

Detaljplan för Hagby Äng och Kulle etapp I, (del av Husby 1:5 m.fl.). Österåkers kommun, Stockholms län

Ett förslag till detaljplan för Hagby äng och kulle etapp 1 har varit på granskning 10 november – 8 december 2021. Planförslaget har tidigare varit föremål för samråd under perioden 19 oktober – 19 november 2018, och ett samrådsmöte hölls den 6 november 2018 i Alceahuset.

Handlingarna har varit tillgängliga i Alceahuset, Hackstavägen 22 samt på kommunens hemsida.

Detaljplanen hanteras med normalt förfarande.

Inkomna yttranden sammanfattas och kommenteras i detta granskningsutlåtande. 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 *Synpunkter*
2. Lantmäteriet *Ingen erinran*
3. Luftfartsverket *Ingen erinran (upplysning)*
4. Skanova *Ingen erinran (upplysning)*
5. Norrvatten *Ingen erinran (upplysning)*
6. E.ON Energidistribution AB *Synpunkter*
7. Region Stockholm trafikförvaltningen *Synpunkter*
8. Trafikverket *Synpunkter*
9. Naturskyddsföreningen *Synpunkter*
10. Österåkers hembygds- och fornminnesförening *Synpunkter*
11. E.ON Energiinfrastruktur AB *Ingen erinran (upplysning)*
12. Kommunala pensionärsrådet *Ingen erinran*
13. Kommunala tillgänglighetsrådet *Ingrid erinran*
14. Vård- och omsorgsnämnden *Ingen erinran*
15. Socialnämnden *Ingen erinran*
16. Storstockholms brandförsvaret *Ingen erinran (upplysning)*

Sakägare enligt fastighetsförteckningen

17. Sakägare 1 *Ingen erinran*
18. Sakägare 2 *Synpunkter*

Övriga yttranden – ej sakägare

19. Övriga yttranden 1 *Synpunkter*
20. Övriga yttranden 2 *Synpunkter*
21. Övriga yttranden 3 *Synpunkter*
22. Övriga yttranden 4 *Synpunkter*

Yttranden

I. Länsstyrelsen

Länsstyrelsen bedömer utifrån ingripandegrunderan i 11 kap. 10§ PBL att kommunen inte har visat att planförslaget uppfyller krav avseende frågor som rör hälsa och säkerhet med hänsyn till buller, översvämning och risk för skred. Kommunen behöver bearbeta en del av bebyggelsens utformning och placering för att den ska bli lämplig utifrån människors hälsa med avseende på buller. Vidare behöver kommunen visa att planförslaget inte medför risk för översvämning eller skred.

Länsstyrelsen lämnar även en synpunkt kring planens genomförande kopplad till fornlämningar.

Strandskydd

Kommunen bedömer att golfdammen inte utgör en sjö och att den därmed inte ska omfattas av strandskydd och lutar sin bedömning mot bl.a. en som i Mark och miljööverdomstolen (MÖD:s dom den 31 mars 2020-03-31, mål nr P 7143-19). Mot bakgrund av gällande praxis (se bl.a. nyss nämnda samt MÖD:s som den 11 juni 2015 M10756-14) och mot bakgrund av syftet med anläggningen av den aktuella dammen delar Länsstyrelsens kommunens bedömning i detta enskilda fall att den inte kan anses omfattas av strandskydd.

Kommentar:

Noteras

Buller

Kommunen konstaterar att riktvärden enligt riskdagens infrastrukturproposition (1996/97:53) gäller för planen eftersom den är påbörjad före den 2 januari 2015. Inför granskning har kommunen tagit fram en bullerutredning (Norconsult, 2019-06-25). Enligt den överskrids ekvivalenta riktvärden för fasader på alla bostäder invid Svinningevägen och

kommunen anger att avstegsfall behöver användas. Det innebär att samtliga lägenheter behöver ha tillgång till tyst sida om högst 55 dB(A) för minst hälften av boningsrummen. Länsstyrelsen anser att kommunen behöver reglera dessa åtgärder med en planbestämmelse. Det behöver framgå av plankartan var åtgärderna krävs. Kommunen behöver också redovisa exempel på planlösningar i planbeskrivningen, eftersom kravet på ljuddämpad sida innebär att bostädernas planlösningar blir avgörande för att klara bullerkraven.

För några av lägenheterna i det västra kvarteret invid Svinningevägen klaras inte avstegsfallers riktvärden för tyst sida eftersom gården i det västra kvarteret är öppen mot Svinningevägen. Kommunen har infört en bestämmelse m1 för det västra kvarteret som anger att balkongerna ska förses med täta räcken och ljudabsorbenter i balkongtaket för så krävs för att uppfylla gällande riktvärden för buller. Enligt Länsstyrelsen utgör detta en tekniskt lösning vilket endast ska användas i begränsad omfattning och först efter att kommunen har bearbetat bebyggelsens placering och utformning för att åstadkomma acceptabel ljudmiljö. Länsstyrelsen vidhåller därför inställningen från samrådsyttrandet, att omgivningsbuller ska förebyggas i planläggning genom lämplig placering och utformning av bostadsbyggnader. Kommunen behöver bearbeta bostädernas placering och utformning så att de blir lämpliga med avseende på människors hälsa. I andra hand och efter att utformning har motiverats, behöver eventuella tekniska åtgärder motivera, beskrivas och regleras i plankartan.

Kommentar:

Plankartan tillåter att ett helt slutet kvarter byggs mot Svinningevägen vilket innebär att innergård klarar bestämmelse om tyst sida. Illustrationsplanen har uppdaterats med förtydligande om sammanbyggda buskroppar med bullerdämpande glasskärm för att säkerställa bullerkrav på gård. Illustrationsplanen är inte bindande utan redovisar endast ett exempel på uppförande, det är således möjligt att bygga ett helt slutet kvarter och där med säkerställa bullerkraven. Redovisning av olika lägenheters planlösningar är inget som regleras i en detaljplan utan frågan säkerställs vid kommande bygglov.

Den tekniska bestämmelsen m₁ är införd i plankartan för att säkerställa en lämplig miljö för boende om exploatör utöver ovan önskar uppföra balkonger mot Svinningevägen.

Plankartan kompletteras med bestämmelse om att riktvärden för buller och tyst sida ska klaras i minst hälften av boningsrummen.

Översvämningsrisk

Kommunen bedömer att en lågpunktsanalys för nuläget är tillräckligt för att bedöma översvämningsrisken i planområdet. Nulägesanalysen är dock ofullständig och kommunen behöver komplettera den för att visa att risk för översvämnning inte uppkommer. Bland annat behöver analysen baseras på en aktuell höjdmmodell. Kommunen behöver också beakta att översvämningsrisken från de vattenmassor som omger planområdet på tre av fyra sidor ökar som en följd av planområdets hårdgörning och höjdsättning. Även de nya lågpunktsområden som finns i planförslaget behöver beaktas.

Vidare behöver det framgå var dammen och diket orsakar för översvämningar vid ett 100-års regn med klimatfaktor.

I dagvattenutredningen (SWECO, 2020-06-05) framgår att golfdammen längs med planområdets östra och norra sida riskerar att svämma över mot planområdet vid 100-års regn med klimatfaktor. Utredningen konstaterar också att om dammkrönet och omkringliggande mark på golfbanan är lägre så kan översvämmande vatten avrinna mot golfbanan istället. Utredningen anger att golfbanans mark ligger lägre, men den slutsatsen är baserad på en höjdmmodell från 2011. Höjdmodellen är en förenkling av verkligheten och dessutom har flera ombyggnationer inom golfbanans område skett sedan 2011, vilket har påverkat höjdsättningen. Kommunen behöver i planbeskrivningen med aktuella och detaljerade underlag visa att nivån på dammkrönet och omkringliggande mark är tillräckligt låg för att säkerställa att risk för översvämning inom planområdet inte föreligger.

