboendet med dess lägenheter och funktioner upprätthålls och finns kvar som en tillgång i kvarteret.

- Att lokaler för verksamheter planeras i området är positivt för både personer med funktionsnedsättning och för äldre personer. Ett ökat serviceutbud kan göra att fler har bättre möjlighet att bo självständigt. Likaså kan tillgång till lokaler för såväl biståndsbedömda daginsatser som för träffpunkter vara gynnsamt i ett tätbyggt område då det minskar behov av resor för grupper av personer som kan sakna möjligheter att transportera sig självständigt.

Kommentar

Planprogrammet föreslår inga exakta antal bostäder av särskilda boendeformer för olika grupper av människor eller exakta lägen för lokaler inom området, utan detta formuleras på ett flexibelt sätt då planprogrammets genomförandeperiod sträcker sig över lång tid. Undantaget är området kring nuvarande Solhälla, där befintlig funktion föreslås finnas kvar

men i en ny bebyggelseform som möjliggör för ett större antal bostäder för den aktuella målgruppen.

Programbehandlingen kompletteras med information om kommunens bostadsförsörjningsplan, vilken ska vara utgångspunkt vid planering av bostäder framöver. Särskilda boendetyper regleras inte i detaljplan, men samhällsbyggnadsförvaltningens förboppling är att olika förvaltningar inom kommunen fortsatt bistår med information kring det långsiktiga behovet av särskilda boendeformer, så att denna information kan ligga som underlag när detaljplaneläggning blir aktuell.

Ändringar i programbehandlingen som följer Vård- och omsorgsnämndens yttrande:

- *Programbehandlingen kompletteras med information om kommunens bostadsförsörjningsplan, vilken ska ligga till grund för planering av olika boendeformer inom området.*

1.1.12 Socialnämnden

Socialnämnden lämnar följande synpunkter på programförslaget:

- Socialnämnden ser positivt på att området centralt i Österåkers kommun utvecklas. Närheten till service och kommunikationer ger bra förutsättningar för flera målgrupper inom Socialnämndens ansvarsområde att bo självständigt och ansvara för sin egen försörjning.



- Att bostäder byggs i flerfamiljshus med olika ägande- och hyresformer är positivt för möjligheterna för kommunmedborgarna att skaffa sin egen bostad.
- Trygghetsaspekterna är viktiga både för samhället i stort och för enskilda målgrupper som har större risk för att hamna i utanförskap exempelvis på grund av drognyttjande. Socialnämnden uppmuntrar därför till arbete i planen som syftar till att skapa trygga miljöer både utifrån utformning av exempelvis grönområden, till utbud av aktiviteter. Tillgång till aktiviteter och platser att umgås på är extra viktigt för barn och ungdomar under tid utanför skoltid.

Kommentar

I planprogrammet beskrivs en ambition om att bibehålla den variation av upplåtelseformer som finns inom området. Dock ses en större blandning av upplåtelseformer inom programområdet olika delar som önskvärd. Detta kan dock inte regleras i detaljplan. Kompletterande information om kommunens bostadsförsörjningsplan görs i programbehandlingen, vilken ska utgöra utgångspunkt vid planering av olika boendeformer framöver.

Kommunen vill i planprogrammet understryka åtgärder som bidrar till en ökad trygghet inom området. Strategier för att uppnå detta är bland annat att möjliggöra bebyggelse längs stråke som i dagsläget upplevs som ödelagda under specifika tider på dygnet så att de upplevs mer övervakade, att skapa

tillgängliga och upplysta stråke med goda siketlinjer samt att möjliggöra nytt innehåll i bland annat parkerna, som bidrar till att fler människor rör sig i området. I planprogrammet föreslås inriktningar för parkernas innehåll, men exakt utformning och innehåll föreslås bland annat föregås av medborgardialog i syfte att skapa parker som många väljer att besöka och uppehålla sig i.

Ändringar i programbehandlingen som följer Socialnämndens yttrande:

- *Programbehandlingen kompletteras med information om kommunens bostadsförsörjningsplan som ska ligga till grund för planering av olika boendeformer inom området.*

1.1.13 Kommunala pensionärsrådet

I yttrandet från Kommunala pensionärsrådet skrivs att de i stort delar det yttrande som Vård- och omsorgsnämnden lämnar på planprogrammet med ett undantag. Rådet stödjer inte förslaget att nuvarande bebyggelse av radhuskaraktär, som idag är Solhälla trygghetsboende, ersätts med flervåningshus. Det borde istället byggas fler trygghetsboenden med samma planlösning som Solhälla.

Kommunala pensionärsrådet skriver att ingen hänsyn tas till den stora trivsel och den livskvalitet det innebär att bo i radhus med markkontakt för alla. Det finns inget trygghetsboende som är lika attraktivt och eftertraktat som Solhälla. De beskriver att de förstår att det behövs fler trygghetsboende men det

får inte ske på bekostnad av att utplåna nuvarande Solhälla och dess unika miljö. Boende i Solhälla skulle ta emot ett besked om att riva marklägenheterna med bestörtning. Det finns gott om utrymme i planområdet att bygga nya trygghetsboenden utan att riva Solhälla.

Kommentar

I och med att det aktuella läget är så centralt och attraktivt bedöms det som motiverat att på sikt ersätta bebyggelsen vid Solhälla med en mer stadsmässig bebyggelse som bidrar till en effektivare markanvändning samtidigt som fler får möjlighet att bo i området. Ett trygghetsboende med Solhällas struktur skulle med fördel kunna anläggas i en annan del av kommunen.

1.1.14 Åkersberga Handbollsklubb

Åkersberga Handbollsklubb (ÅHK) lämnar följande synpunkter gällande tillgängligheten till Hackstahallen.

Hallen har under eftermiddagar och kvällar samt under helger en hög belastning av besökare som har behov av att parkera sina fordon. Detta är samtidigt som de boende i närområdet som angelägnast behöver parkeringsplats. Parkeringsgarage täcker som bäst ca 65 % av boendes behov så behovet för boende är tämligen stort framförallt för hushåll med två fordon. Dagens parkeringsplats intill Hackstahallen fyller det behovet på ett tillfredsställande sätt med dagens



belastning. Att ta bort parkeringsplatsen genom att bebygga den kommer att skapa parkeringskaos i området inte minst beroende på att behovet kommer att öka jämfört med dagens situation från nytillkommande boende som saknar garageplats.

Vi kan förstå att argument som att vi skall minska bilberoendet används för att motivera borttagning av parkeringsplatser i allmänhet och Hackstahallens parkeringsplats i synnerhet. Men som samhället ser ut idag så är det långt kvar till att detta kan realiseras. Bilberoendet är och kommer under överskådlig framtid vara stort.

När det gäller besökande till Hackstahallen så består de av såväl lokala besökare som besökare från Storstockholm och även från landet i övrigt vid spel i nationella serier. De senare har ingen möjlighet att välja bort bilen eller bussen och behöver således kunna parkera.

Föräldrar behöver möjlighet att stanna och på säkert sätt lämna och hämta sina barn. De gör de allra bäst på en parkeringsplats. Det gäller speciellt små barn. Att stanna på gatan (där det för övrigt inte finns någonstans att stanna utom att dubbelparkera) är inte lämpligt. Många föräldrar måste också stanna under tiden deras barn tränar eller spelar och behöver

därmed kunna parkera. Lagledare och tränare med bilen full av utrustning behöver också kunna parkera.

Hackstahallen är idag en mycket uppskattad idrotts-hall, inte minst genom att det finns plats att parkera.

