

Detaljplan för **Hagby äng och kulle (del av Hagby 1:5, Husby 2:112 m.fl.)**
Österåkers kommun, Stockholms län.

Ett förslag till detaljplan för Hagby äng och kulle har varit på samråd 19 oktober – 19 november 2018 och ett samrådsmöte hölls den 6 november 2018 i Alceahuset. Handlingarna har varit tillgängliga i Alceahuset, Hackstavägen 22, på Information Österåkers lokaler i Åkersberga centrum samt på kommunens hemsida. Detaljplanen hanteras med normalt planförfarande.

Inkomna yttranden sammanfattas och kommenteras i denna samrådsredogörelse. 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 tillgängliga och kan erhållas från kommunen.

Skriftliga yttranden har inkommit från:

Remissinstanser

1. Länsstyrelsen
2. Skanova Ingen erinran
3. Lantmäteriet
4. Trafikförvaltningen
5. E.On energidistribution Ingen erinran
6. Naturskyddsföreningen Österåker
7. Storstockholms brandförsvär
8. Österåkers hembygds- och fornminnesförening
9. Trafikverket

Sakägare

10. Sakägare 1
11. Sakägare 2
12. Sakägare 3
13. Sakägare 4
14. Sakägare 5
15. Sakägare 6
16. Sakägare 7
17. Sakägare 8
18. Sakägare 9
19. Sakägare 10
20. Sakägare 11
21. Sakägare 12
22. Sakägare 13

Övriga yttranden – ej sakägare

23. Övriga yttranden 1
24. Övriga yttranden 2
25. Övriga yttranden 3
26. Övriga yttranden 4
27. Övriga yttranden 5
28. Övriga yttranden 6

29. Övriga yttranden 7
30. Övriga yttranden 8
31. Övriga yttranden 9
32. Övriga yttranden 10
33. Övriga yttranden 11
34. Övriga yttranden 12
35. Övriga yttranden 13
36. Övriga yttranden 14
37. Övriga yttranden 15
38. Övriga yttranden 16
39. Övriga yttranden 17

Yttranden

I. Länsstyrelsen

Länsstyrelsen har i sin roll att samordna statens intressen, tagit del av synpunkter från Swedavia Arlanda Airport daterat 2018-10-31, Swedavia Bromma airport daterat 2018-10-29 och Luftfartsverket daterat 2018-11-28. Dessa hade ingen erinran gällande planförslaget. Länsstyrelsen har också tagit del av Trafikverkets yttrande 2018-11-27. Trafikverket hänvisar till Trafikförvaltningen gällande riksintresset Roslagsbanan och Länsstyrelsen har tagit del av deras yttrande daterat 2018-11-19.

Sammanfattande bedömning

Länsstyrelsen bedömer att föreslagen utformning av planen innebär att det finns risk att föreslagen utformning av planen blir olämplig med hänsyn till riksintresset för kommunikationer, Roslagsbanan, inte tillgodoser strandskydd enligt 7 kap. miljöbalken och att detta upphävs i strid med gällande bestämmelser.

Man anser också att bebyggelse riskerar att bli olämplig med hänsyn till människors hälsa, avseende buller och markföroreningar, säkerhet utifrån riskavstånd till Roslagsbanan och geoteknik samt utifrån risk för översvämning.

Om dessa problem kvarstår vid ett antagande kan Länsstyrelsen komma att ta upp planen för prövning enligt 11 kap. 10 § PBL. Planen kan då komma att upphävas enligt 11 kap. 11 §.

Länsstyrelsen anser också att kommunen gjort en felaktig bedömning av brukningsvärd jordbruksmark enligt MB 3 kap. 4§. I yttrandet lämnas också synpunkter på kulturhistoriska värden, naturvärden, föroreningar, vatten och avlopp, dagvattenhantering, sociala aspekter, fornlämningar och markavvattningsföretag.

Länsstyrelsen bedömer också av samrådsunderlaget att det inte går att utesluta att planförslaget kan innebära betydande miljöpåverkan.

Prövningsgrunder enligt 11 kap. 10 § PBL

Länsstyrelsen har, i detta skede, följande synpunkter på de områden som Länsstyrelsen har att bevaka enligt 11 kap. 10 § PBL.

Riksintresse för kommunikationer, Roslagsbanan

Roslagsbanan är av riksintresse för kommunikationer. Det innebär bl.a. att den ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningen. Kommunen behöver visa på att planförslaget tillgodoser riksintresset. I riksintressepreciseringen är det t.ex. angivet att markanvändning som innebär att människor inte vistas stadigvarande i vissa fall kan accepteras i zonen mellan 10 och 25 m från spårets ytterkant, dock gäller generellt ett skyddsavstånd på 25 meter.

Länsstyrelsen anser att det behöver göras en riskbedömning gällande avstånd till Roslagsbanan, vilket även kommenteras i avsnitt nedan gällande risker. Länsstyrelsen anser även att planbeskrivningen behöver kompletteras med tydligare beskrivning av vad riksintressepreciseringen innebär.

Kommentar:

En riskutredning har tagits fram sedan samrådet och planbeskrivningen har kompletterats med motivering och beskrivning om varför Roslagsbanan som riksintresse inte bedöms påverkas.

Strandskydd

Det framgår inte av planförslaget om kommunen bedömt att dammsystemet som kommer att anläggas norr och öster om planområdet är att definiera som våtmark, vattendrag eller insjö eller om kommunen bedömer att dammsystemet omfattas av strandskydd eller ej. Detta behöver tydliggöras till nästa planskede och eventuellt beaktas gällande eventuella dispenser eller upphävande.

Uppstår ett nytt naturtillstånd; alltså att en sjö eller ett vattendrag uppstår alternativt anläggs, tex dagvattendamm, inträder automatiskt det generella strandskyddet om 100 m. En våtmark omfattas inte av strandskydd. Definitionerna för om ett vattenområde är en sjö och eller våtmark är en bedömningsfråga som behöver avgöras i det enskilda fallet.

MÖD har i en dom 2013-10-14, mål nr F 5418-13, bedömt om en våtmark var att anse som en sjö. Den var 0,5 ha och vattenspeglarna totalt sett uppgick till 1 000 kvm. Den var under igenväxande och vegetationen med vass, kaveldun och sälg var sådan att även under en regnig period skulle den synliga vattenspegeln sannolikt vara marginellt större än under torrperioder. Sammantaget ansåg MÖD att den inte skulle ses som en insjö och därmed inte heller omfattas av strandskydd.

Kommentar:

Planbeskrivningen har kompletterats med resonemang om varför huvuddammen inte bedöms omfattas av strandskydd, dels med hänvisning till att det bedöms som en teknisk anläggning men även med hänvisning till rättsfall.

Buller

Planarbetet är påbörjat innan den 2 januari 2015 och därför bör tidigare gällande riktvärden enligt riksdagens infrastrukturproposition (1996/97:53) tillämpas i planarbetet, där 55 dB(A), ekvivalent ljudnivå, vid alla fasader ska eftersträvas.

För planarbeten som påbörjats innan 2015, kan avsteg tillämpas i planeringen för trafikbuller enligt de principer som anges i Boverkets rapport Allmänna råd 2008: 1 "Buller i planering" samt Länsstyrelsens rapport "Trafikbuller i bostadsplanering" (rapport 2007: 23).

Avsteg från riktvärden har, enligt Länsstyrelsen kunnat godtas endast i centrala lägen samt i lägen med god kollektivtrafik. I rapporten [Länsstyrelsens rapport som nämns ovan] framgår också att vid en situation där överskridanden av dessa riktvärden blir aktuellt är det nödvändigt att redovisa samtliga möjligheter att klara riktvärdena och att kommunen gjort vad som kan anses vara motiverat med hänsyn till omständigheterna i det enskilda fallet. En sådan redovisning saknas i planförslaget.

För att tillämpa den bullerförordning som började gälla 2015 ska också planarbetet ha ansetts påbörjats därefter. Kommunen har enligt lag, möjlighet att avbryta en planprocess och börja om enligt ny lagstiftning, vilket inte gjorts för denna plan och Länsstyrelsen saknar också en beskrivning och motivering gällande kommunens förhållningssätt avseende den lagstiftning som tillämpas med hänsyn till detta.

I planförslaget har kommunen angett att ingen platsspecifik bullerberäkning för planförslaget är framtagen eftersom det finns en övergripande bullerberäkning upprättad 2011 hos kommunen. I planbeskrivningen finns en bild infogad från denna, som det hänvisas till som redovisning. Dock finns ingen förklaring i form av t.ex. en legend gällande vad de olika färgerna representerar i bilden. Det framgår inte heller om bullerberäkningen utgår från kommande prognoser eller om det är en situationell beskrivning.

Länsstyrelsen har sedan i kontakt med kommunen fått kännedom om att bullerberäkningen endast finns tillgänglig som ett gis-lager och att bullerillustrationen visar på situationen 2011. Kommunen har under samrådtiden skickat över en större bild för bullerberäkningen med en legend till Länsstyrelsen.

Eftersom delar av planområdet redan idag är bullerutsatt, där bl.a. bullervärdena bedöms överskrida 55 dBA ekvivalent nivå inom ca 50 meter från Svinningevägen bedömer Länsstyrelsen att en platsspecifik bullerutredning behöver tas fram. I en sådan beräkning ska även en prognosierad bullerberäkning för år 2040 finnas med för såväl trafik på Roslagsbanan som vägtrafik. Om det är behövligt behöver sedan planförslaget utformas med hänsyn till vad som visas i bullerberäkningen och eventuella åtgärder föreslås i planförslaget. Länsstyrelsen anser att det i bullerutredningen behöver tas med beräkning av vägtrafikbuller, buller, vibrationer och stomljud från Roslagsbanan och eventuella installationer kopplade till spåret. En bullerutredning bör även omfatta buller från bussar som stannar vid busshållplatser i området.