Länsstyrelsen framförde i samrådesyttrandet att kommunen behövde visa att dammen har kapacitet för att hantera det vatten som avrinner från samtliga omgivande områden. Planhandlingarna redogör för dammens kapacitet och beaktar kringliggande avrinningsområden som bidrar med vatten. Det framgår däremot inte vilka områden som beaktats i denna bedömning och därmed kan inte Länsstyrelsen bedöma om dammens kapacitet är tillräcklig för att säkerställa att risk för översvämning inte föreligger. Kommunen behöver förtydliga vilka områden som ingår i de beräknade volymerna. Det behöver bland annat framgå om hänsyn tagits till de diken som mynnar i dammen. Vidare så kommer dammen enligt dagvattenutredningens bilaga 5 att bredda in på golfbanan vid ett 100-års regn. Kommunen måste därför visa att golfbanan har kapacitet att ta emot den volym som behöver omhändertas för att inte vattennivån ska stiga och dämma in på planområdet.

De skyddsåtgärder som krävs för att planområdet inte ska översvämmas från dammen och golfbanan behöver säkerställa på särskilt sätt då de ligger utanför planområdet. Kommunen anger att det finns ett utkast till avtal. Detta måste vara giltigt innan planens antagande och det ska framgå av planhandlingarna. Planhandlingarna behöver även visa att avtalet säkerställer att framtida renoveringar av golfbanan inte påverkar översvämningsrisken för planområdet negativt.

Direkt väster om planområdet lutar marken kraftigt ner mot planområdet. Därifrån avrinner vatten direkt ner mot planområdet. I plankartan finns ett dike mellan områdena och planbeskrivningen anger att diket inte har kapacitet att hantera ett 100-års regn med klimatfaktor. Enligt dagvattenutredningen kan detta kompenseras av åtgärder för höjdsättning av fastigheterna närmast diket görs korrekt. Kommunen behöver visa i planhandlingarna att diket tillsammans med föreslagna åtgärder klarar den avledning som krävs för att risk för översvämning inte ska föreligga. Åtgärderna ska regleras i plankarta.

Eftersom endast delar av planområdet är höjdsatt finns risk för instängda områden och att vatten blir stående mot bebyggelsen. Om planförslaget innebär att instängda områden skapas behöver kommunen visa att det inte finns risk för människors säkerhet. Kommunen behöver också bedöma om de tekniska anläggningarna i området har en samhällsviktig funktion. I så fall behöver kommunen säkerställa att de inte påverkas negativt vid ett skyfall. Dessutom behöver kommunen visa att instängda områden och lågpunkter inte utgör en risk för framkomligheten för utryckningsfordon, till exempel räddningstjänst och ambulans, inom planområdet. Eventuella åtgärder ska regleras på plankartan.

Sammantaget anser Länsstyrelsen att kommunen inte visat att marken är lämplig för sitt ändamål med hänsyn till risk för översvämning. Kommunen behöver i sin bedömning beakta ovanstående aspekter med det underlaget visa att markanvändningen är lämplig med hänsyn till risk för översvämning.

Kommentar:

Kommunen har stämt av ovan frågor med Länsstyrelsen och kompletterat dagvattenutredningen med ett PM där man tagit fram en hydrodynamikmodell för att säkerställa flödena genom området, samt att dammen inte svämmas över mot planområdet vid ett skyfall med klimatfaktor utan översvämning sker mot golfbanan. I första skedet med framtagandet av underlag till PM:et visade att de lågpunkter som länsstyrelsen påpekat i sitt yttrande kunde skapa problem på några ställen vid ett skyfall. Höjderna för väg inom planområdet har således korrigerats för att få bort dessa lågpunkter så att vatten inte blir stående och dels kan påverka bebyggelse eller dels framkomlighet för utryckningsfordon. PM:et pekar också på områden som måste vara tillgängliga för att skyfallet ska kunna flöda från planområdet till golfdammen.

Planbeskrivningen har kompletterats med information utifrån det nya underlaget, samt att områden inom plankartan har reglerats med skyddsbestämmelse om att det ska vara tillgängligt för skyfallshantering. Plankartan har även kompletterats med bestämmelse om dike inom område för natur i plankartans västra del, samt att färdigt golv ska anläggas högre än gata varifrån angöring sker. Höjdsättning inom allmän plats har också justerat utifrån de nya förutsättningarna.

De skyddsåtgärder som krävs för att planområdet inte ska översvämmas från dammen och golfbanan säkerställs i ett servitutsavtal med golfen och kommer att tecknas innan detaljplanens antagande. Avtalet säkerställer även att framtida renoveringar/ ombyggnationer av golfbanan inte får genomföras om det föreligger risk att översvämning och skyfall inom planområdet inte kan hanteras utan att planområdet påverkas negativt. Plan- och genomförandebeskrivningen har kompletterats med info detta.

Risk för skred

Enligt planbeskrivningen har en indikation på att kvicklera förekommer inom planområdet tillkommit sedan samrådet. Vid förekomst av kvicklera kan ett mindre skred, från t ex en uppfyllning, initiera följskred som berör ett avsevärt mycket större område än vad en stabilitetsberäkning visar. Kommunen behöver utreda om kvicklera förekommer eller inte och vid

behöv redogöra för de åtgärder som krävs för att säkerställa att risk för skred kan undvikas.

En stabilitetsutredning (Sweco 2018-05-31) har tagits fram för området. Det finns generellt två metoder för att beräkna stabilitet: totalstabilitet och partialkoefficientanalys. Beräkningar resulterar i en säkerhetsfaktor, ett mått på markens stabilitet, som ska klara en viss nivå för att risk för skred ska kunna uteslutas. Nivån på nödvändig säkerhetsfaktor skiljer sig åt beroende på vilken av de två metoderna som används eftersom indata hanteras olika. Stabilitetsberäkningar i utredningen tyder på att indata har använts enligt den ena metoden, men att resultatet sedan jämförts mot krav på säkerhetsfaktor för den andra. Ingen av de redovisade beräkningarna uppfyller kraven för en totalsäkerhetsanalys. Kommunen behöver förtydliga detta så att det går att värdera resultatet av beräkningarna och därmed säkerställa att risk för skred kan undvikas. Vid förekomst av kvicklera skärps dessutom kraven på säkerhetsfaktor, vilket behöver beaktas vid val av säkerhetsfaktor oavsett analys.

Enlig planförslaget ska den västra delen av planområdet fyllas upp. Det skapar en höjdskillnad mellan västra och östra delen, vilket medför en risk för långa glidytor. Även dessa behöver beräknas och nödvändiga åtgärder säkerställas för att marken ska bli lämplig för sitt ändamål.

I figur 10 i planbeskrivningen redovisas möjliga åtgärder för att undvika sättningar och säkerställa stabilitet. Två typer av åtgärder föreslås, vertikaldränering och överlast, används vanligtvis för sättningsrisk. Dessa kan vara olämpliga som åtgärder intill dammen om stabiliteten inte är säkerställd. Vid kvicklera kan överlast vara direkt olämplig som åtgärd för att ta ut sättningar. Kommunen behöver med stabilitetsberäkningar visa att samtliga föreslagna åtgärder säkerställer stabiliteten mot dammen.

Länsstyrelsen synpunkter kvarstår från samrådet att stabilitetsutredningen ska beakta ett förändrat klimat med ökade vattenflöden och översvämningar. Detta är extra viktigt i ett sådant här område där markens förutsättningar, med stabilitetsproblematik och flera vattenområden, innebär att grundvattennivån och portryck kan vara avgörande för stabiliteten.