Avslutningsvis är det ÅHK:s förhoppning att kommunen beaktar ovanstående yttrande och bevarar parkeringsplatsen intill Hackstahallen.

Kommentar

I planprogrammets samrådsförslag föreslås en bebyggelsestruktur längs Bergavägen som bygger vidare på de ambitioner som finns i Bergavägens planprogram (godkänd år 2010), som började förverkligas i samband med uppförandet av Portikhuset och Bergabågen. Tillkommande bebyggelse, som möter Portikhuset på motsatt sida av Bergavägen, ses som bidragande till att Bergavägen får en mer stadsmässig karaktär. Befintlig bebyggelse har planerats utifrån att det egna parkeringsbehovet löses på kvarteretsmark och inte på denna parkeringsyta. Kvarvarande parkeringar inom denna yta avses för besökare till idrottshallen. Eventuellt tillkommande bostadsbebyggelse förutsätts lösa sitt parkeringsbehov i huvudsak inom kvarteretsmark. Om än området ligger relativt nära Åkersberga station och med god möjlighet att nå lokala busslinjer finns ett visst behov av parkering i anslutning till hallen. Med anledning av detta minskas föreslagen byggnad på den nuvarande parkeringen, så att viss parkering kan möjliggöras.

Ändringar i programhandlingen som följer Åkersberga Handbollsklubbs yttrande:

- *Föreslagen byggnad på parkeringsytan söder om Hackstahallen minskas i syfte att möjliggöra viss parkering för besökare i anslutning till idrottsballen.*

1.2 Fastighetsägare och företag

1.2.1 BRF Lodet

BRF Lodet framför via ordförande att de inte önskar ha någon ytterligare bebyggelse på deras fastighet.

Kommentar

Kommunen föreslår i planprogrammet att Storängsvägen utvecklas till en stadsgata genom förbättrade framkomstmöjligheter för i synnerhet gångtrafikanter. Som en del av att göra vägen mer stadsmässig föreslås ny bebyggelse, uppförd i gatulinje på privata fastigheter. Kommunen avser inte att till skapa bebyggelse på privat mark mot fastighetsägarnas vilja men vill ändå tydliggöra kommunens långsiktiga ambitioner med området. I planprogramhandlingen beskrivs att utveckling av nytillkommande bebyggelse kräver ett samarbete mellan kommunen och fastighetsägarna. Kommunen ser därmed ingen risk för fastighetsägarna att ambitionen om bebyggelseutveckling på privata fastigheter utmed Storängsvägen kvarstår, utan ser det snarare som en möjlighet för fastighetsägarna om de i framtiden skulle önska utveckling.



1.2.2 BRF Bergaparken 1

Styrelsen för BRF Bergaparken 1 framför att de ser positivt på den allmänna upprustningen som ska ske inom Hacksta-Berga på kommunens mark, men kommer inte att godkänna att det byggs på föreningens mark (Berga 6:520).

Kommentar

För svar på yttrandet hänvisas till kommunens kommentar på yttrande nr 1.2.1 BRF Lodet, som lämnade liknande synpunkter.

1.2.3 BRF Bergaparken 2

Styrelsen för BRF Bergaparken 2 framför att det är bra med en modernisering av området Hacksta-Berga med godkänner inte en bebyggelse på föreningens mark (Berga 6:519).

Kommentar

För svar på yttrandet hänvisas till kommunens kommentar på yttrande nr 1.2.1 BRF Lodet, som lämnade liknande synpunkter.

1.2.4 BRF Bergabågen

BRF Bergabågen framför via ordförande och vice ordförande följande punkter:

- BRF Bergabågen påpekar att nya stadsplaner för aktuellt område måste ta hänsyn till

det nyttjanderättsavtal gällande i 25 år som tecknats mellan BRF Bergabågen och Armada Kommunfastigheter AB, vilket i stort påverkar förläggningen av eventuella anslutningsvägar.

- En eventuell ny förskola på nuvarande Solhälla anses som synnerligen olycklig då dess påverkan på trafiksituationen på Bergavägen kommer att bli mycket problematisk. Trafiken på Bergavägen är redan idag hårt belastad med tung trafik, främst måndag-fredag, då det gäller sophantering och sopåtervinning. Till detta kommer varuleveranser till restauranger, Hacksta matsal och Solhälla trygghetsboende. Bostadsrättsföreningarna och övriga intressenter utmed Bergavägen anlitar idag skilda leverantörer för dessa verksamheter så belastningen är särskilt hård mellan kl. 07-09, vilket sammanfaller med lämning av barn till en eventuell förskola. Bergavägens smala utformning med kantstensparkering kommer att ge upphov till stor irritation och konflikter mellan nyttotrafik och privat trafik. BRF Bergabågen förordar därför att en eventuell ny förskola förläggs till området i anslutning till nuvarande gymnasieområde. Med detta förslag kan anslutningsvägar användas gemensamt för skolan och förskolan utan att bostadsbebyggelsen utmed Bergavägen störs.

- Vid planeringen av eventuell ny bebyggelse utmed Bergavägen måste hänsyn tas till säkerheten mellan gående och cyklister (samt motsvarande) inte försämrats ytterligare. Idag finns utfarter från garage som är farliga för både gående och cyklister. Hänsyn måste tas till utvecklingen mot att allt fler använder exempelvis elsparkcyklar. BRF Bergabågen framför att det måste övervägas att förbättra både de gemensamma gång- och cykelbanorna med tydlig markering och att speglar sätts upp så att det finns en chans för både bilförare och gående/cyklister att upptäcka varandra. Att planera för ytterligare garage med utfart mot Bergavägen är av denna anledning säkerhetsmässigt förkastlig.
- Antalet parkeringar för boende i området är idag begränsat med anledning av att garage inte dimensionerats att täcka behovet för nybyggnationens lägenheter samt att övriga parkeringsplatser är begränsade både till antal och användningstid (tidsbegränsning till tre timmar). Därtill kommer att förskolor, skolor, idrottshall och restauranger i området kring Bergavägen tidvis kräver extra parkeringsmöjligheter. Med de föreslagna byggnationerna i rubricerat planprogram tas befintliga parkeringsplatser bort utan att ersättas med nya, trots att behovet av parkeringsplatser bedöms att öka ytterligare. BRF Bergabågen förordar att kantstensparkeringar



och övriga parkeringar i området endast får användas av de boende genom att så kallad boendeparkering införs. Begränsningar bör också ske så att endast personbilar får utnyttja parkeringarna. Idag ökar antalet firmabilar och lastbilar som utnyttjar de begränsade parkeringsmöjligheterna.

- Nuvarande småhusbebyggelse tillhörande Solhälla trygghetsboende ger enligt BRF Bergabågens mening en alldeles utmärkt blandning av olika bostadsutförande utmed Bergavägen. Att ersätta denna småhusbebyggelse med trevåningshus kommer enbart att ge intrycket av att Bergavägen blir en stenöken även om man kallar det för stadsbebyggelse.
- Slutligen påpekas att de boende inom BRF Bergabågen under överskådlig framtid kommer att bestå av äldre personer. Medelåldern hos medlemmarna är idag 60 år och 40 % är äldre än 65 år. Troligen är förhållande detsamma i övrig bebyggelse kring Bergavägen. Hänsyn till detta måste tas i planeringen av nya funktioner, exempelvis förskolor, skolor kring Bergavägen eftersom efterfrågan av dessa tjänster torde vara begränsad från de boende i området.