För att säkerställa att bullerriktvärden klaras ska detta i första hand säkerställas genom planförslagets utformning och eventuella skyddsåtgärder som regleras med planbestämmelser. Om det anses behövligt utifrån att det inte går att säkerställa utformningen med hänsyn till buller behöver även planbestämmelser införas för riktvärden och nivåer som säkerställer att bullerriktvärden ska klaras

Kommentar:

Kommunen har tagit fram en ny bullerutredning som redovisar påverkan från vägtrafikbuller, buller, vibrationer och stomljud från främst Roslagsbanan, Svinningevägen och väg 276, utifrån lagstiftning för detaljplaner påbörjade innan 2 januari 2015. Planbeskrivning och plankartan har justerats utifrån utredningen så att riktlinjer för buller kan följas.

Förorenade områden

Länsstyrelsen delar kommunens bedömning att en undersökning behöver genomföras där föroreningar påträffats inom planområdet för att bedöma områdets lämplighet för sitt ändamål. Föreligger det någon risk behöver det i planhandlingarna framgå hur kommunen avser säkerställa att risken minimeras för människors hälsa.

Kommentar:

Planbeskrivningen har kompletterats med förtydligande.

Riskavstånd

Det är ca 15 meter mellan närmaste byggnad i sydvästra delen av planområdet och närmaste spårmitt. Till nästa planskede behöver kommunen göra en riskbedömning gällande planområdets närhet till Roslagsbanan. Om ytterligare skyddsavstånd eller/och skyddsåtgärder kommer att behövas ska detta regleras i planbestämmelser.

Kommentar: En riskutredning har tagits fram och planbeskrivningen har kompletterats med information, se stycke risk. Tillfälligt vistelseområde närmast spåren säkerställs genom bestämmelse Huvudgata i plankartan.

Geoteknik och översvämning

Ett antal geotekniska utredningar har utförts och sammanfattats i planbeskrivningen. Största delen av planområdet utgörs av lermark med låg infiltration. Grundvattnet ligger nära markytan (Geoteknisk PM Hagby I :5-Veidekke, SWECO 2018-05-31). Damm planeras runt den norra och östra delen av planområdet. Stabiliteten i området vid damm kan enligt utredningen komma att påverkas av vattennivåerna i dammen.

Stabilitetsförändringar till följd av ett förändrat klimat behöver beaktas vid bedömning av stabiliseringsåtgärder. I utredningen anges att planerad uppfyllnad innebär en belastning på marken och att stabilitetskraven inte uppfylls mot dammen. Till nästa planskede behöver det säkerställas att planerad byggnation är möjlig utifrån geotekniska aspekter och genomförbara inom hela planområdet genom exempelvis stabiliseringsåtgärder för att förhindra skred. Stabiliseringsåtgärder, dess lokalisering och möjlig utformning, ska regleras i plankartan

I dagvattenutredningen (SWECO, 2017-10- I 0) framgår att vid 100-års regn med klimatfaktor riskerar den damm som anläggs, längs planområdets östra och norra sida,

att svämma över mot planområdet om inte dammkrönet och omkringliggande mark på golfbanan är lägre så att översvämmande vatten kan avrinna mot golfbanan istället.

Det kommer även att ske avrinning från andra områden än från planområdet till dammen vilket inte beaktats i utredningen.

I dagvattenutredningen anges att avrinningen från planområdet högst kommer att ta upp halva volymen i dagvattendammen. Beräkningen utgår från utformningen som var aktuell vid framtagandet av dagvattenutredningen. Volymen vatten vid 100-års regn uppges motsvara 15 300 m³ och ett vattendjup av 0,5 m. Till nästa planskede behöver det klargöras att dammen har kapacitet för att hantera det vatten som avrinner från samtliga omgivande områden. Även eventuella bidrag via grundvatten behöver beaktas.

Planområdets höjdsättning behöver vara sådan i förhållande till vattennivå i dammen att översvämmande vatten från dammen inte påverkar planområdet. I plankartan anges nivån +9 m (RH2000) för strandområdet mot dammen. I dagvattenutredningen anges den permanenta vattenytan i dammen mot planområdet vara +8,75 m (RH2000). I SWECO:s dagvattenutredning anges att efter den föreslagna höjdsättningen är den lägsta nivån inom planområdet +9,8

(RH2000). Det behöver tydliggöras vilka höjdnivåer och dammkrönsnivåer på respektive sida som kommer att vara gällande och hur hög vattenytan kan bli i dammen när avrinning från samtliga omgivande områden beaktats.

De skyddsåtgärder som behövs för att planområdet inte ska översvämmas och som berör dammen och golfbanan behöver säkerställas på särskilt sätt då de ligger utanför planområdet.

Direkt väster om planområdet lutar marken kraftigt ner mot planområdet. Därifrån avrinner vatten direkt ner mot planområdet. Dike finns i plankartan mellan områdena. Det behöver tydliggöras att diket klarar den avledning som krävs, dels från området i väster samt från de delområden inom planområdet som skyfallsvatten avleds från för att inte översvämmning sker in mot planområdet.

Dike planeras även att anläggas för avrinning till den södra delen av dammen, dock framgår att det diket ligger utanför planområdet, varför anläggandet av diket behöver säkerställas på annat sätt.

I illustrationen i dagvattenutredningen (fig.9) ses en vall som länsstyrelsen uppfattar är lokaliserad mellan damm och planområde. Om det planeras en vall vid dammen behöver det beaktas att den även hindrar skyfallsvatten att avrinna ytligt från planområdet

Höjdsättning av kvartersmark och vägar finns i plankartan, dock inte i det södra planområdet. Höjdsättningen är också lika för kvartersmark och gator i stora delar av planområdet varför skyfallsvatten riskerar att bli stående mot byggnader. Länsstyrelsen anser att det till nästa planskede ska finnas en höjdsättning som innebär att gatumark

ligger lägre än kvartersmark och att det är en tydligare lutning så att vattnet avleds i avsedd riktning.

Där underjordsgarage möjliggörs behöver det säkerställas att garaget inte översvämmas av avrinnande vatten genom höjdsättning eller andra åtgärder.

De åtgärder som behövs för att byggnader inte ska skadas av översvämmande vatten vid ett 100-års regn med klimatkfaktor eller vid översvämning av dammen behöver regleras i planbestämmelser.

Kommentar:

Dagvatten- och geoteknikutredningarna har revideras med hänsyn till Länsstyrelsens synpunkter och planbeskrivningen justerats och förtydligats med information om marknivå och säkerställande av översvämningsområde ut på golfbanan. En förprojektering har också tagits fram för att säkerställa dagvattensutredningens intentioner om avrinning och höjder inom området. Plankartan har kompletterats med höjdsättning för att främja att gatumark hamnar lägre än kvartersmark och så att vattnet avleds i avsedd riktning.

Rådgivande synpunkter

Jordbruksmark

Länsstyrelsen anser att kommunen gjort en felaktig bedömning av brukningsvärd jordbruksmark enligt MB 3 kap. 4§.

Det anges i planbeskrivningen att området som ligger inom Hagby 1:5 tidigare brukats som jordbruksmark. Detta är felaktigt. Delen av planområdet om ligger inom Hagby 1:5 är fortfarande jordbruksmark. 2017 anmäldes den som i träda i en ansökan om jordbrukarstöd.

Den aktuella marken är en sammanhängande åker på drygt 9 hektar. Den har klass 4 i åkermarksgraderingen, vilket är bland det bördigaste i länet. Kommunen bedömer att det är positivt att jordbruksmarken försvinner till förmån för promenadstråk och friluftsområde. Länsstyrelsen utgår från att kommunen i detta sammanhang inte vetat om att jordbruksmarken fortfarande brukas. Om detta är kommunens bedömning, vill Länsstyrelsen i sammanhanget framhålla att jordbruksmark med en hög åkermarksgradering bör sparas och hållas sammanhängande.

Kommentar:

Kommunen har reviderat planhandlingarna med att det är jordbruksmark. En kommunövergripande jordbruksmarkstrategi och lokaliseringsanalys har tagits fram efter samrådet. Ett separat PM lokaliseringsanalys har tagits fram för Hagby Äng och Kulle där resonemang och motivering i frågan redovisas. Planbeskrivningen har reviderats utifrån ovanstående dokument med resonemang och bedömning om att det är möjligt och lämpligt att exploatera området trots att det är jordbruksmark.

Förorenade områden

I Länsstyrelsens databas över potentiellt förorenade områden, Efterbehandlingsstödet, finns det idag inga registrerade uppgifter inom planområdet. Det kan dock ha funnits miljöfarliga verksamheter på platsen som inte Länsstyrelsen har någon kännedom om.

Det planeras för förskola och skola inom planområdet. Särskild hänsyn ska iakttas vid planering för verksamhet som skolor, förskolor och lekytor, då barn är känsligare för exponering av föroreningar.

Förorenade områden där spridningsförutsättningarna kan förändras av extrem nederbörd på grund av klimatförändringar bör också uppmärksammas. Detta på grund av att det kan leda till en höjd grund- eller ytvattennivå som kan medföra ökad utlakning av föroreningar.

Kommentar:

Kommunens miljö- och hälsoavdelning har utrett och säkerställt frågan. Planbeskrivningen har kompletterats med information och åtgärder kopplade till föroreningarna.