Länsstyrelsen vidhåller även synpunkten från samrådet att nödvändiga stabilitetshöjande åtgärder, deras lokalisering och möjliga utformning, behöver regleras i plankartan.

Kommentar:

Kommunen har efter granskning haft avstämning i frågan med Länsstyrelsen. Vid den avstämningen framkom att Länsstyrelsen ville få förtydligande så att det inte förekommer risk för skred i området och om det gör det vilka åtgärder som krävs så att det går att säkerställa att området kan exploateras i enlighet med föreslagen detaljplan. Kommunen

har sedan avstämning låtit den geotekniska utredningen uppdaterats vilket har resulterat i ett PM med fokus på de geotekniska riskerna som finns i området. Slutsatsen från det kompletterande PM:et är att det är sämre markförhållande längs med dammen och att det krävs ytterligare förstärkningsåtgärder för att det inte ska finnas risk för skred vid exploatering. Det är dock möjligt att exploatera dessa delar av detaljplanen i enlighet med förslaget till rimliga kostnader. Beträffande kvicklera så ska dessa beaktas i utförandeskedet samt vid grundläggnings och markförstärkningsåtgärder i området. Planbeskrivningen har kompletterats med ytterligare information gällande skredrisk. Bestämmelser om att startbesked inte får ges innan de geotekniska åtgärderna som krävs för att säkerställa området, i enlighet med framtagna utredning, har införts på plankarta.

Fornlämningar

Kommunen har kommit överens med Länsstyrelsen om att det är möjligt att utreda/säkerställa och ta bort fornlämning L2020:307. Länsstyrelsen vill förtydliga att oavsett överenskommelse så måste kommunen ansöka om att ta bort fornlämningen. Ansökan bör göras när planen vunnit laga kraft och i god tid innan planerade markarbeten påbörjas. Ett tillstånd att ta bort fornlämning är förenat med villkor om att det måste göras arkeologiska undersökningar innan andra arbeten får påbörjas.

Kommentar:

Noteras

2. Lantmäteriet

Lantmäteriet har inget att erinra.

Kommentar:

Noteras

3. Luftfartsverket

Luftfartsverket har som sakägare för CNS-utrustning inget att erinra mot detaljplanen. Luftfartsverket uppmärksammar kommunen om att de inte analyserat konsekvenser för flygvägar till och från flygplatser samt om CNS-utrustning ägd av flygplats kan riskera att påverkas.

Kommentar:

Noteras, kommunen har skickat handlingarna till berörda flygplatser vilka inte har inkommit med yttranden.

4. Skanova

Skanova har inget att erinra mot planförslaget. Skanova förväntar sig att den part som initierar behov av undanflyttningsåtgärder eller skydd av telekablar, för att möjliggöra exploatering, även bekostar den.

Kommentar:

Noteras, information om ansvar för ev. kostnader står i plan- och genomförandebeskrivningen.

5. Norrvatten

Norrvatten tackar för den kontinuerliga dialogen som har varit med kommunen innan granskning och önskar fortsatt dialog. Norrvatten poängterar att det kan bli aktuellt med skyddsåtgärder för ledningarna vilka i så fall ska bekostas av kommun eller exploatör.

Norrvatten upplyser också om befintlig ledningsrätt inom området som är 5 meter bred. Norrvatten poängterar också att det innebär en risk att placera byggnader i närhet av Norrvattens huvudvattenledning, detta p.g.a. den kraft som stora vattenmängder kan komma att strömma ut med vid ett ledningsbrott och att det tar tid att stänga av en sådan ledning. Med hänvisning till detta så bör byggnader inte placeras närmare än 10 m från huvudvattenledningen, utan att behovet av skadebyggande åtgärder utreds.

Generellt gäller att huvudvattenledningar inte får utsättas för vibrationer eller belastningar av arbetsfordon utan att förstärkningsåtgärder för ledningar vidtas, inte heller förändringar genom uppfyllnad eller nedschaktning av befintlig mark får göras utan Norrvattens godkännande. Vid påbörjad exploatering inom området så ska Norrvatten kontaktas.

Kommentar:

Kommunen har haft dialog med Norrvatten och säkerställt frågan om avstånd till byggnader. Frågan bör enligt Norrvatten säkerställas vid uppdatering av kontrollplanen med förslag på skadebyggande åtgärder i samband med att med exploatering av området. Kontinuerlig dialog kommer fortsatt att ske för att säkerställa att huvudvattenledning inte påverkas under en framtida utbyggnad av detaljplanen.

6. E.ON Energidistribution AB

E.ON Energidistribution AB är nöjda med placeringarna av e-områden, men har lite svårt att bedöma storleken av dem. E.ON ser ett behov av att placera större stationer för att klara av kommande effektbehov i området. En ideal yta är 10x10 meter.

Kommentar:

Kommunen har efter avstämning med E.ON Energidistribution beträffande utökad yta reviderat två av e-områdena i plankartans norra del så att ytbehovet täckts in.

7. Region Stockholm trafikförvaltningen

Trafikförvaltningen är positiva till exploatering i kollektivtrafiknära läge och att otydligheter i samrådet nu har utretts och tydliggjorts. Trafikförvaltningen anser att man i första hand bör förtäta närmast Åkers Runö station och att de

norra delarna hamnar för långt från kollektivtrafik med 1 km till buss och över 1 km till tågstation.

Kommunen har på trafikförvaltningens inrådan beskrivit Roslagsbanan status som riksintresse i planbeskrivningen. Trafikförvaltningen vill understryka att även om kommunen gör bedömningen att Roslagsbanan inte kan byggas ut med de förutsättningar som finns på platsen så ska nybyggnation inte begränsa Roslagsbanans utveckling på lång sikt, ex med tätare trafik som kan innebära inverkan på ljudmiljö.

Trafikförvaltningen påpekade i samrådet en önskan om helhetsgrepp för den lokala väginfrastrukturen och ev. framtida busstrafik utanför attraktivt kollektivtrafikläge, även en möjlig flytt av befintlig busshållplats längs med Svinningevägen lyftes. Trafikförvaltningen välkomnar en fortsatt dialog gällande åtgärder kopplade till kollektivtrafiken för att öka kollektivtrafikens konkurrenskraft mot bilen.

Trafikförvaltningen välkomnar att den bullerutredning som tagits fram redovisar väg och spårtrafik separat. Efter kontrollräkning får Trafikförvaltningen en högre maximal ljudnivå vid de mest utsatta byggnaderna än vad bullerutredningen redovisat och ser gärna en fortsatt dialog med kommunen i fråga.

Trafikförvaltningen ser också positivt på skyddsbestämmelser gällande stomljud och vibrationer i plankartan, men vill se att de formuleras om enligt följande annars kan trafikförvaltningen komma att överklaga detaljplanen.

- *”Byggnader ska grundläggas och utformas så att maximal stomljudsnivå i bostadsrum ej överskrider 32 dB(A) FAST vid tågpassage.”*
- *”Byggnader ska grundläggas och utformas så att komfortvägd vibrationsnivå i bostadsrum ej överskrider 0,4 mm/s vid tågpassage.”*

Även planbeskrivningen bör uppdateras med beskrivning om stomljud och vibrationer. Det är viktigt att frågan om stomljud tas upp redan i planförfarandet och inte lämnas till bygglovsskedet. Beskrivning om buller från underhållsarbeten som kan förekomma vid enstaka tillfällen bör också beskrivas i planbeskrivningen.

Innan antagande ska genomförandavtal tecknas avseende huvudgata och bebyggelse. Blankett om planerad påverkan av kollektivtrafikanläggningar fyllas i.