Kommentar

Planprogrammet syftar till att föreslå en långsiktig viljeriktning för Hacksta-Bergas utveckling. I detta ingår att utveckla

det befintliga skolområde som ligger i nära anslutning till BRF Bergabågens fastighet. Med hänsyn till skolans centrala läge är det av stor vikt att skapa en fungerande skolmiljö samtidigt som befintliga förutsättningar måste beaktas. Kommunens ambition är att möjliggöra för denna utveckling i samverkan med omkringliggande fastigheter.

Samtidigt som en ny förskola föreslås möjliggöras utmed Bergavägen föreslås två befintliga förskoleverksamheter, som i dagsläget genererar trafik på Bergavägen, ersättas med bebyggelse av andra ändamål. Lämpliga lösningar för att hantera trafiken till och från skolor och förskolor får ses över i detaljplaneskedet. Huvudprincipen är att parkering för verksamheter ska ske inne på respektive fastighet. Kommunen känner till den trafikproblematik som råder utmed Bergavägen och ser över möjligheter att åtgärda detta i möjligaste mån. En del av detta är att möjliggöra centralt belägna förskolor, i områden där många barnfamiljer bor i syfte att underlätta för skjutsande föräldrar och förskolepersonal att välja andra färdmedel än bil till och från förskolorna. I Åkersberga finns i dagsläget ett behov av ytterligare förskolor, vilket uppskattas öka i takt med kommunens utveckling. Detta innebär att det är nödvändigt att möjliggöra för flera förskolor i området. Med hänsyn till det stora bostadsbestånd som finns utmed bland annat Bergavägen och Norrgårdsvägen bedöms det aktuella området som lämpligt för förskoleändamål, något som stärks av tillgången till närliggande natur och parkområden. I och med att planprogrammet syftar till att skapa möjligheter som är gångbara på lång sikt ser kommunen inte att det är relevant att enbart utgå från de som bor inom området i dagsläget.

Kommunen instämmer i att det är av stor vikt att säkerställa oskyddade trafikanters säkerhet utmed vägen. Det är av stor vikt att beakta dessa faktorer i samband med detaljplanläggning, där byggnaders placering och utformning utreds och fastställs. De nya garagens in- och utfarter föreslås inte anläggas direkt mot Bergavägen, utan mot nya angoringsgator som kopplar till ny bebyggelse. Ambitionen är därmed att skapa kontrollerade och trafiksäkra utfarter längsmed vägen.

Kommunen ser det inte som ett alternativ att omvandla befintlig parkering på allmän plats till boendeparkering eftersom parkering på allmän plats ska vara öppen för alla och inte kan reserveras för enskilda grupper. I syfte att skapa en bättre parkeringssituation i området ser kommunen istället över möjligheten att reglera parkeringen bättre, för att skapa ökad omsättning på parkerade bilar.

En varierad bebyggelsestruktur ser kommunen som positiv. Området Hacksta-Berga är dock central beläget, vilket motiverar ett relativt högt exploateringsstal. Marken inom området är attraktiv och värdefull, vilket motiverar en bebyggelsestruktur som bidrar till en mer effektiv markanvändning. Ambitionen är dock att befintlig funktion som finns inom Solhälla finns kvar och att gårdsutrymmet kan utformas kvalitativt, med grönska och värden som de boende vill ha och är beroende av.



1.2.5 BRF Portiklunden, BRF Portikgården och BRF Portikhuset

BRF Portiklunden, BRF Portikgården och BRF Portikhuset framför genom respektive styrelse att de välkomnar utredningen för att utveckla programområdet Hacksta-Berga och konstaterar samtidigt att det är en mycket ambitiös plan med stora förändringar för alla som idag bor och verkar i området. I yttrandet fokuserar BRF:erna på trafiksituationen på Bergavägen.

I yttrandet lyfts ett citat från planprogrammet för Bergavägen – en stadsgata, där målet med programmet var att skapa en stadsmässig småstadsmiljö genom att förutsättningar skapas för levande gaturum samt att bilister, cyklister och gående föreslås utnyttja gaturummet på samma villkor.

BRF:erna konstaterar att andemeningen kvarstår i planprogrammet för Hacksta-Berga, vilket de anser är bra. Byggnation föreslås på båda sidorna av Bergavägen med lokaler i bottenvåningarna som ger en trygg och stadsmässig karaktär. BRF:erna framför att verkligheten skiljer sig från de goda föresatser som sattes upp och som eftersträvas. Bergavägen är idag en mycket trafikerad genomfartsled, med frekventa varuleveranser med tung trafik, vårdverksamhet med många aktiva fordon, trafik till och från idrottsutövning i både Hackstahallen och vid Österåkers Friidrottsarena och Sportcentrum, boendetrafik

för boende i Portikhuset, Bergabågen, Åkers Park och Norrgårdsvägen. De som bor kring de södra delarna av Bergavägen har märkt en kraftigt eskalerad trafikintensitet de senaste åren. Som det är nu upplevs den absoluta merparten av trafiken komma västerifrån från korsning Skolvägen/Bergavägen och passerar därmed helt i onödan de mer känsliga verksamheterna på Bergavägen och omöjliggör en levande och naturlig förlängning av centrumområdet. Hastigheten är hög och trafikintensiteten är ännu högre. BRF:erna framför att de vill att kommunen nu tar tillfället i akt och åtgärdar detta i samband med det nya programförslaget och efterföljande detaljplanering. Bergavägens sträckning nordost från korsningen Skolvägen/Bergavägen kantas av ett kyrkligt centrum, Österåkers Gymnasium, flertalet näringsidkare i bottenplan på Portikhuset, en idrotts-hall, ca 200 lägenheter, förskola, skola och trygghetsboende – verksamheter som rimmar illa med ett ökat trafikflöde, särskilt vid beaktande att ytterligare plats vill upplåtas till förskola/skola/gymnasium och fastigheter med attraktiva affärslokaler i bottenplan i detta område.

I yttrandet beskrivs att trafikmiljön på denna vägsträcka idag är ohållbar, framförallt med hänsyn till vilka verksamheter som bedrivs. Både barn och äldre, men även näringsidkare och samtliga boende i området skulle tjäna på en förbättrad gatumiljö. BRF:erna vill att kommunen verkar för att styra om trafikflödet så att matarflödet till Bergavägen och

verksamheterna belägna där kommer från infart Hackstavägen och löper söderut på Bergavägen. Det naturliga valet för bilister som behöver nyttja Bergavägen måste vara att både ankomma och lämna Bergavägen via Hackstavägen för att sedan fortsätta ut mot 276:an. En omstyrning av trafikflödet enligt förslaget skulle vara den enskilt största förbättringen av rådande situation. Det måste bli betydligt obekvämare att använda Bergavägen som genomfartsled om man kommer söder/väster ifrån och ska norrut mot antingen Sportcentrum eller mot boendeparkering för Norrgårdsvägen. Vidare anser BRF:erna att även varuleveranser ska ankomma denna väg.

En annan viktig åtgärd är, enligt BRF:erna, att hindra genomfartstrafik helt med fysisk spärr. Förslagsvis någonstans på mitten av Bergavägen uppe vid Solhälla och "Skorstenen" (Berga 6:485). Som alternativ ser de att Kommunen inför en kraftigt begränsad framkomlighet på Bergavägen från korsning Skolvägen och riktning nordost för att dels sänka hastigheten men framförallt för att minska trafikmängden och uppmana till annan väg genom området. På sikt kan också övervägas att göra valda delar av Bergavägen till gågata eller sommargågata för att ytterligare stärka känslan av en inbjudande och stadsmässig karaktär.

