

Detaljplan för **Tuna 6:151 m.fl.**
Österåkers kommun, Stockholms län.

Samhällsbyggnadsförvaltningen fick den 26 augusti 2019 (KS § 9:3) i uppdrag av kommunstyrelsen att upprätta förslag till detaljplan för Tuna 6:151 m.fl. Inom samma uppdrag gavs Samhällsbyggnadsförvaltningen i uppdrag att undersöka möjligheten att utveckla och bygga ut Västra Banvägen. Huvudmannaskapet för vägen och den angränsande parkmarken (del av Tuna 3:1) föreslogs ändras till kommunalt. Uppdraget syftade även till att undersöka möjligheten att förstärka och utveckla den lokala knutpunkten kring Tunagård station i enlighet med Översiktsplanen. Arbetet med Västra Banvägen omfattas av en separat detaljplan och hanteras inte inom denna detaljplan.

Ett förslag till detaljplan för Tuna 6:151 m.fl. har varit på samråd 5 februari – 5 mars 2021 och ett samrådsmöte digitalt hölls den 15 februari. Handlingarna har varit tillgängliga i Alceahuset, Hackstavägen 22 och på kommunens hemsida. Detaljplanen hanteras med standard förfarande.

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 | <i>Synpunkter</i> |
| 2. E.ON Energilösningar AB | <i>Ingen erinran</i> |
| 3. E.ON Energidistribution AB | <i>Synpunkter</i> |
| 4. Skanova | <i>Synpunkter</i> |
| 5. Postnord | <i>Synpunkter</i> |
| 6. Norrvatten | <i>Ingen erinran</i> |
| 7. Naturskyddsföreningen Österåker | <i>Synpunkter</i> |
| 8. Storstockholms brandförsvär | <i>Synpunkter</i> |
| 9. Lantmäteriet | <i>Synpunkter</i> |
| 10. Polismyndigheten | <i>Synpunkter</i> |
| 11. Trafikförvaltningen | <i>Synpunkter</i> |
| 12. Vattenfall Eldistribution AB | <i>Ingen erinran</i> |

Sakägare

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

22. Sakägare 10
23. Sakägare 11
24. Sakägare 12
25. Sakägare 13
26. Sakägare 14
27. Sakägare 15
28. Sakägare 16
29. Sakägare 17
30. Sakägare 18

Yttranden

I. Länsstyrelsen

Länsstyrelsen lämnar synpunkter på förslaget utifrån innehållet i 5 kap. 14 § plan- och bygglagen (2010:900), PBL.

Länsstyrelsens bedömning

Länsstyrelsen bedömer utifrån ingripandegrunderna i 11 kap. 10 § PBL att planförslaget behöver bearbetas vad gäller frågor som rör riksintresse för kommunikationer, samt hälsa med avseende på buller och översvämningsrisk.

Länsstyrelsen lämnar även rådgivande synpunkter kopplade till planens genomförbarhet gällande vattenverksamhet och markavvattningsföretag.

Ingripandegrunder enligt 11 kap. 10 § PBL

Riksintresse kommunikation

Området ligger i direkt angränsning till Roslagsbanan som är klassificerad som riksintresse för järnväg. Roslagsbanan ska därmed skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningen. Länsstyrelsen anser att kommunen till nästa skede behöver förtydliga om planförslaget kan innebära försvårande av utnyttjande av anläggningen avseende buller, dvs att planförslaget inte innebär inskränkningar i spårtrafiken.

Buller

En bullerutredning har tagits fram (Bernström akustik 2020-02-12, rev. 2020-06-29). Av bullerutredningen framgår inte vilket prognosår som använts för aktuella beräkningar, detta behöver förtydligas. I bullerutredningen framgår att den ekvivalenta ljudnivån ligger strax under 60 dBA vid de mest utsatta fasaderna. Maximalnivån överstiger däremot 70 dBA vid fasad mot öster och på alla gavlar. Kommunen anger i planhandlingarna att uteplatser eller balkonger kan orienteras mot väster eller vid annan fasad med högst cirka 75 dBA maximalnivå (vid delvis inglasning) och att 70 dBA därmed kan klaras. Det framgår av bullerutredningen att det finns svårigheter att tillgodose trafikbullerförordningens riktvärden för uteplatser, 70 dBA maximal ljudnivå för gavellägen. Länsstyrelsen anser därför att det i planhandlingarna behöver redogöras för vilka åtgärder som avses genomföras för att uteplatserna ska uppfylla trafikbullerförordningens värden.

Till nästa skede behöver kommunen redovisa beräknade värden vid bostadsbyggnaders fasad och uteplatser. Det gäller såväl prognosticerat som nuvarande trafikbuller. Detta har betydelse för efterföljande bygglovhantering och för att inte riskera konsekvenser för järnvägens funktion som anläggning av riksintresse.

Översvämningsrisk

Det framgår, i både dagvattenutredning (WRS, 20-05-15) och planbeskrivning, att vattennivån på lågpunkten vid ett 100-årsregn blir +4,8 meter. Länsstyrelsen anser att markens nivå på bebyggelse därför behöver ligga högre än +4,8 meter inom hela planområdet och att detta även behöver regleras i plankarta.

Rådgivning gällande planens genomförbarhet

Vattenverksamhet och markavvattningsföretag

Det föreligger en risk för att vattenverksamhet måste tillståndsprövas enligt 11 kap. 9 § miljöbalken. Detta behöver redogöras för i planhandlingarna.