Kommentar:

Kommunen gjorde bedömning att plankartan var mer generell om värde för dB(A) och mm/S inte stod med i kartan. Då framtida bedömning görs baserat på riktvärden för detaljplanen antog så har plankartan revideras så att ovan föreslagen formulering gällande dB(A) och mm/s för vibrationer står istället för tidigare formulering. Planbeskrivningen har reviderats med information om stomljud, vibrationer och ljud vid ev. underhållsarbete. Beträffande maximal ljudnivå har kommunen haft avstämning med Trafikförvaltningen och

anledning till skillnader i beräkningar beror på underlag vid beräkningar. Kommunen har sedan granskning låtit upphandlad konsult uppdatera utredningen så att bullerberäkningarna stämmer. Planbeskrivning har uppdaterats med information efter uppdateringen, den ekvivalenta nivån påverkas inte nämnvärt utan är inom samma spann som tidigare 60-65 dB(A) för området närmast Svinningevägen. Genomförandeval tecknas inte innan antagande av detaljplan, det blir aktuellt i ett senare skede tecknas avtal innan genomförande.

8. Trafikverket

Utifrån trafikutredningen så bedömer Trafikverket att den tillkommande exploateringen inte skapar problem lokalt. Trafikverket noterar att ca 1700 fordon/dygn mot väg 276 kommer genereras. Det finns ingen kapacitetsutredning för cirkulationsplatsen där Svinningevägen möte väg 276 vilket skapar viss osäkerhet hur väl väg 276 med tillhörande cirkulationsplats kan hantera tillkommande trafik. Ett resonemang kring detta bör infogas i planbeskrivningen. Trafikverket anser att det troligen inte finns någon stor risk för att exploateringen skulle innebära betydlig försämring av framkomligheten på väg 276. Trafikverket vill dock framhålla att det kommer krävas en analys som sammanställer kommande exploatering i området och dess påverkan på vägnätet både väg 276 och det lokala vägnätet samt korsningspunkterna. Detta analysarbete för dock genomföras i samband med de kommande planprogrammen för Åkers Runö och Täljö/Gottsunda.

Roslagsbanan som riksintresse innebär att järnvägsanläggning ska skyddas mot åtgärder som kan försvåra tillkomsten och utnyttjandet av den. Trafikverket vill till detta tillägga att det i dagsläget pågår en översyn av riksintressen för kommunikationer. I det nya förslaget så utgår sträckan Arninge - Österskärs station från riksintresset men inget beslut finns i dagsläget och rådande klassificering gäller fortsatt.

Kommentar:

I den trafikutredning som tagits fram för Täljö-Gottsunda, och som även inkluderar den tillkommande trafiken från ny bebyggelsen inom Åkers Runö, har belastningen på Svinningevägen och även cirkulationen vid korsningen Svinningevägen/väg 276 undersökts. Utredningen kom fram till att det finns ett behov av avlastning av vägen i och med den planerade exploateringen i området.

En ny vägkoppling mellan Svinningevägen i höjd med Näsivägen och väg 276 planeras tillkomma, i enlighet med vad som föreslås i ÅVSen för väg 276 (Åtgärd 13 – Långhundravägen). Denna väg kan komma att fungera som en ventilgata för trafik mellan väg 276 och Svinningevägen vid höga trafikflöden. Vidare utredning av Långhundravägen, dess exakta vägdragning och utformning sker i samband med detaljplan för Västra Pilstugetomten etapp 2 och 3 där detaljplanearbete pågår.

Kommunen planerar även att ta fram nya trafikprognoser för vägnätet i centrala Österåker under året för att titta närmre på hur vägnätet klarar av belastningen från den utbyggnad och befolkningsökning som sker och planeras i kommunen. Prognoserna kommer ligga till grund för vilka åtgärder som krävs i vägsystemet för att klara av belastningen.

Frågan gällande Roslagsbanan som riksintresse noteras, dock utgår fortfarande detaljplaneförslaget från att riksintresset kvarstår även längs med Åkers Runö station.

9. Naturskyddsföreningen

Naturskyddsföreningen tror att om området skapas i enlighet med visionen för detaljplanen och framtidsbilder enligt hållbarhetsprogrammet så kommer en resilient och trevlig boendemiljö uppnås.

- I Hagby äng och kulle är förstahandsvalet att ta sig fram till fots eller med cykel (s. 32 HBP). *Viktigt att tydligt separera gång- och cykeldel så att alla känner sig trygga. Skapa goda förutsättningar för övergång till kollektivtrafiken med väl utbyggd cykelparkering även för lådcyklar. En förutsättning är också att det övriga regionala GC-nätet byggs ut och fungerar väl till såväl Åkersberga som till Täby/ Arninge.*
- I Hagby äng och kulle finns en social mångfald och det känns meningsfullt att engagera sig i sin närmiljö (s. 32 HBP). *Här kan gemensamma odlingslotter skapa hållbar gemenskap och engagemang.*
- I Hagby äng och kulle är den tekniska infrastrukturen utvecklad för att vara resilient och hållbar (sid. 38 HBP).
- I Hagby äng och kulle är behovet av transporter litet tack vare en närhet till ett stort utbud av offentlig och kommersiell service samt platser där människor kan utöva sina fritidsintressen (sid. 42 HBP).
- I Hagby äng och kulle är det lätt att välja bort bilen eftersom tillgängligheten för gående och cyklister i området är mycket god med attraktiva och gena gång- och cykelstråk (sid. 42 HBP).
- Hagby äng och kulle är tillräckligt tät och sammanhängande med omgivande stadsdelar för att ge bra förutsättningar för en god kollektivtrafik (sid. 42 HBP).
- I Hagby äng och kulle finns attraktiv kollektivtrafik där kopplingar till Roslagsbanan är givna (sid. 42 HBP).
- Hagby äng och kullens byggnader är energieffektiva och försörjs med energi från förnybara källor (sid. 47 HBP). *Krav vid upphandling av exploatör att kräva lägst byggnadsstandard Silver. Energieffektiva byggnader och hållbara material, gärna med trästomme.*
- Fastighetsnära och lättbegripliga återvinningssystem gör att allt avfall

källsorteras och mängden restavfall är låg (sid. 47 HBP). *Då antalet hundar i detta område lär bli många är det viktigt att underlätta för hundägare med väl utplacerade hundlatriner. Papperskorgar för insamling av skräp (helst i olika fraktioner och rävsäkra) under promenader genom området skapar förutsättningar att hålla området skräpfritt.*

- Separat insamling av matavfall gör att det biologiska avfallet från Hagby äng och kullens bostäder och verksamheter kan rötas och bli biogas (sid. 47 HBP).
- Hagby äng och kullens bebyggelse är sammankopplad med ett regionalt system för vatten och avlopp där näringen från avlopp återförs till jordbruksmark (sid. 47 HBP).
- I Hagby äng och kulle finns goda möjligheter för invånarna att själva och gemensamt odla en del av sina grönsaker (sid. 51 HBP). *Vi har inte noterat något markerat område för dessa odlingar men utgår från att de planeras in väl i detaljplanen från start med goda förutsättningar för att uppnå framtidsbilden.*
- Hagby äng och kulle är en stadsdel med stor tillgång till grönområden och ekosystem som innehåller ekosystemtjänster (sid. 51 HBP). *Värna gamla tallar och aspar i objekt 1 och 7 med naturvärdesklass 3 enligt genomförd NVI.*
- I Hagby äng och kulle finns en sammanhängande grönstruktur som ger utrymme för värdefulla biotoper och för spridning av arter (sid. 51 HBP). *Värna blåsippa och liljekonvalj i objekt 1 respektive 7. Det står i planen- "För åtgärder inom biotopskyddat område måste dispens sökas". Vi hoppas att byggnadsnämnden kommer att vara restriktiv avseende dispens.*
- Hagby äng och kullens park- och gaturum utformas på ett sätt som ökar förståelsen för ekosystemen och den biologiska mångfalden (sid. 51 HBP). *Av erfarenhet vet vi att de som utför skötsel av grönområden inte alltid är informerade om den tänkta strategin för bevarande av mångfalden. Vi hoppas de blir det i detta fall.*
- Inom bebyggelsens grönstruktur finns det biotoper som lämpar sig för pollinerande insekter och för djurarter som reglerar skadedjur (sid. 51 HBP). *Här förslår vi att ta vara på möjligheten att sprida kunskap kring dessa sammanhang med informationstavlor. Om man vill ha en rik fauna måste man hålla ljusföroreningen på en så låg nivå som möjligt. Vi utgår från att den nyligen antagna Parkstrategin för Österåker kommun följs vid utformningen av grönstrukturen.*
- Hagby äng och kulle innehåller vegetation som kan bidra till bra lokalklimat och ren luft (sid. 51 HBP).
- Dammar i och i anslutning till området ansluter till en