Dessa förslag anser BRF:erna vara grundförutsättningar för att hedra begreppet "Stadsgata" och kommer att innebära en rad fördelar: det kommer att



leda till en ökad besöksfrekvens av centrumbesökare till näringsidkare när genomfartstrafiken minskar på Bergavägen, boendemiljön förbättras när både buller och skadligt vägdamm minskar till följd av sänkt genomsnittshastighet och ett ändrat trafikflöde förbi flertalet huskroppar med tillhörande boende och verksamheter, gatamiljön anpassas till vad som faktiskt var ambitionen med planprogrammet för Bergavägen med inbjudande stråk för flanering, lockande restauranger att besöka och en säker gata för de som bäst behöver det – unga och äldre.

Avslutningsvis vill BRF:erna påpeka vikten av att befintliga parkeringsmöjligheter förblir intakta när allt fler bostadshus ska byggas i området. De uppmanar också till att följa den arkitektoniska stilen i området med förhållandevis få våningar på den nybyggnation som planeras.

Undertecknarna vill särskilt understryka att de ser fram emot ett gott samarbete och nära dialog med kommunen i detta ärende, då de är övertygande om att det är vägen framåt.

Kommentar

Kommunen känner till att det råder viss problematik med trafiken längs Bergavägen, framför allt kopplat till trafiken till och från skolorna, förskolorna och idrottsanläggningarna i området. Kommunen delar dock inte fullt ut bilden av Bergavägen som en mycket trafikerad genomfartsgata med höga hastigheter. Hastighetsmätningar som har gjorts längs vägen

efter att den gjordes om visar på hastigheter som i genomsnitt ligger under den tillåtna hastigheten på 30 km/h. När gatan gjordes om utformades den också särskilt för att bilarnas hastighet skulle hållas nere med en smal körbana med kantstensparkering på båda sidor. Med tanke på att gatan nyligen gjorts om föreslås inga större åtgärder eller förändringar i vägens utformning i planprogrammet.

En utveckling av bebyggelsen längs Bergavägen med lokaler i bottenvåningen utgör en viktig del i en fortsatt omvandling av vägen till en stadsgata och en förlängning av centrumområdet, vilket enligt yttrandet också tolkas som önskvärt. Detta medför dock oundvikligen att varuleveranser måste kunna angöra dessa lokaler och verksamheter. Att se över möjligheten att samordna leveranser och skapa bra möjligheter för att på ett trafiksäkert sätt kunna angöra fastigheterna är en viktig fråga att beakta vid detaljplanläggning. Viktigt är även att hitta lämpliga lösningar som hanterar trafiken till och från skolor och förskolor i området. Ytterligare en viktig del av att vidareutveckla och möjliggöra centralt belägna verksamheter och lokaler i Åkersberga är att underlätta för boende i området att kunna uträtta dagliga ärenden, ta sig till jobbet och hämta och lämna barn med andra färdmedel än bil, vilket i sin tur bidrar till en trivsammare och mer attraktiv stadsmiljö.

En lösning där Bergavägen stängs av för genomfartstrafik är svår att genomföra då merparten av verksamheterna och lokalerna längs Bergavägen ligger längs den södra halvan av gatan ner mot Skolvägen. Att ta bort möjligheten för varuleveranser och besökare till dessa verksamheter att fortsätta längs vägen innebär att dessa fordon måste vända och köra tillbaka

samma väg de kom, vilket skulle leda till ökade trafikerörelser jämfört med idag och drabba boende och de som rör sig i området negativt. Att göra delar av Bergavägen till gågata eller sommargångata är ingenting som kan beslutas inom ramen för planprogrammet eller vid detaljplanläggning.

I avseende på parkering så är huvudprincipen att parkering för verksamheter, såväl som parkering för boende i den nya tillkommande bebyggelsen, ska ske inne på respektive fastighet. Befintlig parkering för boende längs Bergavägen som redan idag sker inne på den egna fastigheten kommer enligt förslaget i planprogrammet inte att påverkas. I syfte att skapa en bättre parkeringssituation i området ser kommunen över möjligheten att reglera parkeringen bättre, för att skapa en ökad omsättning på parkerade bilar.

1.2.6 BRF Portikhuset och BRF Portikgården

BRF Portikhuset och BRF Portikgården har lämnat ett gemensamt yttrande genom respektive ordförande.

Parkeringsmöjligheter

Antalet parkeringar för de boende i området är idag högst begränsad, både till antal och användartid (tidsbegränsning till tre timmar). Därtill kommer förskolor, skolor, idrottshall och restauranger i området kring Bergavägen, som tidvis kräver extra parkeringsmöjligheter. Hackstahallen bidrar på ett positivt sätt till att vi har en levande miljö med



idrottande ungdomar som gynnar näringsidkare i våra lokaler och även de som idrottar har behov av att kunna parkera medan de idrottar. BRF:erna lyfter behovet av lösningar för att befintliga parkeringar kan nyttjas dygnet runt, och inte som nu, endast under kontorstider.

Med de föreslagna nybyggnationerna i rubricerad plan tas befintliga parkeringsplatser bort utan att de ersätts med nya, trots att behovet av parkeringsplatser bedöms öka ytterligare. Boendeparkeringar behöver införas och uppställningsplatser för firmabilar, servicebilar större fordon inrättas.

BRF:erna understryker att parkeringssituationen i området närmast kan kallas för en parkeringsinfarkt. De anser att denna punkt är viktigast då den inte kan åtgärdas i efterhand om en byggnad redan har tagit platsen i anspråk.

Trafiksituationen

Trafiken på Bergavägen är redan idag hårt belastad med tung trafik, hemtjänstbilar och privatbilister. Bergavägens smala utformning med kantstensparkering kommer att ge upphov till stor irritation och konflikter mellan nyttotrafik och privat trafik. I yttrandet hänvisas till BRF Portiklundens yttrande, som väl beskriver detta.

Säkerhet

Säkerheten för samtliga trafikanter längs Bergavägen bör ses över. Det gäller oskyddade trafikanter såväl som elsparkcyklar och bilister. Det finns många skymda utfarter längs Bergavägen och ju mer frekvent trafik desto större blir olycksrisken. Ökningen av epatraktorer, mopedbilar, elsparkcyklar, permobiler gör att hastigheten ökar bland ovana och oskyddade trafikanter. BRF:erna framför att de olika trafikslagen bör separeras och att befintliga utfarter bör göras säkrare, exempelvis med hjälp av speglar.

Bebyggelse

Nuvarande småhusbebyggelse tillhörande Solhälla trygghetsboende ger enligt BRF:ernas mening en alldeles utmärkt blandning av olika bostadsutföranden utmed Bergavägen. Att ersätta denna småhusbebyggelse med trevåningshus kommer enbart att ge intrycket av att Bergavägen blir en stenöken, även om man kallar det för stadsbebyggelse. Förtätningen får inte öka otryggheten i området och uppmuntra till ökad kriminalitet i och med fler dolda skrymslen och vrår.

Kommentar

Det centrala, stationsnära läget och satsningar på kollektivtrafik ger förutsättningar att minska bilbehovet i området. Samtidigt är exploaterbar mark begränsad i centrala Åkersberga, vilket motiverar att i huvudsak ordna parkering i garage under mark eller under uppböjd gård, vilket är den huvudsakliga parkeringsstrategin utmed Bergavägen.