Kulturhistoriska värden och naturvärden

Då planen omfattar ett område som är relativt stort, hittills ännu obebyggt, öppet och tätortsnära som bedömts ha höga kulturhistoriska värden knutna till lång agrarhistorisk kontinuitet med Husby by, och som till del även hållits öppen som golfbana bör det framgå av samrådshandlingen hur dessa värden ska beaktas i fortsatt planprocess och byggande.

Länsstyrelsen saknar ett aktivt förhållningssätt både till områdets resurser i form av kulturvärden samt befintliga och potentiella ekosystemtjänster.

Länsstyrelsen anser att kommunen behöver se över om den förändrade markanvändningen av jordbruksmarken kan få oönskade effekter på möjligheten att fortsätta att använda omgivande marker för jordbruksproduktion och vad detta ger för konsekvenser för landskapets natur- och kulturvärden samt områdets ekologi och rekreativa värden.

Länsstyrelsen anser att det gestaltungs- och hållbarhetsprogram som avses tas fram senare i processen med fördel även bör behandla områdets grönområden.

De värden som är knutna till åkerholmarna som ska integreras i planområdet är enligt Länsstyrelsen inte jämförbara med de naturvärden som eventuellt kommer att utvecklas vid dammarna. Det innebär att en del av det biologiska kulturarvet på den här platsen kommer att försvinna. Hur dessa åkerholmar sköts är mycket viktigt för att upprätthålla dess landskapshistoriska värden. Länsstyrelsen rekommenderar därför att en skötselplan tas fram för de agrarhistoriska spår som har potential att finnas kvar och nyttjas inom planområdet.

Kommentar:

Kommunen har tagit fram ett hållbarhetsprogram och gestaltungsprogram som bl.a. hanterar planområdet kopplat till kulturmiljö i och i förhållande till omkringliggande områden. Planbeskrivningen har kompletterats med resonemang om hur detta har beaktats vid utformningen av området. Område i plankarta har avsatts som Natur för att värna om och bevara kulturmiljön inom området. En skötselplan för den allmänna platsen inom området ska upprättas innan antagande.

Vatten och avlopp

Margretelunds avloppsreningsverk ligger nära sitt belastningstak och det pågår utredningar om att lägga ned verket och överföra avloppet antingen till Käppala

reningsverk eller till en helt ny anläggning i Svinninge. Det är oklart när en sådan anslutning finns på plats. I det fortsatta arbetet behöver kommunen se över att det finns kapacitet i ett mottagande reningsverk eller om det finns behov av förskjuten genomförandetid på grund av detta.

Sverige granskas för närvarande av EU-kommissionen för bristande genomförande av EU:s avloppsdirektiv. Margretelund är en av de anläggningar som varit föremål för granskning. Länsstyrelsen vill betona att framtida anslutningar inte får innebära att reningsverkets möjligheter att efterleva sina villkor äventyras.

Kommentar:

Roslagsvatten godkände liggande planförslag med rådande kapacitet. Vidare pågår arbetet med utökad kapacitet och beslut finns nu om att bygga ut Margretelunds reningsverk för att säkerställa framtida kapacitet. Även dialog förs med Norrvatten om att öka kapaciteten generellt för hela kommunen.

Dagvattenhantering

Länsstyrelsen delar kommunens bedömning att lokal fördröjning och rening av dagvatten är nödvändiga åtgärder för att planens exploatering inte ska äventyra att miljö kvalitetsnormerna i berörda vattenförekomster kan följas. Kommunen behöver särskilt förtydliga hur ökande utsläpp av kvicksilver från planområdet kan motverkas. Länsstyrelsen vill här förtydliga att det gäller ett generellt undantag för målet att minska kvicksilverutsläpp till vatten, men att det samtidigt inte är tillåtet att lokalt öka kvicksilverutsläpp. Kommunen behöver under det fortsatta planarbetet förtydliga hur de lokala dagvattenåtgärderna kommer att säkerställas.

Kommentar:

Synpunkterna noteras och planbeskrivningen har kompletterats med information om dagvattenhanteringen i området. Plankarta har kompletterats med bestämmelse om att del av fastigheten inte får hårdgöras, detta för att möjliggöra viss infiltration.

Sociala aspekter

Det är positivt att kommunen planerar för förskolor i området och att tillräcklig friyta avsätts för detta. Det framgår dock inte var närmaste grundskola ligger och hur planförslaget tar hänsyn till tillgänglighet ur ett barnperspektiv. Det är också positivt att det planeras för trygghetsboenden och vård- och omsorgsboende i området.

Eftersom det kommer att röra sig många äldre och barn i området anser Länsstyrelsen att det är positivt att det planeras för gång- och cykelvägar i området.

Planförslaget kan med fördel kompletteras med vilken typ av upplåtelseformer som föreslås i området och även bostadsstorlekar. Även om detta inte kan styras i en detaljplan kan det med fördel beskrivas om det finns förslag på detta och gärna även en motivering, tex utifrån vad som anges i kommunens riktlinjer för bostadsförsörjning och i analysen i den årliga bostadsmarknadsenkäten.

Det framgår inte hur planförslaget tagits fram och ett tillägg kan gärna göras kring detta både gällande vilka förvaltningar från kommunen som deltagit, om andra aktörer bjudits in och om t.ex. dialoger förs eller i ett tidigt skede förts med invånare i kommunen gällande möjlighet till utformning av förslaget.

Länsstyrelsen delar Trafikförvaltningen och Trafikverkets synpunkter gällande närhet till kollektivtrafik och att det inte går att betrakta att vissa delar av planområdet har nära avstånd till kollektivtrafik och att kommunen, om planförslaget genomförs möjliggör så att busstrafik blir möjlig i området framöver.

Kommentar:

Kommunen har reviderat planbeskrivningen, bl.a. med förtydligande om var närmaste grundskola och gymnasium är lokaliserad, samt blandade upplåtelseformer och den planerade variationen av bostadsstorlekar inom planområdet.

Fornlämningar

Planförslaget berör sju lämningar som är registrerade i riksantikvarieämbetets fornminnesregister, tre av dessa är registrerade som fornlämningar, tre är registrerade som bevakningsobjekt (dvs de har en oklar status) och en lämning är borttagen. Men eftersom det inte har gjorts en fullständig arkeologisk utredning av planområdet så kan det finnas fler fornlämningar än de registrerade. I samrådshandlingen s. 11 görs en hänvisning till en arkeologisk utredning, men utan att ange källa. Så vitt vi har kunnat utröna avser kommunen en utredning som utfördes för femton år sedan inför en utvidgning av golfbanan. Den utredningen omfattade emellertid inte hela det nuvarande planområdet och den uppfyller inte heller i övrigt länsstyrelsens kriterier för en fullgod arkeologisk utredning. Vår bedömning är därför att det nuvarande underlaget är otillräckligt för att kunna pröva planen enligt kulturmiljölagen.

När det gäller de kända, registrerade, fornlämningarna inom planområdet så anges i samrådshandlingen s. 11 att de "skyddas av prickmark", och av plankartan framgår att de föreslås planläggas som kvartersmark med användning för förskola, bostäder och vårdbostäder. Även om själva fornlämningarna inte får bebyggas enligt planförslaget (planförslaget medger dock att komplementbyggnader får uppföras på de lämningar som är registrerade som bevakningsobjekt) är en sådan användning enligt Länsstyrelsens bedömning inte förenlig med ett långsiktigt bevarande av fornlämningarna. Vid utformningen av planförslaget har kommunen inte heller beaktat att till varje fornlämning hör ett omgivande fornlämningsområde.

Fornlämningsområdet har samma lagskydd som själva fornlämningen och det är länsstyrelsen som prövar hur stort fornlämningsområdet ska vara - dess gränser (Jfr 2 kap 2§ kulturmiljölagen). Enligt vår bedömning inkräktar planförslaget inte bara på de fornlämningsområden som tillhör fornlämningarna inom planområdet utan även på det fornlämningsområde som tillhör den angränsande fornlämningen (gravfältet RAÄ-nr Österåker 17: 1).

Kommentar:

Kommunen har låtit ta fram en uppdaterad arkeologisk utredning som uppfyller dagens kriterier, samt fört dialog om resultatet av denna med Länsstyrelsen. Planbeskrivningen har kompletterats med ytterligare information om fornlämningarna. Plankartan har revideras utifrån utredningens resultat, bl.a. har infarten i öster justerats för att inte påverka fornlämningar samt att område har ansats som allmän plats Natur istället för kvartersmark för Förskola.

Markavvattning och markavvattningsföretag

I Länsstyrelsens GIS-underlag framgår att det finns åtminstone två markavvattningsföretag som berörs av detaljplanen: Nedre & övre Runö-Husby maft 1997 samt Hagby-Husby torrlägningsföretag från 1951 (AB_2_1547). Detta bör omnämnas och framgå i planhandlingen, förslagsvis under en samlande rubrik om vatten. I nuläget är det oklart om och i vilka underlagshandlingar informationen om markavvattning finns att hämta. Kommunen bör redogöra för syftet med markavvattningen och resonera om avvattning sker idag. Markavvattningen bör sättas in i sitt sammanhang i en redogörelse av hydrologin/hydrogeologin i området. I övrigt måste kommunen förhålla sig till markavvattningsföretagen eftersom de fortfarande är aktiva. Så länge markavvattningsföretagen inte är avvecklade i mark- och miljödomstolen gäller de i juridisk mening. Om kommunen är delägare (dvs. innehar fastigheter i båtnadsområde) i markavvattningsföretagen bör kommunen initiera en avveckling eller omprövning av företagen, beroende på om avvattning av marken fortsättningsvis krävs.