sammanhängande blåstruktur som ger utrymme för värdefulla biotoper och spridning av arter (sid. 55 HBP). *Det är viktigt att skapa goda förutsättningar för kräldjuren som finns i närliggande dammarna i den nordöstra delen, samt att låta dammarna utveckla ett rikt insektsliv. Båda innebär att fisk inte ska sättas ut i dammarna då dessa äter både grodyngel och trollsländelarver. Förslaget på åtgärder med blåstruktur salamander- och grodhotell (sid 57, Hållbarhetsprogrammet) är positivt- dammarna kan användas för lärandet med biologisk mångfald. Här vill vi lyfta fram en kraftfull styrning i avtalet med Österåkers golfklubb som troligtvis ska sköta dessa.*

- Strandlinjen längs med dammsystemet norr och öster om området är obrutna av exploatering och kan nyttjas som ett sammanhängande spridningsstråk för arter och ett rekreationsområde (sid. 55 HBP).
- Vattenmiljöer och delar av dagvattenssystemet inom Hagby äng och kulle är utformat på ett sätt som ökar förståelsen för ekosystem och vattnets kretslopp (sid. 55 HBP).

Naturskyddsföreningen är positiva till det föreslagna p-talet för cyklar inom området. Dock anser man att mobilitetshus måste till redan i etapp 1 och inte utredas inom etapp 2. Verkstad för möjligt återbruk som möjliggör för boende inom området att bl.a. dela verktyg så att alla inte köper egna bör uppföras. Detta bidrar också till social samvaro och umgänge mellan invånare. All klimatpåverkan under nybyggnationen ska minimeras och byggupphandlingar ska ställa miljö- och klimatkrav enligt certifiering Miljöbyggnad, SGBC Silver NollCO₂, vilket naturskyddsföreningen gärna ser Österåker gå i bräsch för detta och upphandlar enligt ovan nämnda mål.

Kommentar:

Gång- och cykelbanor är utformade utifrån kommunens riktlinjer, där båda finns är dessa separerade. Syftet med utformningen av detaljplanen är att underlätta för människor att resa hållbart och underlätta ärendekedjor.

Område 1 ingår inte i detaljplanen, men har i gällande detaljplan bestämmelse allmän plats Natur med kommunalt huvudmannaskap, för att säkerställa bevarande av naturvärden. Området 7 är i planförslaget planlagt som allmän plats Natur för att även här säkerställa naturvärden men framförallt värna om fornminnen.

En skötselplan för den allmänna platsen inom området är under framtagande, detta för att detaljplanens vision om bl.a. grönområden ska uppfyllas och säkerställas vid framtida ombändertagande, då också om det finns särskild flora och fauna att värna om. Även delar som informationstavlor m.m. lyfts in i skötselplanen. Detaljplanen i sig kan inte reglera delar som odlingslotter, hundlatriner m.m. men frågorna tas med till genomförandet. Avtal mellan Österåkers golf, Österåkers kommun och Roslagsvatten kommer att upprättas för att säkerställa skötsel och biologisk mångfald i och intill golfdammen. Fisk planeras inte att planteras in i dammen, det är heller inte en fråga som kan regleras i detaljplanen.

Beträffande mobilitetshus så är bedömningen att ett sådant, för att ha bästa effekt, placeras närmare Åkers Runö station. Frågan utreds således fortsatt inom etapp 2 och i samband

med planprogrammet för Åkers Runö.

10. Österåkers hembygds- och fornminnesförening

Österåkers hembygds- och fornminnesförening är positiva till att kommunen har låtit ta fram ytterligare arkeologiska undersökningar i området och att man har tagit hänsyn till dessa vid områdets utformning.

Likt samrådsyttrandet så tycker Österåkers hembygds- och fornminnesförening att det är önskvärt om planområdets sydvästra hörn mot Svinningevägen bevaras som natur likt den är i dag.

Kommentar:

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

11. E.ON Energiinfrastruktur AB

E.ON Energiinfrastruktur ser positivt på att vara en partner inom området och välkomnar fjärrvärmeanslutningar för de tätbebyggda områdena inom detaljplanen, både i etapp 1 och 2. Även en fortsatt dialog avseende fjärrvärmeutbyggnaden i Åkers Runö och planprogrammet är önskvärt.

Kommentar:

Noteras. Kommunen delar E.ON Energiinfrastrukturens önskan om en fortsatt dialog i frågan och kommer initiera sådan under fortsatt arbete.

12. Kommunala pensionärsrådet

Kommunala pensionärsrådet har inga synpunkter på planförslaget men gör ett medskick att det är önskvärt med bostäder för seniorer i denna och kommande detaljplaner.

Kommentar:

En detaljplan reglerar inte upplåtelseform, utan endast om det ska vara bostäder i form av flerbostadsbus, villor, rad-, par- eller kedjehus. Det finns inget inom detaljplanen för Hagby äng och kulle som hindrar att vissa av bostäderna byggs med hänsyn för seniorer.

13. Kommunala tillgänglighetsrådet

Kommunala tillgänglighetsrådet har inga synpunkter på planförslaget men gör ett medskick att det är önskvärt med parkeringsmöjligheter för personer med handikapptillstånd, med och utan laddstolpar. Det är viktigt med ett tillgänglighetsfokus så att det är lätt för personer som bor och vistas i området att ta sig runt utan hinder.

Kommentar:

En detaljplan reglerar inte frågan om laddstolpar utan det är en fråga i genomförande. Vid utformning av allmänna platser i planförslaget har det lagts ett stort fokus på tillgänglighet och orienterbarhet inom området.

14. Vård- och omsorgsnämnden

Vård- och omsorgsnämnden ställer sig positiv till den föreslagna detaljplanen för Hagby äng och kulle. Detta med hänvisning till att det inom detaljplanen möjliggörs för bebyggelse i form av nya bostäder vilka skulle kunna möta behovet av bostäder för personer i behov av bl.a. trygghetsboende.

Kommentar:

Noteras

15. Socialnämnden

Socialnämnden ställer sig positiv till den föreslagna detaljplanen för Hagby äng och kulle. Detta med hänvisning till att det inom detaljplanen möjliggörs för bebyggelse i form av nya bostäder som ska kunna möta behovet av bostäder för låginkomsttagare. Detaljplanen visar också på möjligheter till ökad känsla av trygghet i området, bl.a. genom ökad belysning av gator, nyetablerade torg, öppenhet mellan huskroppar samt lokaler för verksamheter i bottenvåning med skyltfönster ut mot gatan. Tillgängligheten beräknas som god, med närhet till kollektivtrafik, samt bilpoolslösningar och parkering inom området.

Kommentar:

Noteras.

16. Storstockholms brandförsvaret

SSBF ser positivt till att kommunen har beaktat frågan om risk kopplat till Roslagsbanan. De belyser även andra risker så som översvämning, ras och skred att hantera men att det är utanför SSBF:s kompetensområde.