För vidare förklaring kring kommunens ställningstagande hänvisas till svar på yttrande nummer 1.2.5. Efter samråd minskar föreslagen byggnad på Hackstaballens parkering i syfte att bibehålla viss parkering i anslutning till hallen. Vidare ses ett generellt behov av att möjliggöra bättre samordning av parkeringsplatser, då antalet parkeringar i dagsläget är stort i Hacksta-Berga men att beläggningen varierar över tid. För att undvika att bilar blir stående under en längre tid behöver möjligheten att reglera parkering studeras ytterligare.

Vad gäller synpunkterna kring trafiksituationen hänvisas till svar på yttrande nr 1.2.4 och 1.2.5.

Vid vidare utveckling av bebyggelse utmed Bergavägen behöver trafiksäkerheten beaktas. I syfte att undvika konflikter föreslås bland annat parkeringsgarage under nytillkommande bostadshus anläggas med utfart mot anslutningsvägar, och inte mot Bergavägen. Bergavägen är en relativt nyanlagd väg och omfattande förändringar föreslås inte i planprogrammet. Dock kan hastighetsreglerande åtgärder och tydliggöranden i det befintliga gaturummet vidtas om detta bedöms som nödvändigt.

Vad gäller synpunkterna kring Solhälla hänvisas till svar på yttrande nr 1.2.4.

1.2.7 Svenska Kyrkan Österåker

Svenska kyrkan Österåker skriver att de är markägare och bedriver yrkesmässig verksamhet inom området. Vidare framför de följande synpunkter:



- Föreslagen bebyggelse i etapp E2 i planprogrammet är delvis inritad på kyrkans mark. I dagsläget ser Svenska kyrkan Österåker liten eller ingen möjlighet att avyttra marken. Markområdet används idag till parkeringsyta, vilket de ser framtida behov av, speciellt då den andra parkeringsytan som idag hyrs norr om Kyrkligt Centrum mot skolvägen enligt planprogrammet eventuellt försvinner med ny byggnation. Svenska kyrkan Österåker skriver att kyrkans ledning och kyrkoråd ska kontaktas för dialog kring det tänkta området innan vidare utredning av området sker.
- Svenska kyrkan Österåker önskar till detaljplaneläggningsinlämningen inkomma med ansökan om att, på den totala markytan, ta bort så kallad prickmark, så att hela tomtarean blir möjlig för byggnation.
- Svenska kyrkan Österåker ser mycket positivt att parkområdet norr om Åkersberga Kyrkligt Centrum utreds för att bli en mer attraktiv och vacker plats. Deras tanke och vision framåt är att bidra till detta genom att bl.a. anlägga odling, ta vara på dagvatten och skapa en levande, biologisk och vacker plats på deras innergård.
- Svenska kyrkan Österåker önskar att kyrkan som kulturbärare finns upptaget i planprogrammet, under det tredje målområdets underrubrik

Kultur och konst bidrar till upplevelser och identitet. De beskriver att de har ett rikt kör- och konsertliv i Åkersberga kyrka och att de dessutom med jämna mellanrum arrangerar konstutställningar i Kyrkligt Centrum.

Kommentar

Den byggnad som enligt planprogrammets föreslås på parkeringsytan mellan Kyrkligt centrum och Hackstaballen har minskat sedan samråd. Ambitionerna att möjliggöra en mer stadsmässig bebyggelse utmed vägen, samt undvika storskaliga markparkeringar i anslutning till gatunätet kvarstår. Bebyggande av Svenska kyrkan Österåkers mark förutsätter dock ett samarbete med kommunen och andra berörda aktörer. Vidare har utpekats utredningsområde för ny bebyggelse på den befintliga parkeringsplatsen vid Skolvägen tagits bort sedan samrådet, bland annat på grund av risk för översvämning.

Planprogrammet fastslår inte prickmark, utan detta görs genom att ny detaljplan tas fram. I och med att ambitionen finns från Svenska kyrkan Österåkers sida att ändra gällande detaljplan läggs aktuell fastighet in i kartan över etappindelning. Kommunen ser inte att det i detta skede är rimligt att vänta att all den befintliga prickmark som finns enligt gällande detaljplan tas bort, bland annat med hänsyn till fornlämningar. Med bakgrund i att området även är utpekats som kulturbeskyddat värdefull bebyggelse läggs information om detta till i programbehandlingen. Detta behöver utredas vidare i samband med detaljplaneläggning, där även hänsynsbestämmelser kopplat till kulturmiljön kan komma att behövas.

Planprogrambehandlingen kompletteras med information att även Kyrkligt Centrum är en verksamhet som bidrar till upplevelser och kultur inom Hacksta-Berga.

Ändringar i programbehandlingen som följer Svenska kyrkan Österåkers yttrande:

- *Föreslagen byggnad på Svenska kyrkan Österåkers parkeringsyta minskar i storlek.*
- *Svenska kyrkan Österåkers fastighet läggs till i kartan över föreslagen etappindelning för genomförande.*
- *Programbehandlingen kompletteras med information om Kyrkligt Centrums kulturbeskyddade värden.*
- *Information om verksamheter som bidrar till upplevelser och kultur inom Hacksta-Berga revideras utifrån Svenska kyrkan Österåkers synpunkter.*

1.2.8 Holmströmgruppen

Holmströmgruppen framför att detaljplanen idag styr vilka hyresgäster de kan hyra ut sina lokaler till, då ändamålet är begränsat till skolverksamhet. Enligt kommunens framtagna planprogram kommer flera nya skolområden att uppföras, vilket Holmströmgruppen beskriver kommer påverka uthyrning av deras lokaler negativt. I yttrandet beskrivs att de har över 800 kvadratmeter vakant yta i dagsläget, vilket kommer att bli ännu större om detaljplanen inte öppnar upp för fler verksamhetsändamål.



Holmströmgruppens fastighet inom programområdet beskrivs ligga i souterräng, vid entrén mot Storängsvägen 16A ligger lokalerna i gatuplan men längre in ligger de en trappa upp. Holmströmgruppen önskar behålla lokalytan mot Storängsvägen men önskar att detaljplanen öppnar upp möjligheterna för dem att bygga lägenheter längst in i lokalen, som ändå inte är nåbar från gatan. Ytan längst in i fastigheten beskriv inte lämpa sig för lokaler, utan passar bäst som lägenheter. De önskar av den anledningen att detaljplanen möjliggör för dem att använda ytan mot Storängsvägen som lokalyta samt öppnar upp för att dela av ytan och bygga lägenheter i det utrymmen som vetter mot baksidan av huset.

Kommentar

Om än nya skolor föreslås inom planprogrammet ser kommunen ett ökat behov av skolverksamheter inom centrala Åkersberga framöver. Dock ser kommunen positivt på att utveckla fastigheterna kring Storängsvägen och Skolvägen på ett sätt som bidrar till stadsmässighet och rörelse samt att de i större grad nyttjas. Vakanta ytor är varken bra för fastighetsägaren eller medborgarna och målsättningen med planprogrammet är att utveckla de aktuella vägarna på ett mer stadsmässigt sätt. Detta föranleder att ytterligare, lämplig markanvändning inom fastigheten är relevant att utreda i samband med kommande detaljplaneläggning.

1.3 Yttranden från privatpersoner

1.3.1 Privatperson 1

Privatperson 1 framför att hen vill att det som redan finns inom området bör rustas upp och resten låtas vara. Personen ifrågasätter varför allt ska byggas om, rivas och byggas nytt. Personen skriver att Österåker är en stor kommun och att det istället bör satsas på att bygga cykelbanor längs väg 276 så att alla kan ta sig fram säkert med cykel.