Länsstyrelsen förordar att man avvecklar ett markavvattningsföretag som spelat ut sin roll. Det ska inte finnas markavvattningsföretag som är inaktiva. Tillstånd för markavvattningen och övriga handlingar finns hos Stockholms Stadsarkiv. Markavvattningsföretag avvecklas genom ett ansökningsmål till mark- och miljödomstolen. Denna process bör vara avklarad innan ett område exploateras.

Kommentar:

Planhandlingarna har kompletterats med information om markavvattningsföretagen samt förslag om avveckling av dem vid en laga kraftvunnen detaljplan.

Planbestämmelser

Som planbestämmelse bör högsta byggnadshöjd anges, inte endast antal våningar.

Kommentar:

Plankarta har kompletterats med högsta nockhöjd inom samtliga byggrätter.

Bostadsantal

Det bör framgå av planbeskrivningen ungefär hur många bostäder som planförslaget möjliggör.

Kommentar:

Planbeskrivningen har kompletteras med antalet bostäder som beräknas inom området.

Behovsbedömning

Kommunen tog fram en behovsbedömning i september 2016. På det framtagna underlaget delade Länsstyrelsen kommunens bedömning att planförslaget inte bedömdes innebära betydande miljöpåverkan. Utifrån aktuella samrådshandlingar bedömer dock Länsstyrelsen att det inte går att utesluta att planförslaget kan komma att innebära en betydande miljöpåverkan. Detta utifrån de komplexa markförhållanden som råder på platsen som nu tydligt framgår först i samrådsskedet.

Det är kommunen som själva ska bedöma om ett planförslag kan antas medföra betydande miljöpåverkan, men då Länsstyrelsen bedömer att betydande miljöpåverkan orsakat av planens genomförande inte går att utesluta, råder vi kommunen att utreda detta vidare i en miljöbedömning och att samråda med Länsstyrelsen om miljökonsekvensbeskrivningens avgränsning och omfattning enligt 6 kap. 11-18 §§ miljöbalken, i dess lydelse före den 1 januari 2018.

Kommentar:

Efter samråd har kommunen uppdaterat behovsbedömningen efter ytterligare utredningar och stämt av denna med Länsstyrelsen. Länsstyrelsen delar kommunens bedömning om att planen inte förväntas innebära betydande miljöpåverkan.

2. Skanova

Skanova har ett kanalisationsstråk med fiberkabel vid befintlig GC-väg längs Svinningsvägen i södra delen av planen. Denna teleanläggning måste sannolikt få ett nytt läge i samband med planens genomförande. Skanova förväntar sig att den part som initierar behov av undanflyttningsåtgärder eller skydd av telekablar, för att möjliggöra exploatering, även bekostar den. I övrigt har Skanova inget att invända mot planen.

Kommentar

Planebeskrivningen har kompletterats med information om att eventuell flytt av ledningar bekostas av den som initierat åtgärden.

3. Lantmäteriet

Bestämmelsen om utkragning av balkonger innebär att en enskild byggnadsdel får kraga ut på allmän plats, trots att detta inte framgår av planbestämmelserna för den allmänna platsen.

Lantmäteriet anser att plangenomförandets påverkan på de befintliga rättigheterna bör belysas tydligare. Det framgår inte hur rättigheterna avses omprövas (ändras eller upphävas helt?). Det framgår inte heller att ersättning kan komma att aktualiseras för omprövningen.

Det framstår inte klart hur markåtkomsten för tillträde till de tekniska anläggningarna ska ordnas i de fall där de tekniska anläggningarna inte angränsar till kommunal gata. Vidare bör ersättningen för detta tillträde behandlas.

Enligt 4 kap. 33 § PBL ska det av planbeskrivningen framgå om kommunen avser att ingå exploateringsavtal eller genomföra markanvisningar, dessa avtals huvudsakliga innehåll och konsekvenserna av att planen helt eller delvis genomförs med stöd av ett eller flera sådana avtal. Lantmäteriets uppfattning är att markanvisningarnas huvudsakliga innehåll och konsekvenser bör belysas tydligare.

Kommentar:

Plankarta har reviderats så att e-områden ansluter till allmän plats gata. Planbeskrivningen har reviderats i enlighet med Lantmäteriets synpunkter gällande frågor om genomförande, bl.a. förtydligande om rättigheter och dess omprövning.

4. Trafikförvaltningen

Enligt RUF 2050 är området utpekat som primärt bebyggelseområde. Planområdets södra del är lokaliserat ca 300-400 meter från Roslagsbanans hållplats Åkers Runö station. Bussar återfinns längs Svinningevägen, söder om planområdet med hållplats ca 200-300 meter bort.

Trafikförvaltningen är positiv till exploatering i kollektivtrafiknära lägen. Den södra delen av den planerade bebyggelsen planeras enligt trafikförvaltningens riktlinjer för planering av kollektivtrafiken (RiPlan) med ett avstånd på 400 meter till befintlig kollektivtrafik. Trafikförvaltningen anser dock att kommunen i första hand bör förtäta intill Åkers Runö station. Den norra delen av planområdet hamnar i ett mindre attraktivt läge ur kollektivtrafiksynpunkt med ett gångavstånd på ca 1 km till närmsta busshållplats och över 1 km till Åkers Runö station. Detta gör att kollektivtrafikens konkurrenskraft mot bilen kan bli ofördelaktigt låg. För att den största delen av bebyggelsen ska få ett godtagbart gångavstånd till befintlig kollektivtrafik bör en flytt av busshållplatsen på Svinningevägen övervägas.

För att öka andelen av resandet som sker på ett hållbart sätt är det viktigt att gena gång- och cykelstråk till Åkersberga centrum skapas. Inför framtida planarbete i anslutning till Åkers Runö station ser trafikförvaltningen gärna att Österåkers kommun tar ett helhetsgrepp för den lokala väginfrastrukturen för att i framtiden möjliggöra eventuell busstrafikering för bostadsområden som hamnar utanför ett attraktivt kollektivtrafik läge enligt RiPlan.

Trafikförvaltningen efterlyser även det totala antalet tillkommande bostäder som detaljplanen medger samt beskrivning av de verksamheter som planeras i detaljplanen.

Planområdet ligger i anslutning till Roslagsbanan, vilken utgör den huvudsakliga kollektivtrafikförsörjningen för stora delar av nordost.

Trafikförvaltningen saknar beskrivning om Roslagsbanan och dess status som riksintresse i planbeskrivningen. I kommande planarbete ska hänsyn tas till Roslagsbanan som riksintresse. Roslagsbanan är riksintresse för kommunikationer, vilket bland annat innebär att den skall skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningen. I riksintressepreciseringen är det angivet att markanvändning som innebär att människor inte vistas stadigvarande i vissa fall kan accepteras i zonen mellan 10 och 25 m från spårets ytterkant, dock gäller generellt ett skyddsavstånd på 25 meter.

Planområdets sydvästra del ligger inom det generella skyddsavståndet på 25 meter från spårets ytterkant. Trafikförvaltningen befarar att förslaget till detaljplan innebär att nya fastigheter med tillåtelse att uppföra bostadshus kan tillkomma inom detta skyddsavstånd. Trafikförvaltningen kan inte tillåta ny bebyggelse som innebär att människor vistas stadigvarande inom skyddsavståndet. Detaljplanen behöver revideras med hänsyn till skyddsavståndet så att nytillkommande bostads- och centrumbebyggelse inte kan placeras inom 25 meter från spårets ytterkant. Planbeskrivningen bör även kompletteras med tydligare beskrivning av vad riksintessepreciseringen innebär vad gäller exempelvis skyddsavstånd.

Planområdets angränsning till Roslagsbanan innebär att det finns risk för störningar såsom buller, vibrationer och stomljud. Trafikförvaltningen anser att en bullerutredning krävs som omfattar:

- Vägtrafikbuller
- Buller från Roslagsbanan
- Vibrationer från Roslagsbanan
- Stomljud från Roslagsbanan
- Eventuella installationer kopplade till spåret t.ex. likriktarstationer

Buller från bussar som stannar vid eventuella busshållplatser bör särskilt beaktas då detta buller inte omfattas av den nordiska beräkningsmodellen för vägtrafikbuller, Naturvårdsverket Rapport 4653.

Trafikförvaltningen understryker att plankartans störningsskyddsbestämmelse ska kompletteras avseende stomljud och vibrationer enligt följande:

"Byggnader ska grundläggas och utformas så att maximal stomljudsnivå i sovrum ej överskrider 30 dB(A) SLOW vid tågpassage." "Byggnader ska grundläggas och utformas så att komfortvägd vibrationsnivå i bostadsrum ej överskrider 0,4 mm/s vid tågpassage."

Planområdet ligger nära en kurva som kan orsaka skriklyd. Av planbeskrivningen bör det framgå att risk för hjulskrik har bedömts och att planerad bebyggelse har utformats för att minimera störningsrisken av sådant ljud. Buller från spårunderhåll kan även förekomma nattetid.

Bullerskärmar planeras och byggs i samband med utbyggnaden av Roslagsbanan och dessa är dimensionerade för att klara bullernivåer för befintliga bostäder. Detaljplanen behöver således säkerställa att gällande bullerkrav för nybyggda bostäder klaras och att eventuella skyddsåtgärder utöver skärmarna vidtas

Den planerade byggnationen enligt planförslaget ligger inom 50 meter från trafikförvaltningens anläggning. Huvudgatan ligger i direkt anslutning till vår anläggning och både genomförandet och förvaltning av denna kan komma att påverka kollektivtrafikanläggningen. Innan detaljplanen antas ska genomförandeavtal tecknas avseende huvudgata och bebyggelse. För att helt ta ställning till förslaget och utreda eventuell påverkan på vår anläggning ska en blankett om planerad påverkan av kollektivtrafikanläggningar fyllas i, den finns på www.sll.se/bygga.