Planerad bebyggelse innefattar bostäder och SSBF vill poängtera att utrymning utan räddningstjänstens hjälp, förslagsvis genom implementering av två oberoende trapphus alternativ TR2-trapphus är att föredra. Det medför att yta inte behöver avsättas för räddningstjänstens utrustning utan exploitör har större möjlighet att använda området. För bostäder och mindre kontor är det godkänt i BBR att utrymma via räddningstjänstens stegar men det ställer krav att den utrymmande själv kan ta sig ner, således är oberoende trapphus eller TR2-trapphus att föredra. Ska räddningstjänstens utrustning nyttjas som alternativ utrymningsväg bör det i planprocessen säkerställas att framkomlighet och åtkomlighet för SSBF:s stegutrustning är möjlig och att uppställningsplatser finns.

Enligt SSBF tolkning av planhandlingarna ser de det som troligt att räddningstjänstens stegar utgör alternativ utrymningsväg, men tror att det finns begränsningar i utrymme för uppställningsplatser och körbara vägar. SSBF påpekar också att om garage under jord etableras inom området så ska hänsyn tas till om garaget avses vara körbart för tyngre räddningsfordon för att komma nära byggnaderna. Om garaget inte avses vara körbart, krävs att detta markeras så att räddningsfordon inte kan köra där.

SSBF:s möjlighet att hjälpa till vid stegutrymning beskriv närmare i vägledningsdokument VL2014-09².

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

Kommentar:

Exploatörerna inom området har informerats om utformning av trapphus alt TR2-trapphus. Frågan bevakas ytterligare i bygglovsskedet. Även uppställningsplats för räddningsfordon har exploatörer informerats om och ska säkerställas inom kvartersmark där så krävs. I första hand förespråkas genomgående lägenbeter så att utrymning om så krävs kan ske åt två håll.

Garage under jord ska inte vara körbart utan endast överbyggas med gård. På grund av markförhållanden är föreslagna garage endast nedgrävda 0,5-1m vilket innebär att garaget är en upphöjd innergård.

17. Sakägare 1

Har inget att erinra mot detaljplanen.

Kommentar:

Noteras

18. Sakägare 2

Sakägare tycker att kommunen ämnar bygga allt för högt och allt för trångt och att det innebär problem. Påpekar att hen inte har något emot att området bebyggs, men att de förslag som är framtagna inte korresponderar med omgivningen. Tycker att det är obegripligt att kommunen vill placera höghus och litet centrum på denna yta då området inte kan växa mer och således blir det en solitär med litet serviceutbud.

Sakägaren anser att trafiken kommer att påverkas negativt då hen anser att Svinningevägen redan idag hårt belastad och med mer bostäder blir det mångdubbelt värre. Samt tycker att det är idiotiskt att leda in trafiken till Hagbyhöjden genom planområdet och oförskämt mot dem som redan bor på Hagbyhöjden.

Tätheten i området ses som problematisk då man tror att detta kan bidra till

ökad kriminalitet både i planområdet och för omkringliggande områden och anser att kommunen bör fundera på vilka man vill ska flytta till området. Tycker således att villor/radhus och parhus lämpar sig bättre.

Ifrågasätter även höjden på föreslagen bebyggelse och anser att max 2 våningar ska tillåtas då det är en trevlig höjd för karaktären av området. Tycker att granskningsförslaget kan jämföras med bebyggelse som uppfördes under miljonprogrammet.

Vill att infarten till Hagbyhöjden ska bevaras som den trevliga, gröna och avslappnade miljö den är. Menar på att delen kommer med rådande förslag att omvandlas till en grå känslökall betongmur vilken kommer försämra miljön för boende och nya boende i området.

Påpekar att tidigare förslag redovisat en betydlig förtätning men att detta nu inte finns med men gissar att kommunen även här planerar högre byggnader och större huskroppar. Tror således att detta kommer leda till att området liknar vad som delade av Berlin för inte så många år sedan. Tycker att kommunen kan lära av det, där har man varit smart och rivit till förmån för något snyggt och trevligt.

Vill att kommunen lyfter blicken och att denna yta bör bebyggas med radhus och villakvarter, i en mix med dels upplåta tomter för eget byggande, samtidigt med färdiga fastigheter så som villor, parhus, radhus. Tycker att den centrumbetonade bebyggelsen ska placeras inom det som idag betraktas som centrum, där det finns ytor runt om dagens centrumbyggnader samt längs med kanalens östra sida.

Sammanfattningsvis så anser sakägare att granskningsförslaget tagit vansinniga proportioner med en enorm förtätning och utan konsekvenstänkande för omgivningen. Vilket är på gränsen till tjänstefel från ansvariga politiker och tjänstemän. Att en kommun får fortsätta styras på detta obegripliga och vansinniga sätt är obegripligt. För att området ska ha en möjlighet att överleva behöver förslaget justeras enligt följande:

- Max 2 våningar (lokala delar 3 vån) med en maxhöjd om 11m.
- Betydligt luftigare mellan husen
- Hagbyhöjden får behålla infarten från Svinningevägen orörd.

Kommentar:

Enligt kommunens översiktsplan, ÖP 2040, så ska kommunen bl.a. utvecklas i både de centrala delarna samt i de lokala knutpunkterna kring stationslägena Åkers Runö, Täljö-Gottsunda. Detta genom ny bebyggelse och mötesplatser samt genom att skapa förutsättningar för hållbart resande samt ett stärkt servicentbud. Genom sitt strategiska läge är Åkers Runö ett prioriterat utvecklingsområde. Utvecklingen föreslås ske genom ett effektivt markutnyttjande med en blandning av bostäder (små lägenheter, studentlägenheter, särskilda boenden och småhus) och verksamheter. Möjlighet till att utveckla kunskapskluster med kreativa stadsmiljöer och kopplingen till högskola och universitet i Stockholm genom Roslagsbanan. Bebyggelsen beskrivs i översiktsplanen utvecklas som tät

med mix vilket innebär en variation av flerbostadsbus, stadsradbus, radbus och småbus. Tätare och högre bebyggelse vid stråk och knutpunkter, flerbostadsbus i snitt 4-5 vån och i områdena närmast stationerna så föreslås mötesplatser i form av torg och lokaler i bottenvåningen på flerbostadsbus. Det är med hänvisning ÖP 2040 som bedömning gjorts att det är lämpligt med bebyggelse i 3-5 våningar inom delar av Hagby äng och kulle, med lokaler i bottenvåning vid knutpunkter, likt det torg som föreslås i området södra del. Tätheten mellan bebyggelsen har också bedömts som lämplig både utifrån trafiksäkerhet men även ur ett trygghetsperspektiv då entréer, tydliga gaturum, m.m. bidrar till detta.

Beträffande trafik så har utredning tagits fram som visar på att trafikallstringen från både Hagbyhöjden och kommande från Hagby äng och kulle inte bedöms innebära några trafikproblem.

Trafiken kommer inte ledas över ett torg utan det är en upphöjd korsning som ligger i anslutning till planerat torg.

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 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.

19. Övriga yttrande 1

Motsätter sig höghusen i planförslaget, tycker inte att det passar vid ett villaområde. Höghusen passar bättre i centrum. Tycker att det är idiotiskt att behöva köra via den korsningen som planeras i planförslaget för att ta sig upp till Hagbyhöjden. Tycker kommunen bör se över hur många bilar som kör in och ut till Hagbyhöjden i dagsläget. De flyttade till Hagbyhöjden för att det var lugnt och näta till naturen och anser att trafiken redan nu har ökat markant längs med Svinningevägen och att hastigheter inte hålls.

Kommentar:

Se svar sakägare 1.