Kommentar

Att området Hacksta-Berga ligger i ett centralt och kollektivtrafiknära läge i Åkersberga motiverar utveckling av fler bostäder och lokaler inom området. Detta skapar bättre förutsättningar för en långsiktig hållbar utveckling samt skapar bättre underlag för service och verksamheter. Detta beskrivs bland annat i kommunens översiktsplan, antagen av Kommunfullmäktige år 2018. Vidare går planprogrammet även i linje med de åtaganden som kommunen har i Sverigeförhandlingen samt går i linje med den regionala utvecklingsplanen för Stockholm (RUF5). Se Trafikförvaltningens yttrande (Yttrande nr 1.1.12.)

Kommunen ser inga motsättningar i att rusta upp gång- och cykelvägnätet i kommunen samtidigt som förtätning kan ske.

1.3.2 Privatperson 2

Privatperson 2 anser att Österåkers gymnasium inte ska flyttas. Privatpersonen skriver att det bör byggas till, förtätas och utökas.

Kommentar

Sambällsbyggnadsförvaltningen fick i mars 2021 i uppdrag att utreda en eventuell flytt av Österåkers gymnasiums funktion. Utredningens resultat visar på att fastighetens storlek motiverar att annan skolverksamhet än gymnasium på sikt kan vara motiverat. Planprogrammets intention är att området, oavsett Österåkers gymnasiums varande, fortsatt är ett område för skoländamål. Området är utpekat som kulturhistoriskt värdefullt, där en del av de bärande värdena är kontinuiteten i markanvändningen i form av skoländamål. Fram till runt år 2010 användes skolbyggnaden för grundskoleverksamhet. De främsta anledningar till en eventuell flytt av Österåkers gymnasium är att det finns ett behov av grundskolelokaler och att det aktuella området tillhandabåller en skolgård. Denna kan nyttjas bättre av en grundskoleverksamhet jämfört med en gymnasieverksamhet och fungerar bättre ihop med behov av förskoleverksamhet i närheten.

1.3.3 Privatperson 3

Den yttrandes synpunkter utgår från det som beskrivs under avsnittet "Gatustruktur och gatuutveckling" i samrådshandlingen. Den yttrande anser att det är positivt att programförslaget innehåller rejäla satsningar på utvecklingen av främst Storängsvägen, men även Skolvägen.



Den yttrande skriver att det finns ett stort och utbrett missnöje över de vägavgifter som lägenhetsinnehavare i Åkersbergas mest centrala delar tvingas betala via bostadsrättsavgifter och hyror. Den yttrande beskriver debiterade vägavgifter för de boende och skriver att denna form av extrabeskattnings av dessa kommuninvånare inte kan få fortsätta under 5-25 år, utan måste rättas till så snart som möjligt. Den yttrandes kritiska synpunkter utgår i huvudsak ifrån det som beskrivs i programförslagets genomförandekapitel kring huvudmannaskap, genomförande med etappindelningarna samt tidplanen.

Den yttrande citerar en del av beskrivningen under rubriken "Huvudmannaskap" i programförslaget och menar att frågan om kommunalt huvudmannaskap för Storängsvägen och Skolvägen borde ha varit genomfört för länge sedan. Politiskt förtroendevalda och tjänstepersoner vid Samhällsbyggnadsförvaltningen beskrivs hittills inte ha förmått leva upp till de löften som avgivits i olika sammanhang. Istället har frågan om kommunalt huvudmannaskap för dessa vägar på olika sätt förhållats och skjutits på framtiden med de negativa konsekvenser detta innebär för alla de kommuninvånare som bor eller verkar i de berörda flerfamiljshusen.

Privatperson 3 lyfter att hen år 2014 lämnade ett medborgarförslag om att ansvaret och driften av Storängsvägen snarast ska övertas av kommunen. Den yttrande beskriver att

Samhällsbyggnadsförvaltningen samma år upprättade handlingen "Ställningstagande gällande planbesked för Smedby 19:227 m.fl." där möjligheten att utreda kommunalt huvudmannaskap för Storängsvägen bland annat nämns. Den yttrandes uppfattning är att detta detaljplaneärende initierades enbart för att än en gång skjuta frågan om kommunalt huvudmannaskap på framtiden.

Den yttrande lyfter att Kommunstyrelsen sammanträdde i 2015 där medborgarförslaget togs upp och att en oenig kommunstyrelse beslutade att anse medborgarförslaget besvarat med hänvisning till att det vid Samhällsbyggnadsförvaltningen pågick ett detaljplanearbete för Smedby 19:227. Samma år tog Kommunfullmäktige ställning till medborgarförslaget. Den yttrande beskriver att den styrande alliansens motförslag var att skjuta frågan på framtiden med hänvisning till att det nu pågick ett detaljplanearbete för Smedby 19:227. Under debatten ställdes bland annat frågor om tidplanen för detaljplaneärendet och från företrädaren för den styrande alliansen lämnades beskedet att vi jobbar med detta så fort vi kan. Den yttrande ansåg att det lät lugnade och som ett löfte. Den yttrande beskriver att en röstning ägde rum för respektive emot medborgarförslaget och att en utslagsröst avgjorde att medborgarförslaget röstades ned. Detta, menar den yttrande, visar att det år 2015 fanns två olika politiska uppfattningar i frågan.

Under 2016 beskrivs att den yttrande hade kontakt med chefer och arkitekter vid Samhällsbyggnadsförvaltningen gällande detaljplanearbetet för Röllingby södra (som blev den nya benämningen på planen istället för Smedby 19:227 m.fl.). Under september 2016 fick den yttrande besked att planen bereddes för samråd och att den därefter ska på granskning innan den kan fastställas i Kommunfullmäktige. Tidplanen var då en lagakraftvunnen detaljplan i slutet av 2017, vilket den yttrande ansåg vara bra och överensstämmande med löftena som gavs i Kommunfullmäktige år 2015.

År 2017 fick den yttrande del av beskedet att det uppkommit frågor i detaljplanearbetet som behövde utredas vidare och att förhoppningen var att detaljplanen skulle kunna ställas ut på granskning år 2018. Den yttrande fortsatte bevaka planarbetet för Röllingby södra och såg på kommunens hemsida år 2020 att planen för Röllingby södra hade delats upp och att delen som gällde huvudmannaskapet för Storängsvägen hade tagits bort. Privatpersonen tog reda på att beslutet som togs av de förtroendevalda i Kommunfullmäktige 2015 hade ändrats av Samhällsbyggnadsförvaltningens styrgrupp för mex-projekt.

Den yttrande lyfter att det i planprogrammets tidplan står att förändringarna kan beräknas pågå i upp till 20-25 år. Även etappindelningen som beskrivs i programförslaget lyfts. Med hänvisning



till det utbredda missnöjet och det orimliga med den rådande situation om bristen på kommunalt huvudmannaskap för Storängsvägen och Skolvägen och de debiterade vägavgifterna, anser den yttrande att det är oförsvärligt och orimligt att inte snarast genomföra detaljplanerna för Storängsvägen och Skolvägen och vidta åtgärder som leder till att vägavgifterna för de aktuella flerfamiljshusen upphör och att skötseln av Storängsvägen blir godtagbar.

Den yttrande ställer sig frågande till hur det egentligen gick till när kommunen övertog Skolvägen, varför det inte finns någon dokumentation samt att fakturor från Åkersberga Centrala Vägörening som under 2019 dök upp hos vissa bostadsrättsföreningar, vilka betraktades som rena bluffakturor.