Slutligen informerar Trafikförvaltningen:

Vid samtliga vibrationsalstrande arbeten såsom sprängning, pålning, spontning inom 50 meter från spåranläggning ska SSÄ TEB-0345 följas.

Vid samtliga typer av kranarbeten ska SSÄ SÄK-0464 följas.

Exploatören ska ta fram riskanalys för grundläggningsarbeten och hur dessa påverkar spåret. Exploatören ska ange avståndet mellan spårrområde och planerad byggnad.

För bodetablering och upplag ska placering godkännas av SL.

Kommentar:

Kommunen har tagit fram en mobilitetsplan för att beskriva rörelsemönster i och omkring området samt justerat planbeskrivning med information och motivering till byggnation ca 1 km från stationen. Motivering beträffande kollektivtrafik, gc-stråke m.m. i området har också lagts till i planbeskrivningen, samt information om antal bostäder. Vidare har kommunen tagit fram en riskutredning kopplat till Roslagsbanan och skyddsavstånd som visar möjligheten att exploatera i närhet av Roslagsbanan, se stycke om risk i planbeskrivningen för mer info. Kommunen har även tagit fram en fördjupad bullerutredning för att säkerställa bullerfrågan, buller från Svinningevägen Roslagsbanan samt väg 276 är beaktat i den, planbeskrivningen och plankarta har kompletterats med info. Övergripande trafikfrågor behandlas vidare inom arbetet med Åkers Runö planprogram. Plankartan har justerats utifrån bestämmelse om stomljud. Planbeskrivningen har även kompletterats med antalet bostäder som beräknas inom området samt information om verksamheter.

5. E.ON energidistribution

Vad gäller kommentaren i planbeskrivningen "att nätstation ska ägnas arkitektonisk omsorg" så vill E.ON poängtera att det finns möjligheter att anpassa en nätstation gestaltningsmässigt inom vissa ramar. Större förändringar gör att exploatör eller kommun måste stå för merkostnaden. E.ON menar att det kan vara av godo att i tidigt skede sätta vilka ramar som gäller gestaltningsmässigt för nätstationerna inom planområdet innan detaljplan antas. I övrigt inget att erinra.

Kommentar:

Kommunen instämmer i E.ON:s synpunkter. Planbeskrivning och gestaltningsprogram har reviderats med förtydligande om gestaltningsprinciperna samt dialog förts med exploatör om eventuella kostnader.

6. Naturskyddsföreningen Österåker

NFÖ välkomnar beslutet att bygga nära kollektivtrafik och relativt tätt, med flera mindre lägenheter samt att skogen söder om bebyggelsen kommer att bevaras. Man hoppas att de åkerholmar som tidigare har utpekats som värdefulla och därför är biotopskyddade kan bevaras i ett så naturligt tillstånd som möjligt och inte direkt förvandlas till park, som planen antyder. Man anser att man bör se till att träden som växer där bevaras och att eventuella nya träd ska vara av inhemska arter för att bevara åkerholmarnas karaktär. Vidare hoppas NFÖ att förskolan kan behålla ett stort och naturligt naturområde.

Slutligen hoppas NFÖ att det vattendrag som gränsar mot planområdet kan utformas så att det dels inte utgör någon fara för lekande barn, dels underlättar kolonisering av groddjur m.m.

Kommentar:

Revidering av planförslaget har gjorts och flertalet åkerholmar bevaras genom att användning har ändrats från bl.a. kvartersmark till allmän plats Natur i plankartan. Frågan bevakas vidare i arbetet med etapp 2. Inhemska arter är tänkt att bevaras och också anamma vid utformning av de tillkommande parker och parkstråke. Bryggor i anslutning till dammen utformas enligt rådande föreskrifter.

7. Storstockholms brandförsvaret

Utifrån riskidentifieringen har SSBF funnit att aktuellt planområde ligger i närheten av Roslagsbanan. Länsstyrelsen rekommenderar en bebyggelsefri zon om 25 meter från järnväg. Skyddsavståndet från järnväg avser bland annat risker förknippat med avåknings samt urspårning.

I detta fall ligger Roslagsbanan nära planområdet, men med Svinningevägen mellan planområde och räls. Det går enbart persontrafik på Roslagsbanan och inga transporter av farligt gods vilket minskar riskerna vid en eventuell urspårning.

Sträckan vid planområdet är rak och hastigheten borde vara reducerad då en kurva samt en station ligger lite längre norrut. SSBF bedömer att sannolikheten för urspårning är låg och konsekvenserna likaså.

Dock önskar SSBF att riskerna med spårbunden trafik i närheten av planområdet nämns i planbeskrivningen och att ett resonemang förs kring riskerna och eventuellt riskreducerande åtgärder.

SSBF påpekar att BBR måste möjliggöras vad gäller framkomlighet för räddningsfordon och stegutrustning vilket kräver att uppställningsplatser för höjdfordon eller bärbara stegar kan anordnas.

Slutligen påpekar SSBF att ett konventionellt brandpostsystem måste finnas. Detta innebär att det maximalt får vara ett avstånd om 150 meter mellan brandposterna. Alltså att närmsta brandpost från uppställningsplats maximalt är 75 meter bort.

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

Kommentar:

Plankartan har setts över gällande avstånd och uppställningsplatser, plan- och genomförandebeskrivningen har justerats gällande info om brandpost och risk kopplat till närheten till den spårbundna trafiken på Roslagsbanan.

8. Österåkers hembygds- och fornminnesförening

Området innehåller ett antal kända fornlämningar som ska beaktas. Vi hänvisar till de undersökningar som genomförts och rapporterats av Stockholms läns museum: rapporterna 2004:6 RAÄ 209 Husby 2:21 och 2008:11 RAÄ 209:2.

Det kan konstateras att det aktuella områdets norra del ligger utanför de tidigare undersökningarna, varför även detta område bör beaktas som innehållande eventuella lämningar från järnåldern.

ÖHF anser att det i områdets sydvästra hörn mot Svinningevägen finns ett vackert parkområde som det vore önskvärt att behålla, detta då det ger en mjukare upplevelse av det nya stora bostadsområdet. I övrigt har de inga synpunkter på förslaget

Kommentar:

En ny arkeologisk utredning har tagits fram i dialog med Länsstyrelsen och planhandlingarna har kompletterats med information samt område med fornlämningar har avsatts som Natur i plankarta för att säkerställa bevarande av fornlämningar.

Bedömning har gjorts att det är lämpligt med bebyggelse längs med Svinningevägen, då det dels är kollektivtrafikenära samt att den kan utgöra bullerdämpande för övrig bebyggelse längre in i området. I samband med detaljplanen planeras det för flertalet parker och förbättrade rekreativmöjligheter i området och med omkringliggande områden.

9. Trafikverket

Trafikverket anser att det är positivt att delar av den planerade bebyggelsen förläggs i närheten av kollektivtrafik, men att för vissa delar av planområdet avståndet till kollektivtrafik inte är att betrakta som nära.

Vidare vore det enligt Trafikverket önskvärt om det i planhandlingarna tydligt framgick hur många bostäder och verksamheter detaljplanen möjliggör.

Roslagsbanan är riksintresse för kommunikationer. Trafikverket hänvisar till Trafikförvaltningens och Länsstyrelsens bedömning om hantering av frågor kopplat till detta.

Trafikverket menar att det bör framgå om och i vilken omfattning buller från väg 276 bidrar till bullernivåerna i planområdet utifrån aktuell och prognostiserad trafik på väg 276.

Trafikverket har i samarbete med Österåkers kommun och Trafikförvaltningen arbetat med åtgärdsvalstudien (ÅVS) Framkomlighet väg 276 Rosenkälla-Åkersberga som nu är i färd att färdigställas. En viktig slutsats i arbetet är att ett ändrat resebeteende som innebär mindre bilanvändning är nödvändigt för att uppnå ett välfungerande transportsystem.

Aktuell plan anses ligga delvis väl i linje med vad som lyfts fram i ÅVS:en: exempelvis att ny exploatering bör förläggas i nära anknytning till Roslagsbanans stationer. Trafikverket håller dock med Trafikförvaltningen i dess synpunkter om att delar av planområdet hamnar långt från hållplats för kollektivtrafik vilket inte bidrar till den nödvändiga överflyttningen från bil till kollektivtrafik.

Trafikverket anser att det i fortsatt arbete bör sökas lösningar som leder till kortare avstånd till kollektivtrafik.

Förutom ett ändrat resebeteende och lokalisering av ny bebyggelse lyfter ÅVS fram vikten av utvecklade lokalgatusystem och gång-och cykelstråk till viktiga målpunkter.

Kommande planhandlingar, fortsätter Trafikverket, skulle med fördel kunna innehålla en beskrivning av förutsättningarna för ett långsiktigt fungerande transportsystem i

Åkersberga samt hur exploatering i denna del av Åkersberga påverkar det övergripande systemet och vilka åtgärder som är viktiga för att hantera de behov som uppstår.

Vidare anser Trafikverket att det vore önskvärt om detaljplanens trafikallstring framgick tydligt i planhandlingarna

Slutligen påpekar Trafikverket att byggnader över 20 meter kan påverka luftfartens intressen. Om sådana byggnader planeras ska LFV och berörd flygplats ges möjlighet att komma med synpunkter.