20. Övriga yttranden 2

Bor på Hagbyhöjden och tycker att i och med utbyggnaden av Fredsborg så har de redan fått en öka trafik i området. Har samtalat med kommunen om att det redan varit flera farliga situationer med bilar, budbilar, företagsbilar som håller för hög hastighet i området där många barn är i rörelse. Upplevde att kommunen lyssnade på hens oro och har satt upp skyltar om max 30 km/h i området. Det är dock många som fortsatt inte håller hastigheterna i området.

Anser det viktigt att dessa skyltar inte tas ner under byggtiden för Hagby äng

och kulle, då hela infarten ser ut att ändras och göras större.

Utrycker en oro och fundering över den ökade trafiken i området som kommer ske med utbyggnad i förhållande till alla barn som också kommer att röra sig där.

Är även orolig över vad den ökade trafiken kommer innebära för Svinningevägen som hen anser redan är ganska hårt trafikerad.

Undrar om man kommer att öka upp busstrafiken längs med Svinningevägen. Då det idag endast går buss 2 ggr/h delar av dagen och få bussar som går direkt till Mörby centrum/Danderyd.

Kommentar:

Svinningevägens utformning ses över i planprogrammet för Åkers Runö och planeras att få en mer stadsmässig utformning med bebyggelse som placeras närmare intill vägen, samt en annan utformning av gatumiljön. Det kommer förändra vägens karaktär som idag uppfattas som en rak landsväg, till att inte vara lika inbjudande att köra fort på.

Den nya infartsvägen via torgytan är utformad för att bidra till sänkta hastigheter för bilarna som ska till och från Hagbyhöjden då det upplevts som ett problem med nuvarande utformning på infartsvägen. Infartsvägen får även en gång- och cykelbana, vilket saknas idag, och kommer öka trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter som ska ta sig mellan Hagbyhöjden och Hagby Äng och Kulle.

Trafikutredningen som togs fram för Hagby äng och kulle 2017 visar på god kapacitet vid båda in- och utfarterna till området där både trafikallsträngen från Hagby äng och kulle och även Hagbyhöjden är inräknad. I trafikutredningen står: "De genomsnittliga kölängderna för båda utfarterna är väldigt korta, kortare än 1 meter för både för- och eftermiddagen. De maximala kölängderna kan komma upp i kölängder som består av några bilar." Kapaciteten för korsningarna bedöms därför inte bli ett problem och det bedöms även finnas marginal om trafikallsträngen skulle bli större än beräknat.

Gällande busstrafik är det inte något som kan regleras i detaljplaneläggning och det är inte heller kommunen som beslutar om rutter och turtäthet för busslinjer och Roslagsbanan utan det gör Region Stockholm genom Trafikförvaltningen (SL). Kommunen har dock löpande dialog med dem om kollektivtrafiken i kommunen och lämnar önskemål på förändringar i kollektivtrafikförsörjningen.

Gällande trafiksituationen i stort i området kring Åkers Runö hänvisas till yttrande Trafikverket.

21. Övriga yttranden 3

Motsätter sig delar av planförslaget, tycker att mycket i stort sett ser bra ut bortsett från några viktiga faktorer som kan få stor negativ påverkan och bör förändras. Påpekar att dessa synpunkter tagits upp tidigare och inte har

beaktats med det granskningsförslag som tagits fram. Anser även att den kontinuerliga dialog som utlovats med boende i närområdet för att uppnå bästa resultat har uteblivit.

Följande bör förändras:

Anser att upplåta marken som tomträtt med en kostnad per m² innebär att exploatören kommer eftersträva så effektiv markanvändning möjligt för att få ekonomi i projektet. Tycker således kommunen uppmuntrat till att bygga högt och tätt, vilket man inte tycker passar med omkringliggande områden med karaktär av trädgårdsstad. Hänvisar till gällande detaljplan där det står *"Frytor utformas med området natur och med målet att efterlikna genuin Roslagsmiljö"* och tycker således att höghus inte stämmer in i den detaljplanens mål för området. Hänvisar även till detaljplanen för Fredsborg med liknande beskrivning. Tycker att målet att bygga *"tät och varierad bebyggelsestruktur med småstadskaraktär"* upp till 4 -5 våningar står i stark kontrast med den gällande detaljplanen och utformning av närliggande områden där bebyggelsen består av villor i 2 vån. Fler våningar än 2 kan ingå i etapp 2 som ligger längre från befintlig bebyggelse.

Tycker att området närmast, beskrivet kvarter A i planbeskrivningen, ska bevaras som grönområde. Skapa en naturlig avgränsning mellan områdena, då det nya området ligger för nära befintligt, vilket kommer påverkas negativt. Anser även att det behövs ett rekreationsområde och välkomnande entré till Hagbyhöjden. Vill således att denna del ska vara kvar i enlighet med gällande detaljplan så att grönstråket längs med slutningen och kopplingen ner mot Täljohalvön bevaras och inte brytas.

Oroar sig över trafikalstringen till och från området. Menar på att Svinningevägen redan idag är ganska trafikerad och med färdigställande av Fredsborg, Täljöviken, multiarena och Hagby äng och kulle så kommer Svinningevägens kapacitet inte räcka till. Särskilt då Roslagsvägen är hårt belastad och det inte finns några andra vägar från Åkersberga förutom Svinningevägen. Infarten till Hagbyhöjden är redan livligt trafikerad och att leda trafiken genom det nya området över ett torg kommer skapa trafikchaos. Tror även att denna onödiga trafikström blir en osäker/farlig trafiksituation för boende, gående, cyklister och bilister. Vill således att man behåller infarten som den är i dagsläget och anlägger en rondell ut mot Svinningevägen då det redan idag är kö att svänga ut. Motsäger sig trafikutredningens *"trafikalstringen kommer att öka i och med ny exploatering, men denna ökning bedöms inte generera några framkomlighetsproblem"* då man upplever att det redan idag finns framkomlighetsproblem.

Anser att kollektivtrafiken i dag är underdimensionerad, både buss och Roslagsbanan. Tågen som går från Åkers Runö i rusningstrafik är överfulla. Vilket gör att bilpendling är enda återstående alternativet för många och att antalet bilar per hushåll är närmare 2 än 1. Även om turtätheten på

Roslagsbanan ökas till 15 min trafik från Åkers Runö ser man inte kollektivtrafiken som ett alternativ, detta p.g.a. hämtning/lämning, handling, transporter m.m. Man ser därför att man främst ska fokusera på nya och större infartsparkeringar vid Kulla vägskäl, Pilstugetorget och Arninge, med tillgång till blå bussar/stombussar.

Förslag på åtgärder:

- Tunnel under Svinningevägen för Gående och cyklister istället för övergångsställe.
- Gör en ”smitfil” från Roslagsvägen till Svinningevägen innan första rondellen på 276:an, nord väst om Pilstugetorget.
- Behåll infarten till Hagbyhöjden som den är idag och bygg en rondell ut mot Svinningevägen.
- Bygg större infartsparkeringar vid Kulla vägskäl, Pilstugetorget och den tänkta Arningetrafikplats.
- Inför en pendlarbuss som trafikerar mellan Åkersberga/Pilstugetorget – längs Svinningevägen – Kulla vägskäl/Arninge trafikplats (utan att trafikera Svinningeområdet).
- Antalet parkeringsplatser 0,37 resp 0,5/100 BTA är för lite (idag har de flesta 2 st bilar/hushåll) och kommer att medföra ett parkeringsproblem som ytterligare förvärrar trafiksituationen. Bilpool är säkert bra med det är mycket få som kan nyttja i vardagen (tjänstebilar, hantverksyrken, servicebilar, hämtningar och lämningar med barnstolar).
- Öppna upp för gångvägar mellan Hagbyhöjden och det nya området samt vidare till golfbanan. Anlägg promenad-/joggingsspår i de kvarvarande grönområdena för rekreation och ökad tillgänglighet.