Den yttrande citerar en akt från Lantmäteriet från 2004 där det framgår att Österåkers kommun har tagit över ansvaret för Skolvägen, Hantverksvägen och övre delen av Röllingbyvägen. Vid kontakt med Samhällsbyggnadsförvaltningen och Lantmäteriet har den yttrande fått information om att detaljplan i normala fall ligger som underlag för en lantmäteriförrättning om en väg ska tas in eller ur en vägförening. Enligt Lantmäteriet finns risk för oklarheter och oreda när en kommun övertar driften av en enskild väg utan att ändra detaljplanen. Frågan är varför kommunen inte upprättade detaljplan för Skolvägen.

Den yttrande beskriver att boende längs Skolvägen år 2019 mottog fakturor från Åkersberga Centrala Vägörening. År 2015 begärde den yttrande ut information om vilka fastigheter som debiteras vägavgifter av vägföreningen och av handlingen ingick ingen av de fastigheter som år 2019 fick fakturor på vägavgifterna. Gemensamt för dessa fastigheter är att ingen av dem har anslutning till Storängsvägen och den yttrande ställer sig frågande till varför fastigheterna under 2019 plötsligt blir fakturerade för vägavgifter. Den yttrande ser två möjliga förklaringar: 1) att styrelsen för vägföreningen ansåg det vara "för magstarkt" att under 2004 och närmast följande åren att fakturera de aktuella fastigheterna för vägavgiften då ingen av fastigheterna anslöt till Storängsvägen som sköttes av vägföreningen, eller 2) att det ingick i överenskommelsen mellan Österåkers kommun och vägföreningen år 2004 att de aktuella fastigheterna inte hade någon anslutning till Storängsvägen och därför inte skulle faktureras för vägavgifter.

Den yttrande försökte år 2014 följa upp alternativ 2 och fick som svar av en tjänsteperson vid Samhällsbyggnadsförvaltningen att kommunen troligen tagit över ansvaret för skötseln av Skolvägen genom ett civilrättsligt avtal med vägföreningen år 2004. Personen har under år 2021 begärt ut en kopia av avtalet om övertagandet av skötseln och redogjorde vid samma tillfälle för de problem och oklarheter som uppkommit. Efter påminnelse fick den yttrande svaret att inget avtal är funnet och den

yttrande finner det mycket märkligt och anmärkningsvärt att Österåkers kommun tog över driften av Skolvägen utan att detta dokumenterades.

Den yttrande beskriver sina erfarenheter av Åkersberga Centrala Vägöreningens sätt att underhålla och sköta Storängsvägen som mycket negativa, både när det kommer till vinterväghållning och sandsopning. I detta tätbefolkade och centrala område borde framkomlighet, tillgänglighet och trygghet snarare prioriteras. Personen anser att det är oförskämt mot alla de som bor och bedriver verksamheter utmed vägen.

Den yttrande lyfter att det under 2020 lämnades en interpellation till Kommunfullmäktige som bland annat gällde frågan om varför Storängsvägen hade tagits bort från detaljplaneärendet för Röllingby södra och hur tidplanen såg ut gällande kommunalt övertagande av centrala vägar. Den yttrande citerar från Kommunfullmäktige i december 2020 där ett särskilt uppdrag att särskilja Storängsvägen skulle lämnas följande vecka på planarbetsutskottet. Av protokollet från planarbetsutskottet framgår att kommunen har identifierat att det finns mycket starka motiv för att Storängsvägen ska ha kommunalt huvudmannaskap. Omvandling från enskilt till kommunalt huvudmannaskap görs genom detaljplaneändring. Vidare beskrivs i protokollet att de speciella omständigheterna och starka motiven för kommunal drift av Storängsvägen motiverar att kommunen



försöker hitta andra möjligheter för att åtminstone tills vidare kunna överta driften av Storängsvägen och avsikten är att med de omständigheter som råder i detta fall försöka hitta en juridiskt hållbar lösning att avtalsmässigt överenskomma med vägföreningen i frågan.

Den yttrande anser det vara mycket positivt att kommunen inser att det brådskar med att hitta möjligheter att överta Storängsvägen. När kommunen övertar skötselansvaret för vägen måste också faktureringen av vägavgifterna till de aktuella fastigheterna upphöra. Den yttrande skriver att de berörda boende utmed vägen inte vill betala både kommunalskatt och vägavgifter för vägar som sköts av kommunen och om kommunen anser att Åkersberga Centrala Vägförening måste ha ekonomiskt stöd så får det "bidraget" lösas på annat sätt än via vägavgifter från de boende. Den yttrande framhåller även att de boende bidrar med en stor del av vägföreningens totala vägavgifter samtidigt som Storängsvägen utgör en mycket liten del av vägföreningens totala vägområde. Detta beskrivs som en orimlig situation som resulterar i frustration och besvikelse, och som riskerar att leda till brist på förtroende för kommunen och dess förmåga att rätta till missförhållanden.

Med bakgrund i de senare uttalandena från Kommunfullmäktige och planarbetsutskottet frågar den yttrande hur långt detaljplanarbetet som gäller Storängsvägen har kommit, samt hur långt

arbetet med att avtalsmässigt överenskomma med Åkersberga Centrala Vägförening har kommit.

Privatpersonen har till sitt yttrande bilagt information kring andelstal och vägavgifter för de aktuella fastigheterna utefter Skolvägen och Storängsvägen.

Kommentar

Planprogrammet föreslår kommunalt huvudmannaskap på Storängsvägen och Skolvägen. Detta är inte en ny ambition, utan planprogrammet bekräftar de tidigare ställningstaganden den yttrande beskriver. Huvudmannaskapet regleras inte i planprogrammet, utan planprogrammet fastställer en långsiktig viljeriktning för området, som i detta fall går i linje med den yttrandes vilja. Utgångspunkten är att de aktuella vägarna övergår till kommunalt huvudmannaskap genom detaljplaneläggning, i enlighet med Plan- och bygglagen.

1.3.4 Privatperson 4

Privatperson 4 bor inom programområdet och lyfter i sitt yttrande begreppet urbant förfall (eng. urban decay), vilket beskrivs som en process där en tidigare fungerande stad eller delar av den förfaller. Bland orsaker till urbant förfall hör hög demografisk förändring, arbetslöshet, kriminalitet och bildandet av otrygga stadslandskap, avindustrialisering, avfolkning och övergivna byggnader.

Den yttrande skriver att urbant förfall har förknippats med städer i västvärlden sedan 1970- och

1980-talet och att Sverige har drabbats av urbant förfall sedan 1990-talet. Vidare beskrivs att utmärkande för det urbana förfallet var att städernas centrumkärnor utarmades när invånare valde att flytta ut till förorter och att förslumning följde efter industrinedläggning och att detta bidrog till ekonomiska kriser i städer och bland invånarna.

De områden i Sveriges städer som drabbats av urbant förfall beskrivs vara nästan uteslutande mycket tätbebyggda. I vissa av dessa området har ett sätt att komma till rätta med problemen under de senaste åren, varit att riva en del av bostadshusen för att på det sättet skapa rymligare och drägligare livsmiljöer.

Den yttrande skriver att Åkersberga bör akta sig för att genom förtätning av befintliga bostadsområden bygga in sig i sådana problem som beskrivs ovan. Vidare beskrivs att problem med urbant förfall oftast uppträder med en fördröjning på 20-40 år.

Kommentar

Hacksta-Berga är ett område som i dagsläget är lågt nyttjat i relation till sitt centrala läge. Området upplevs även till viss del som otryggt och innehållslöst, vilket bidrar till kommunens målsättning att utveckla Hacksta-Berga. Förtätning innebär inte i sig att området på sikt skulle förfalla. Kommunen ser att en utveckling och flexibel anpassning av stadsmiljöerna snarare skulle bidra till en ökad attraktivitet. För att undvika den beskrivna potentiella utvecklingen är det av vikt



att skapa genomtänkta, attraktiva miljöer där människor vill verka och bo, vilket är målsättningen med programförslaget.