Kommentar:

Kommunen har tagit fram en mobilitetsplan för att beskriva rörelsemönster i och omkring området samt justerat planbeskrivning med info och motivering till byggnation ca 1 km från stationen. Motivering beträffande kollektivtrafik, gc-stråk m.m. i området har också lagts till i planbeskrivningen, samt info om antal bostäder. En trafikutredning har tagits fram som beskriver trafikallstringen till och från området. Vidare har kommunen tagit fram en riskutredning kopplat till Roslagsbanan och skyddsavstånd som visar möjligheten att exploatera i närhet av Roslagsbanan. Planbeskrivningen har kompletterats med info, samt info kopplats till risk Roslagsbanan ur riksintressesynpunkt, se stycke om risk i planbeskrivningen för mer info. Kommunen har även tagit fram en fördjupad bullerutredning för att säkerställa bullerfrågan, buller från Svinningevägen Roslagsbanan samt väg 276 är beaktat i den, planbeskrivningen och plankarta har kompletterats med info. Övergripande trafikfrågor behandlas vidare inom arbetet med Åkers Runö planprogram. Planhandlingarna kommer att skickas till luftfartsverket under granskningstiden.

10. Sakägare I

Flera sakägare och övriga yttrande, däribland sakägare 8, har lämnat ett gemensamt brev med synpunkter. Svaret blir därför detsamma till samtliga dessa sakägare och övriga yttrande.

Sakägare vänder sig mot delar av förslaget och anser att man blivit lovad en kontinuerlig dialog som uteblivit. Sakägare vänder sig mot att bebyggelsen på kommunens mark är för tät och för hög. Man anser att det rimmar illa med villabebyggelse och trädgårdsstad samt att friytor inte kan utformas med målet att efterlikna Roslagsmiljö om bebyggelsen blir 4-5 våningar. Dock anser man att det i sydöstra delen av planområdet kan förekomma bebyggelse som är högre än 2 våningar. Man anser att man bör utforma bebyggelsen på det sätt som angivits i detaljplanen för Fredsborgsområdet. Vidare anser sakägare att grönytan mellan Svinningevägen och infartsvägen till Hagbyhöjden ska förbli obebyggd och tjäna som entré till Hagbyhöjden samt minska kontrasten mellan området och den högre bebyggelsen. Man anser att grönstråk mot Täljohalvön skärs av om man bebygger ytan samt att ny bebyggelse kommer att utgöra en barriär.

Sakägare anser att kapaciteten på Svinningevägen inte kommer att räcka till då Roslagsvägen har kapacitetsproblem och inga andra vägar finns till och från Åkersberga. Vidare anser man att trafikchaos kommer att uppstå om man leder trafik till Hagbyhöjden via det föreslagna torget, vilket leder till minskad trafiksäkerhet. Man föreslår därför att infarten behålls som den ser ut idag, utan bebyggelse på grönytan mellan infarten och Svinningevägen.

Vidare föreslår man en tunnel under Svinningevägen för gående och cyklister, en ”smitfil” från Roslagsvägen till Svinningevägen före Pilstugetorget, samt att infarten till Hagbyhöjden behålls som den ser ut idag. Vidare föreslås större infartsparkeringar vid Kulla vägskäl, Pilstugetorget och en tänkt trafikplats vid Arninge. Sakägare föreslår även pendlarbuss mellan Åkersberga/Pilstugetorget och Kulla vägskäl/Arninge trafikplats. Man anser att Roslagsbanan, även med ökad turtäthet, inte är ett alternativ för alla i området.

Oro uttrycks över det låga parkeringstalet i planområdets föreslagna flerbostadsdelar och över att de flesta hushåll har två bilar.

Sakägare föreslår avslutningsvis möjliggörande av gångvägar mellan Hagbyhöjden och planområdet samt anlagda rekreationstråk.

Kommentar:

Kommunen träffade representanter för Hagbyhöjdens boende och förklarade att dialogprocessen för detaljplanen följer Boverkets riktlinjer, dvs formella yttranden om planen tas i första hand emot under samråd och granskning.

Kommunen har sett över planförslaget utifrån synpunkter och bl.a. har justering av bebyggelsens höjd gjorts. Trappning sker så att lägre bebyggelse om 3 våningar föreslås närmast Hagbyhöjden i kvarteret närmast Svinningevägen, detta för att möta småbusbebyggelsens skala i Hagbyhöjden. Bebyggelsens höjd har satts över inom hela planområdet och bedömning har bl.a. gjorts utifrån befintlig höjd på slutningen och hur byggnader inom Hagbyhöjden kan komma att påverkas. Utformningen av planområdet är bl.a. kopplat till de mål som står i kommunens översiktsplan, ÖP 2040, om en hållbar bebyggelseutveckling. Bl.a. eftersträvas en tät stadsmässig bebyggelse med flerbostadsbus i 4-5 våningar, med lokaler i bottenvåning, i närhet av Roslagsbanans stationer. Österåkers kommun är också med i Sverigeförhandlingen vilket innebär att kommunen åtagit sig att bygga ca 2400 bostäder i anslutning till Åkers Runö station. Sett till sin helhet gör kommunen bedömningen att den långsiktiga utvecklingen bör gå mot tätare och högre bebyggelse om 4-5 våningar runt samtliga stationer, samt att centrala Åkersberga växer västerut i kollektivtrafikenära läge, främst till Roslagsbanan.

Trafiksäkerheten och kapaciteten i ett område har utretts i en trafikutredning. Trafikutredningen visar på att trafikflödena till och från området inte påverkas anmärkningsvärt. Vidare har gatunätet inom planområdet utformats med två in/utfarter planeras för att säkerställa flödet till/från och i området. I samband med utbyggnad av Fredsborg möjliggörs även utfart från Hagbyhöjden den vägen. Nya gc-vägar och vägar inom området och längs med Svinningevägen har utformats och dimensionerats för att klara de beräknade trafikmängderna. Beträffande förskolan i etapp 1 är placering och utformning gjord med hänsyn till trafikflöden. En mobilitetsplan som ytterligare fördjupning av den befintliga trafikutredningen har tagits fram.

Med hänvisning till det kollektivtrafikenära läget och målet att planera för en mer hållbar utveckling så har en p-norm 0,5+0,1 p-platser/100 BTA bedömts som rimlig i större delen av planområdet. I den södra delen har bedömningen att en lägre p-norm kan tillåtas, eftersom smålägenheter är tänkt att uppföras, men att kompensationsåtgärder likt bilpool, el-cykelpool ska införas.

Ur tillgänglighetssynpunkt har det inte bedömts som möjligt/lämpligt med tunnel under Svinningevägen, då det krävs stora ytor för att klara av lutningar m.m.. Det kan även ur

trygghetsynpunkt vara sämre med tunnel då många undviker dessa när det börjar mörkna utombus och således väljer att ändå korsa vägbanan.

Förslag gällande avfart från Roslagsvägen före Pilstugetorget, infartsparkeringar, trafik plats Arninge samt kollektivtrafikutveckling behandlas inte inom planarbetet för Hagby äng och kulle etapp 1.

Beträffande rekreation, natur och grönområden så innebär planförslaget ett tillskott till området då dessa delar förstärks genom att naturområden säkerställs, grönområden förädlas samt att kopplingen mellan dessa och omkringliggande områden förbättras. Bl.a. genom planerade stråk längs den anlagda dammen, längs med sluttningen i väster och även centralt i området, utegym, två anlagda parker i området med bollplan, lekplats med mera. Alla delar tillför fler rekreationsfunktioner än vad som finns i området i dagsläget. Synpunkt om kopplingar mellan Hagbyhöjden och planområdet bör förstärkas har beaktats och befintliga stigar i området kommer förbättras.

Synpunkten om att koppla samman Hagbyhöjden och planområdet har beaktats och stråk föreslås i planen kopplas till Hagbyhöjden på två ställen: ett i höjd med den västra förskolan samt ett i höjd med det föreslagna utegymmet.

11. Sakägare 2

Sakägaren vänder sig främst mot att kommunens kulle vid infarten till Hagbyhöjden föreslås bebyggas. Sakägaren anser att bebyggelsen hamnar för nära inpå och har en annan karaktär än den i Hagbyhöjden. Vidare uttrycks oro för trafiksituationen när infarten föreslås gå mellan höghus och förbi ett torg och anser att entrén till Hagbyhöjden förstörs samt att grönyta försvinner.

Sakägaren föreslår att man i det fall kullen måste bebyggas uppför radhus eller villor istället samt att man förlägger högre hus längre ut på golfbanan där de inte enligt sakägaren skymmer befintliga hus. Detta i syfte att behålla Hagbyhöjdens karaktär.

Kommentar:

Se kommentar sakägare 1

12. Sakägare 3

Sakägarens största oro är byggnationen av de höghus som ligger på grönområdet mellan Svinningevägen och infartsvägen till Hagbyhöjden. Sakägaren befarrar att Hagbyhöjdens karaktär av gemytligt villaområde försvinner vid höghusbebyggelse nära entrén till området.

Kommentar:

Se kommentar sakägare 1

13. Sakägare 4

Sakägaren anser att flerbostadshusen i norra planområdets östra del bör vara högst två våningar och att flerbostadshusen i norra planområdets västra del bör utgå.

I övrigt bör lamellhusen i mellersta området, enligt sakägare sänkas till 2 våningar. Punkthusen i samma område bör också sänkas till 2 våningar eller utgå. Södra planområdets östra del bör enligt sakägaren utgå, förutom torgkvarteret. Vidare anser sakägaren att södra planområdets östra del ska sänkas till 2 våningar. Oro uttrycks för ökad trafikbelastning och därför föreslås en ny, egen infart till Hagbyhöjden. Föreslår även att torget flyttas till kvarterets norra sida. Vidare motsätts att Svinningevägen ges karaktär av stadsgata eftersom färre personer då tros åka till Åkersberga för att handla.