Sammanfattning och förslag på förändring

- Behåll den norra och mellersta delen i enlighet med förslaget, revidera den södra och delar i öster genom att minska täthet och våningshöjd. Säkerställ att utformning och bebyggelse harmoniserar med befintlig bebyggelse i öster.
- Säkerställ hållbar infrastruktur till och från området innan exploatering påbörjas. Förbättra kollektivtrafik, tillfartsvägar, gångtunnel och större infartsparkeringar.
- Behåll grönytor mellan områdena och bevara grönstråket som finns naturligt. Låt ”kvarter A” utgå från detaljplanen.

Kommentar:

Kommunen har träffat representanter för Hagbyhöjdens boende och förklarade att dialogprocessen för detaljplanen följer den lagreglerade planprocessen och Boverkets riktlinjer, dvs formella yttranden om planen tas i första hand emot under samråd och granskning. 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. I den norra delen med småbusbebyggelse sker parkering inom respektive tomt, p-norm är satt till +1,0 p/platser/tomt.

Ur tillgänglighets synpunkt har det inte bedömts som lämpligt med tunnel under Svinningevägen, då det krävs stora ytor för att klara av lutningar m.m. Det kan även ur trygghets synpunkt 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 stråke 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 stråke föreslås i planen kopplas till Hagbyhöjden på två ställen: ett i höjd med den västra förskolan samt ett i höjd med det föreslagna utegymmet.

Beträffande bebyggelse och höjd se svar sakägare 1. Beträffande trafiksituationen se svar övriga yttrande 2.

22. Övriga yttranden 4

Är besviken på dialogen som kommunen har fört med de boende i närområdet. Hade gärna varit med i en tidig dialog redan innan markanvisningstävlingen. Samt att de synpunkter som har framförts på tidigare förslag inte har beaktats av kommunen.

Invänder mot att gräsytan närmast Hagbyhöjden bebyggs, samt med de högsta husen i området. Även mindre justeringar har gjorts beträffande höjd så kvarstår 5 vån inom kvarteret. Jämför med bebyggelse i Östra kanalstaden och tror således att det kommer upplevas som mur mot Svinningevägen och inte som en inbjudande entré. Önskar att ytan lämnas orörd för att skapa en öppen entré till både Hagbyhöjden och Hagby äng och kulle.

Upplever generellt att boendantalet för Hagby äng och kulle är för högt. Oroar sig för andelen mindre lägenhet i den södra delen. Tror att detta kommer bli ett genomströmningsområde där boende bor en kortare tid och således inte kommer känna långsiktigt ansvar och intresse för närmiljön. Vilket man känner riskerar att skapa otrygghet för boende i närområdet.

Trafikfrågan är också en punkt som man motsätter och anser att trafiken i närområdet har ökat sedan utredningen togs fram och kommer att öka med

den utveckling som sker. Tycker att det redan idag kan vara svårt att ta sig ut på Svinningevägen från Hagbyhöjden. Med ny exploatering kommer trafikmängden att öka ytterligare. Ser gärna att en rondell byggs för att dels sänka farten på Svinningevägen och underlätta ut- och infart till området. Tror inte heller på de beräkningarna för antalet bilar inom området. Bilpool och elcyklar till trots så kommer de som bosätter sig här vilja ha egen bil och p-normen för området anses således undermålig.

Slutligen så finns det, som påpekats tidigare, även önskemål om gestaltningen av området. Anser att föreslagen bebyggelse skulle kunna gestaltas så att den flirtar med småhus och villor och inte är stora klossar.

Förstår behovet av att utveckla Österåkers kommun, men känner att i planen för Hagby äng och kulle skapas något som Österåker inte är och inte heller kommer att bli. Tycker detta gör att de som redan bor där känner sig åsidosatta samt oro för hur deras närområde kommer utvecklas.

Kommentar:

Se svar sakägare 1, övriga yttrande 2 och 3.

Revideringar av detaljplanen efter granskningen

Plan- och genomförandeskrivningen

- Har kompletterats med ytterligare information beträffande stomljud och vibrationer.
- Har förtydligats gällande buller, främst rörande kvarter A i områdets södra del
- Har kompletterats med förtydligande om skredrisk och förslag på åtgärder
- Har reviderats gällande kvarter I, J och K då detta område har omarbetats något efter granskning. Användningen bostäder i form av radhus, kedjehus och villor kvarstår. Text har bl.a. uppdaterats med vilken av ovan bebyggelse som ämnas byggas inom vilken del av det norra området, samt förhållande till gata.
- Har kompletterats med information om trafikutredning gjord för planprogram Täljö/Gottsunda och pågående utveckling kopplat till väg 276.
- Har reviderats beträffande stycket om *Hushållningsbestämmelser av markresurser* då förutsättningar ändrat p.g.a. nya domar i frågan.
- Har kompletterats med information att skadeförebyggande åtgärder ska inkluderas vid uppdatering av kontrollprogram vid ett genomförande kopplat till Norrvattens ledning.
- Har kompletterats utifrån framtagande av PM kopplat till skyfall och översvämningrisk inom området.

- Har revideras gällande exploatörer inom området och informationen om vilka exploatörer som ämnar att bygga i dagsläget har tagits bort.
- Vissa figurer har förstorats för att skapa mer tydlighet och läsbarhet.

Plankartan

- Två av e-områdena har utvidgats något för att säkerställa att tillräcklig yta finns för ändamålet.
- Bestämmelse om bebyggelse placering i förhållande till gata har införts i det norra området.
- Mindre justeringar av gränsen mellan allmän plats och kvartersmark har gjorts inom parkstråket i den norra delen.
- Bestämmelse dike har införts inom användningen natur i områdets västra del.
- Användningen bostäder har delats upp i fler kategorier då den tidigare bestämmelsen B1 var för generell inom det norra området. B1, B2, B3 samt B5 förtydligar nu och reglerar vilken bostadsanvändning som är möjlig inom vilken del av det norra området. Anledningen till revideringen är att säkerställa att bl.a. parkering kan lösas på ett säkert sätt, samt för att säkerställa variation i området.
- Riktvärden för bestämmelse om stomljud och vibrationer har införts.
- Höjdsättningen av allmän plats har uppdaterats
- Bestämmelse om geoteknik har förtydligats om att startbesked inte får ges innan de geotekniska åtgärderna som krävs för området i enlighet med framtagna geoteknisk utredning har säkerställts.
- Bestämmelse för att säkerställa att skyfall kan avledas över kvartersmark har införts på tre ställen i plankartan.
- Bestämmelse om att färdigt golv ska anläggas högre än gata varifrån angöring sker, samt att mark intill byggnader ska anläggas med frånlut har införts.
- Nockhöjd inom bestämmelse e12 har reviderats från 3,5m till 4m.
- Nockhöjder inom hela planområdet har justerats 1-2 m som följd av den nya höjdsättningen av väg.
- Bestämmelse om att bostäder ska utformas med hänsyn till trafikbuller har införts.

Gestaltningensprogram

- Gestaltningensprogrammet har reviderats under Del 3. Tre delområden - Norra delen: lägre och intimt.
 - Text har reviderats utifrån exploatörs nya utformning av radhus, kedjehus och villor.
 - Text och bilder gällande parhusen har plockats bort
 - Strukturen har reviderats för att följa planbeskrivningens uppdelning av kvarteren
 - Bilder har reviderats utifrån exploatörs nya utformning av radhus, kedjehus och parhus
 - Typologier har revideras.

Maria Bengs
Planchef

Ingrid Kärrsten
Planarkitekt