1.3.5 Boenden på Solhälla Trygghetsboende

Totalt 32 boende på Solhälla har undertecknat ett yttrande, i vilket de framför att de anser att Solhälla idag är ett exempel på välfungerande och attraktivt trygghetsboende som borde få fortsätta i sin nuvarande form och utförande.

Trädgården

De yttrande beskriver att det på många orter skapas så kallade sinnesträdgårdar och dylikt för att exempelvis utbrända och dementa ska få kontakt med naturen för att de mår bättre av detta. På Solhälla bor personer över 70 år och de använder trädgården för att odla, ha uteaktiviteter som gympa, fester, upp-trädanden eller bara för att njuta av blommorna och grönskan. Trädgården och Träffpunkten med dess verksamhet är öppen även för pensionärer som inte bor på Solhälla och besöks av många utifrån. Många boende på Solhälla har svårt att ta sig ut i naturen och trädgården är kanske den enda möjligheten för dem att få kontakt med den läkande naturen. I detta perspektiv beskriver de att det är obegripligt att trädgården föreslås ersättas med nya hus. En liten innergård, omgiven av fyrvåningshus som programmet beskriver, där solen kanske inte ens når ner, kan aldrig kompensera för den fina trädgården som finns på Solhälla idag.

Stadsbebyggelse

De yttrande skriver att Österåkers kommun marknadsför sig som en skärgårdskommun och ändå vill man förtäta och bygga stadsliknande gator. De förstår inte hur de två visionerna går ihop. En skärgårdskommun förknippar de yttrande inte med stadsbebyggelse. Den mesta stadsgatubyggnation som hittills uppförts på Bergavägen beskrivs i yttrandet som oerhört deprimerande med brun- och betonggrå fasader utan knappt någon grönska runt. Väljer kommunen trots allt att fortsätta med stadsbebyggelse borde dess fasader åtminstone vara ljusa och färgglada för att pigga upp. De yttrande håller inte med om att allt fler människor skulle innebära att Åkersberga blir mer levande, som det beskrivs i programförslaget.

Nuvarande Solhälla

De yttrande beskriver att det troligen behövs en del reparationer på Solhälla, men om man kan reparera hus från 1800-talet och tidigare borde det inte vara oöverstigligt att reparera Solhälla så det kan vara kvar som den oas som det är.

Kommentar

Planprogrammet visar på kommunens långsiktiga ambitioner med Solhälla, men det är viktigt att poängtera att kommunen inte anser att förändra bebyggelsen på Solhälla mot fastighetsägarens vilja. Planprogrammet är inte bindande och ytterligare beslut behövs för att ett eventuellt detaljplanarbete ska kunna påbörjas.

Planprogrammet föreslår att Solhällas nuvarande byggnader ersätts med ny bebyggelse i en mer kvartersliknande struktur. Detta förslag grundar sig i att marken idag är relativt lågt nyttjad och att fler bostäder kan få plats inom detta område. Programförslaget lyfter en bebyggelsestruktur med innergårdar, där målsättningen är att skapa attraktiva utemiljöer för de boende. Förslaget innebär även att parkområdena intill utvecklas med innehåll som är av värde för de närboende. Planprogrammet reglerar inte byggnadshöjd eller våningsantal men föreslår ett våningsnitt på ca fyra våningar. Byggnadshöjd ska utredas vidare i samband med eventuell detaljplaneläggning, där även solstudier tas fram.

Kommunen ser inte en motsättning i att ha stadsmässig bebyggelse i en skärgårdskommun. Programförslaget grundas i att anpassa föreslagen bebyggelse efter stads- och landskapsbild och med den föreslagna bebyggelsestrukturen är målsättningen en mer effektiv markanvändning, som möjliggör fler människor att bo och verka i detta attraktiva läge. En annan målsättning är att stråket som finns öster om Solhälla ska upplevas tryggare, då förslaget innebär att ny bebyggelse bidrar till en känsla av närvaro. Detta kan till exempel genomföras genom fler fönster, balkonger och dylikt. Ur ett trygghetsperspektiv är det även av betydelse att människor rör sig i området, vilket är effekter av bland annat tydligare stråk och attraktiva målpunkter.

Föreslagen ny bebyggelses exakta utformning och färgsättning fastställs inte i planprogrammet, utan utreds och fastställs i detaljplaneskedet.



2. Förslag till revideringar av planprogrammet

Utifrån de synpunkter som inkommit har ett antal revideringar genomförts. Nedan punktats genomförda ändringar upp.

Ändringar i kartor

- Tidigare föreslaget utredningsområde för ny bebyggelse längs Skolvägen tas bort, med hänsyn till risk för översvämning.
- Tydliggörande kring att området närmast tunnelmyningen avses utvecklas med verksamheter/kultur och inte känslig markanvändning såsom utbildning/gymnasium.
- Minskad föreslagen byggnad på befintlig parkeringsplats söder om Hackstahallen.
- Området kring Bergaplan föreslås utvecklas med förskoleändamål i souterrängvåning och

vårdbostäder i övre plan. Förslag om att delar av Bergaplan fortsatt utvecklas som park med dagvattendamm kvarstår i enlighet med samrådsförslaget. Dammens och stråkens placering har ändrats men hänsyn till behov av förskolegård.

- Kartan över skolor och förskolor har ändrats utifrån föreslagen förskoleutveckling.
- Etappindelningen har uppdaterats efter revideringar och förändrade förutsättningar.

Ändringar i programhandlingen

- Uppdateringar har gjorts med information om Kommunens nya miljömål, genomförd åtgärdsvalsstudie för väg 276 samt Österåkers kommuns bostadsförsörjningsplan.

- Programhandlingen kompletteras med information om att befintliga trädrader bör beaktas och naturvärdesutredningar ska tas fram om nödvändigt i samband med detaljplaneläggning som omfattar dessa.
- Programhandlingen kompletteras med information om Strategi för parker i Österåkers kommun (antagen 2021).
- Programhandlingen revideras utefter förändrade förslag kopplat till förskoleutveckling, där en förskola kombinerad med vårdboende föreslås på Bergaplan, och yta reserveras för förskoleutveckling inom Alceaområdet. Alternativa utredningsområden för förskoleändamål tas bort.
- Programhandlingen kompletteras med information om Kyrkligt Centrum, inklusive dess bärande kulturhistoriska värden.



- Information om utredning kring reningsbeting och recipientberäkningar beskrivs, i syfte att säkerställa att MKN uppnås. Information läggs till om att miljöbetingsutredningen ska vara utgångspunkt vid framtagande av kommande dagvattenutredningar för respektive detaljplan inom området.
 - En fördjupad skyfallsutredning har tagits fram, vilket har fått påverkan på föreslagen bebyggelseutveckling. Beskrivningar av dessa områden har justerats.
 - Beskrivning om risker har utvecklats samt att utredningar kopplat till exempelvis buller, luftkvalitet och vibrationer kan komma att krävas i detaljplaneskedet har tydliggjorts.
 - Beskrivningen av etapper revideras utifrån föreslagna ändringar. Etapper för kommande detaljplanläggning ändras till etapper för genomförande.
- Hållbarhetsbedömningen revideras utifrån övriga ändringar i programhandlingen.

Även redaktionella ändringar har gjorts.