Ser det som problematiskt att Svinningevägen, som enligt M Fletcher är hårt ansatt, ges en ökad trafikbelastning och ny karaktär. Istället föreslås åtgärder i form av förbättrad belysning, bredare gång- och cykelväg samt säkrare övergång i form av gångtunnel.

Anser att man inte bör bebygga marken inom planområdet p.g.a. av dåliga geotekniska förhållanden. Vederbörande uttrycker även oro för de olägenheter i form av buller som påningen för sådan bebyggelse kan skapa. Vidare anser sakägaren att antalet parkeringsplatser är för lågt då kollektivtrafiken är underdimensionerad. Oro uttrycks vidare över att utomstående parkerar på Hagbyhöjdens gator. Föreslår att planområdet endast möjliggörs småhusbebyggelse samt att flerbostadshus bör byggas närmare Åkersberga centrum, t. ex. där de tillfälliga flyktingboendena står idag.

Anser att ny bebyggelse bör anpassas till bebyggelsen på Husbykullen.

Eftersom lägre bebyggelse ligger närmare stationen bör ingen högre bebyggelse ligga på längre avstånd.

Uttrycker oro över ökad trafikbelastning och minskad trafiksäkerhet vid hämtning och lämning till de föreslagna förskolorna. Undrar om det finns avsättning för så många mindre hyresrätter och anser att de kan bli som vandrarhem med minskad trygghet som följd. Slutligen anser sakägaren att man bör behålla avstånd mellan väg, järnväg och gång- och cykelväg för att behålla trafiksäkerheten i området.

Kommentar:

En detaljplan styr upplåtelseform, d.v.s. om det ska vara ex. enbostadshus, radhus eller flerbostadshus. En detaljplan reglerar inte frågan om bostadsrätter eller hyresrätter. I detta fall finns det en markanvisning kopplat till del av fastighet inom planområdet där det från kommunen finns önskemål om mindre lägenheter i form av hyresrätter då det finns en stor efterfrågan av detta i kommunen.

Olägenheter under byggtid regleras inte i detaljplan, utan på sedvanligt vis i lagar och förordningar och hanteras i samband med bygglov.

För övriga synpunkter se kommentar sakägare 1.

14. Sakägare 5

Sakägaren anser att byggnadshöjden på kullen mellan Svinningevägen och Husbyvägen bör begränsas till maximalt 2 våningar, samt att bebyggelsen skjuts så långt från Husbystigen som möjligt. Sakägaren uttrycker oro för buller och byggtrafik under byggtiden. Vidare poängterar sakägaren vikten av att kommunen säkerställer att exploitören har tillräcklig finansiell kapacitet för att färdigställa påbörjat byggnadsprojekt.

Kommentar:

Se kommentar sakägare 1 och 4.

15. Sakägare 6

Sakägaren uttrycker oro för besvärlig trafik på morgonen och anser att en tunnel under vägen vore bättre än ljusreglerat övergångsställe. Trafikmängden kommer att bli för stor för att det föreslagna torget ska bli mysigt. Antar att all trafik lämnar planområdet vid en och samma utfart, i ungefär samma läge som idag och att det därför är risk för köbildning på morgonen. Förordar därför rondell eller ljusreglerad korsning. Anser att det är viktigt att utforma vägar och gång- och cykelbanor efter den ökade trafikmängd som Fredsborg och den föreslagna planen ger upphov till i framtiden.

Slutligen skulle sakägaren uppskatta att punkthusen i Mellersta planområdet sänktes något då hen annars befarar att boende på Hagbyhöjden riskerar att få insyn.

Kommentar:

Se kommentar sakägare 1.

16. Sakägare 7

Sakägaren undrar hur kommunen tänkt bemöta den ökade trafikmängden från tillkommande områden och vill att antalet bostäder ses över.

Vidare anser sakägaren att grönytan på Husby 3:3 inte ska bebyggas då den används för rekreation. Sakägaren anser att om man ska bebygga ytan så bör bebyggelsens utformning anpassas till befintlig bebyggelse längs Svinningevägen.

Kommentar:

Se kommentar sakägare 1.

17. Sakägare 8

Sakägaren framhåller att man med enkätundersökning kommit fram till att den övervägande delen av de boende i Hagbyhöjden inte är positiva till det planerade bygget av hyresrätter på Hagby äng och kullar. Kommunpolitikernas respons på undersökningen var att hyresrätter behövs nära stationen. Anser dock att de

föreslagna hyresrätterna inte ligger nära stationen samt att Svinningevägen utgör en barriär mellan hyresrätterna och stationen. Dock anser sakägaren att man kan bygga hyresrätter inom planområdet Hagby äng och kulle, men främst för seniorer.

Anser att utbyggnadsplanerna bryter rådande karaktär i området. Området närmast golfbanan är hen positiv till, men inte den täta, höga bebyggelsen närmast Svinningevägen, då den döljer husen ute på fältet.

Oro uttrycks även över nuvarande Svinningevägens bredd och anser att man bör bredda och bygga cirkulationsplatser vid samtliga korsningar fram till Coop. För att minska barriäreffekten föreslås en gångtunnel under vägen samt att samtliga vägförbättringar görs före genomförandet av detaljplanens bebyggelse.

Anser slutligen att grönytan på Husby 3:3 inte ska bebyggas då den används för rekreation. Oro uttrycks för att kvarteret närmast Hagbyhöjdens bebyggelse blir för hög med 4-5 våningar.

Kommentar:

Se kommentar sakägare 1.

18. Sakägare 9

Sakägare som vid samrådet var exploatör inom området anser att samrådshandlingarna måste ändras då det upprättade förslag till detaljplan inte stämmer överens med de förslag som diskuterats. Sakägare, som är fastighetsägare inom planområdet, gavs inte möjlighet att ta ställning till det förslag som gick till samråd. Vidare anser sakägare att bebyggelse nära Svinningevägen inte stämmer överens med Trafikverkets riktlinjer för "Samspel mellan trafik och bebyggelse i samhällsplaneringen" samt undrar hur man kan anlägga en gång- och cykelbana till Åkersberga på ett attraktivt sätt med liggande planförslag då avståndet till Svinningevägen blir för litet. Sakägare säger att man varit med och bekostat den befintliga gång- och cykelvägen och hoppas på en bra dialog i det fortsatta arbetet med detaljplanen.

Kommentar:

Detaljplanen har delats upp i två etapper, denna synpunkt berör främst etapp 2. Fortsatt dialog med exploatörerna gällande utformning av området sker i arbetet med att ta fram granskningshandlingarna för etapp 2.

19. Sakägare 10

Sakägare motsätter sig all byggnation på gräsytan mellan Svinningevägen och dagens infartsväg till Hagbyhöjden. Man vill heller inte se bebyggelse över 3 våningar som mest. Man anser vidare att parkeringstalet är för lågt och uttrycker oro för att parkering kommer att ske på infartsvägen till Hagbyhöjden. Sakägare anser även att arkitekturen i den föreslagna detaljplanen bör anpassas till befintlig bebyggelse samt lantligt läge. I övrigt är sakägare positiv till föreslagen bebyggelse norr om Vildvittrans förskola.

Kommentar: Se kommentar sakägare 1.

20. Sakägare I I

Samma yttrande som sakägare 1.

Kommentar:

Se kommentar sakägare 1.

21. Sakägare I 2

Sakägare önskar som också är exploatör inom området att planavdelningen beaktar och tar större hänsyn till det förslag som markägarna för de sydöstra delarna av planområdet själva har lämnat då man anser att förslaget är bättre. I övrigt har sakägare inget att anmärka.

Kommentar:

Se kommentar sakägare 9.

22. Sakägare I 3

Samma yttrande som sakägare 1.

Kommentar:

Se kommentar sakägare 1.

23. Övriga yttranden I

Yttrande anser att arkitekturen i planförslaget är brutalistisk, liknar pastisch samt saknar hållbarhet. Vidare anser yttrande att det är odemokratiskt att ta fram ett förslag till detaljplan utan att först enas om förutsättningarna för nybyggnation. Yttrande anser även att föreslagna åtgärder för den förändrade trafiksituationen är undermåliga.

Slutligen vänder sig yttrande mot att bebygga gräsytan mellan Svinningevägen och infarten till Hagbyhöjden då den används för rekreation samt utgör en entré till området.

Kommentar:

Förutsättningarna och visionerna för bebyggelseutvecklingen i kommunen redovisas i översiktsplanen och ibland även i fördjupade översiktsplaner och planprogram. Vid framtagande av dessa har man som medborgare möjlighet att yttra sig i tidiga medborgardialog (översiktsplan) och vid samråd och granskning. För övriga synpunkter se kommentar sakägare 1.

24. Övriga yttranden 2

Uttrycker oro för ökad trafikbelastning och minskad trafiksäkerhet. Änder sig mot att bebygga gräsytan mellan Svinningevägen och infarten till Hagbyhöjden, att

bebyggelsen är för hög närmast Hagbyhöjden samt att antalet föreslagna bostäder är för högt och utformningen av dessa inte passar in i området.

Kommentar:

Se kommentar sakägare 1.

25. Övriga yttranden 3

Uttrycker oro för ökad trafikbelastning. Vänder sig även mot att bebygga gräsytan mellan Svinningevägen och infarten till Hagbyhöjden, att bebyggelsen är för hög närmast Hagbyhöjden samt att antalet föreslagna bostäder är för högt och utformningen av dessa inte passar in i området.

Kommentar:

Se kommentar sakägare 1.

26. Övriga yttranden 4

Uttrycker oro för ökad trafikbelastning och minskad trafiksäkerhet. Vänder sig även mot att bebygga gräsytan mellan Svinningevägen och infarten till Hagbyhöjden, att bebyggelsen är för hög närmast Hagbyhöjden samt att antalet föreslagna bostäder är för högt och utformningen av dessa inte passar in i området.

Kommentar:

Se kommentar sakägare 1.

27. Övriga yttranden 5

Yttrande anser att den föreslagna bebyggelsen på gräskullen mellan infarten till Hagbyhöjden och Svinningevägen stänger in området och blockerar utsikten. Anser att trafikbelastningen på Svinningevägen kommer att bli olidlig och föreslår en ny koppling från den kommande cirkulationsplatsen på Roslagsvägen i höjd med Pilstugetorget till Svinningevägen. Anser också att en infart till området är otillräckligt samt uttrycker oro för tung trafik under byggtiden. I övrigt anser yttrande att områdets framväxt ska bli spännande att följa.

Kommentar:

Se kommentar sakägare 1 och 4.

28. Övriga yttranden 6

Anser att planförslaget överlag verkar trevligt med café, gångstråk och joggingspår, men uttrycker oro för ökad trafikbelastning. Man önskar att trafiksituationen ses över och föreslår gång- och cykeltunnel under Svinningevägen, samt ytterligare en, direkt väg till Hagbyhöjden. Vidare önskar yttrande att arkitekturen ska passa in i området

samt att man inte bygger åt studenter.

Kommentar:

Se kommentar sakägare 1.

29. Övriga yttranden 7

Anser inte att planförslaget passar in på platsen och anser att bebyggelse bör hållas till 2 våningar samt inte så nära Svinningevägen då yttrande anser att det minskar trafiksäkerheten. Vänder sig mot att bebygga gräsytan mellan Svinningevägen och infarten till Hagbyhöjden då den fungerar som visitkort till Hagbyhöjden samt används för lek. Oro uttrycks över anslutning till Hagbyhöjden under byggtid.

Kommentar:

Se kommentar sakägare 1 och 4.

30. Övriga yttranden 8

Yttrande anser uttrycker oro för ökad trafikbelastning och minskad trafiksäkerhet. Vidare vänder sig yttrande mot att bebygga gräsytan mellan Svinningevägen och infarten till Hagbyhöjden, att bebyggelsen är för hög närmast Hagbyhöjden samt att antalet föreslagna bostäder är för högt och utformningen av dessa inte passar in i området. Slutligen vänder sig yttrande mot att bygga små hyresrätter då hen anser att det blir otruggt för de barn som bor på Hagbyhöjden.

Kommentar:

Se kommentar sakägare 1 och 4.

31. Övriga yttranden 9

Yttrande anser uttrycker oro för ökad trafikbelastning och minskad trafiksäkerhet. Vidare vänder sig yttrande mot att bebygga gräsytan mellan Svinningevägen och infarten till Hagbyhöjden, att bebyggelsen är för hög närmast Hagbyhöjden samt att antalet föreslagna bostäder är för högt och utformningen av dessa inte passar in i området.

Kommentar:

Se kommentar sakägare 1 och 4.

32. Övriga yttranden 10

Samma yttrande som sakägare 1.

Kommentar:

Se kommentar sakägare 1.

33. Övriga yttranden I I

Samma yttrande som sakägare 1.

Kommentar:

Se kommentar sakägare 1.

34. Övriga yttranden I 2

Yttrande anser att delar av planförslaget är framkrystade då man anser att hänsyn inte tagits till den agrarhistoriska kontinuiteten. Föreslagen bebyggelse på 4-5 våningar skärmar av öppna vyer samt harmonierar inte med befintlig bebyggelse. Yttrande föreslår att bebyggelse närmast Hagbyhöjden hålls till 2-3 våningar för att bli högre närmare stationen, samt att utformningen följer stilen på befintlig bebyggelse. Vidare anser yttrande att storlekarna på lägenheterna i de sydvästra kvarteren bör variera för att ge en minskad genomströmning av boende. Yttrande vänder sig mot att bebygga gräsytan mellan Svinningevägen och infarten till Hagbyhöjden samt känner oro för ökad trafikbelastning. Yttrande fick vid möte med M Fletcher uppfattningen att detaljplanen skulle tas fram i samråd med kommunen, men att så inte blivit fallet.

Kommentar:

Se kommentar sakägare 1.

35. Övriga yttranden I 3

Samma yttrande som sakägare 1.

Kommentar:

Se kommentar sakägare 1.

36. Övriga yttranden I 4

Samma yttrande som sakägare 1.

Kommentar:

Se kommentar sakägare 1.

37. Övriga yttranden I 5

Yttrande anser att föreslagen bebyggelse i det södra planområdet står i för stor kontrast till omgivande bebyggelse och borde ligga längre bort från Hagbyhöjden. Vidare anser yttrande att gräskullen mellan Svinningevägen och Hagbyhöjdens infart bör bibehållas. Yttrande uttrycker oro för ökad trafikbelastning samt anser att kollektivtrafiken är underdimensionerad.

Yttrande vill betona vikten av att förskolan Vildvittran ges möjlighet att bibehålla sin verksamhet i ändamålsenliga lokaler.

Kommentar:

Vildvittrans fortsatta verksamhet regleras inte i detaljplanen för etapp 1, dock möjliggörs en förskola med större kapacitet i planförslaget. Vem som ska bedriva förskoleverksamhet i den nya föreslagna förskolan regleras inte i detaljplanen. Övriga synpunkter se kommentar sakägare 1.

38. Övriga yttranden I6

Samma yttrande som sakägare 1.

Kommentar:

Se kommentar sakägare 1.

39. Övriga yttranden I7

Yttrande anser att man inte bör bebygga grönytan mellan Svinningevägen och infarten till Hagbyhöjden då den fungerar som entré till området samt föreslås vara en avskiljare mellan Hagbyhöjden och planförslagets bebyggelse.

Kommentar:

Se kommentar sakägare 1.

Revideringar av detaljplanen

Som komplement till planhandlingarna har ett gestaltningsprogram tagits fram för att säkerställa ett sammanhållet synsätt för hela planområdet kopplat till gestaltning och framtagna principer. Även ett hållbarhetsprogram har tagits fram för att säkerställa att hållbarhetsaspekter tas till vara och efterlevs vid kommande exploatering

- **Plankartan:**

- Planområdet har reviderats och utökats något i den sydvästra delen, detta för att ansluta till gällande detaljplan på lämpligare sätt. Bestämmelserna Natur och Lokalgata kvarstår inom det tillagda området men, användningslinjerna för dessa har reviderats något.
- Lokalgatans bredder har reviderats i stort sett hela området för att säkerställa att allmänna funktioner får plats.
- Parkstråket som förbinder parkerna i den norra delen har breddats för att skapa en mer tydlighet i att vara allmänt samt öka tryggheten.
- Bebyggelsens höjd i södra områdets västra del har justerats så att endast en lägre höjd (3 våningar, tidigare 4 våningar med möjlighet till indragen 5 våning) tillåts närmast Hagbyhöjden.
- Planområdets mellersta delar har reviderats beträffande utformning, detta för att säkerställa frågor som tydlighet och trygghet. Samt bestämmelser om parkering under upphöjda innergårdar.
- Planområdets norra delar har reviderats, radhus och parhus har tillkommit där det i samrådet var enbostadshus och stadsvillor.
- Området för förskolan har reviderats och anpassats utifrån fornlämningar.

- Fornlämningar i området säkerställs genom bestämmelse Natur.
- Område för pumpstation har flyttats för att säkerställa schaktdjup samt påverkan av lukt kopplat till närhet av bebyggelse.
- Plankartan har även kompletterats med bland annat:
 - o Bestämmelse om högsta totala exploatering per användningsområde
 - o Bestämmelse om komplementbyggnader
 - o Störningsskydd
 - o Bulleråtgärder
 - o Riktlinjer stömljud och vibrationsnivå
 - o Nockhöjder
 - o Byggnaders placering i förhållande till gata
 - o Maximal hårdgjorda yta
 - o Yta för åvs har kompletterats
 - o Samt redaktionella ändringar och rättelser.

- **Planbeskrivningen:**
 - Syfte och vision för detaljplanen har förtydligats.
 - Revideringar och förtydligande gällande förutsättningar utifrån nya och uppdaterade utredningar har gjorts, bl.a. beträffande:
 - o Betydande miljöpåverkan
 - o Arkeologi
 - o Dagvatten
 - o Geoteknik
 - o Buller
 - o Risk
 - o Riksintresse
 - o Jordbruksmark
 - o Naturmiljö

 - Komplettering med förtydligande i förhållande till kommunens översiktsplan har lagt till.
 - Har utvecklats i beskrivningen av tillkommande bebyggelse och utformningen av området, både gällande allmän plats och kvartersmark.
 - Har utvecklats i beskrivningen av närområdet idag och planerad utveckling.
 - Har förtydligats beträffande trafikföring inom området.
 - Har kompletterats med resonemang om varför huvuddammen inte bedöms omfattas av strandskydd.
 - Har förtydligats beträffande markföroreningar.
 - Har kompletterats med information om att befintliga kopplingar till intilliggande områden förstärks i samband med en ev. exploatering av området.
 - Har kompletterats med info om kostnad vid ev flytt av befintliga ledningar.
 - Har kompletterats med info om brandpost.

- **Genomförandebeskrivningen:**

- Har reviderats utifrån bl.a. lantmäteriets synpunkter om rättigheter och dess omprövning.
- Har förtydligats beträffande avtalsfrågor.
- Har förtydligats gällande fastighetsrättsliga förhållanden.
- Har förtydligats gällande fastighetsreglering.

Har förtydligats beträffande ekonomiska konsekvenser.

Maria Bengs
Planchef

Ingrid Kärsten
Planarkitekt