Om grundvattennivåerna behöver sänkas och/eller om vatten behöver återinfiltreras till följd av grundläggningsarbetena behöver det ansökas om tillstånd för vattenverksamhet avseende grundvattenbortledning/grundvattensänkning. Detta behöver ske om det inte är uppenbart att vare sig allmänna eller enskilda intressen skadas genom vattenverksamhetens inverkan på vattenförhållandena (11 kap. 12 § miljöbalken).

Två aktiva markavvattningsföretag med båtnadsområden finns i närheten av detaljplaneområdet: Tuna-Söra tf. och Berga-Hacksta tf. Själva avvattningen sker genom ett dike som sträcker sig mellan Västra Banvägen och Östra Banvägen. Flödena och tillkomsten av vatten i diket får inte öka eftersom det kan påverka markavvattningsföretagen. Underhåll av diket får inte heller försvåras av kommande arbeten. Om det finns risk för ökade vattenmängder och påverkan på markavvattningsföretagen kan de behöva omprövas.

Undersökning om betydande miljöpåverkan

Länsstyrelsen delar kommunens bedömning att detaljplanens genomförande inte kan förväntas medföra betydande miljöpåverkan.

Kommentar:

Sedan detaljplanen var ute på samråd har bullerutredningen uppdaterats gällande beräknade värden vid bostadsbyggnaders fasad och uteplatser såväl prognosticerat som nuvarande trafikbuller. Planbeskrivningens bulleravsnitt har sedan uppdaterats, stycket gällande Riksintresset för kommunikation har också uppdaterats med ett förtydligande att konsekvenser ej får ske kopplat till järnvägens funktion som anläggning av riksintresse.

Plankartan föreslås uppdateras med bestämmelsen "Färdigt golv ska anordnas över nivån +4,8 meter över nollplanet. Mark intill byggnader ska anläggas med fränlut".

I ett separat projekt arbetar kommunen med att avveckla de två markavvattningsföretagen, plan och genomförandebeskrivningen har uppdaterats med denna information.

2. E.ON Energilösningar AB

E.on Värme i Stockholm har inget att erinra, då de inte har några fjärrvärmeldningar i närheten som berörs av dessa planer.

3. E.ON Energidistribution AB

E.ON Energidistribution AB har studerat de inkomna handlingarna och har följande synpunkt.

Ett förtydligande vad gäller namn, de heter E.ON Energidistribution AB sedan en tid tillbaka.

Syftet med planärendet är ny bostadsbebyggelse, effektmässigt så ska föreslagen ny bebyggelse inte ha några anslutningsproblem.

Den nya bebyggelsen kommer att försörjas från en befintlig nätstation precis utanför planområdets södra del, stationen behöver bytas ut till en något större.

*Kommentar:
Noteras.*

4. Skanova

Skanova har markförlagda teleanläggningar inom detaljplaneområdet

Skanova önskar att så långt som möjligt behålla befintliga teleanläggningar i nuvarande läge för att undvika olägenheter och kostnader som uppkommer i samband med flyttning.

Tvingas Skanova vidta undanflyttningsåtgärder eller skydda telekablar för att möjliggöra exploatering förutsätter Skanova att den part som initierar åtgärden även bekostar den.

*Kommentar:
Åtgärder kring teleanläggningar och serviser kommer att bevakas under ledningssamordningen inför genomförandet. Plan- och genomförandebeskrivningen uppdateras och förtydligas angående vilken part som ansvarar för att bekosta eventuella undanflyttningsåtgärder eller skydd av telekablar.*

5. Postnord

PostNord har i uppdrag att tillhandahålla den samhällsomfattande posttjänsten vilket bland annat innebär att det är Postnord som ska godkänna placeringen och standarden på postmottagningsfunktionen. I denna roll representerar Postnord samtliga postoperatörer som är verksamma i det aktuella området.

Post ska kunna delas ut miljövänligt, kostnadseffektivt, trafiksäkert och med hänsyn till arbetsmiljön för chaufförer och brevbärare. För att det ska kunna genomföras i praktiken behöver utdelningen standardiseras.

Vid nybyggnation av villor och radhus placeras postlådan i en lådsamling vid infarten till området. I flerfamiljshus ska man ta emot sin post i en fastighetsbox på entréplan.

Kontakta PostNord i god tid för dialog gällande godkännande av postmottagning i samband med nybyggnation.

En placering som inte är godkänd leder till att posten inte börjar delas ut till adressen.

Kommentar:

Noteras. Detta är inte något som kan regleras i detaljplan. Däremot ska det säkerställas i efterföljande bygglovprocess.

6. Norrvatten

Norrvatten berörs inte av detaljplanen.

7. Naturskyddsföreningen Österåker

Inledningsvis vill Naturskyddsföreningen säga att det är bra att Österåkers kommun följer sina intentioner från ÖP att möjliggöra ny bostadsbebyggelse med flerbostadshus för att tillgodose behovet av lägenheter i kommunen. Den effektiva markanvändningen i närheten av Roslagsbanan ger en hållbar stadsutveckling med minskat beroende av fossila transportmedel.

Möjlighet till hållbar livsstil

Naturskyddsföreningen ser mycket positivt på att det planeras för en lokal med cykelverkstad och cykelförvaring och även yta för skötsel av cyklar inom dessa ytor. De önskar dock att förslaget antalet cyklar motsvarar 1,5 per 100 BTA ska höjas till 2 – 2,5 per 100 BTA. Medborgarna måste ges utrymme för tillräckligt antal cyklar för att kunna föra en hållbar livsstil.

Ekosystemtjänster och biologisk mångfald

Naturskyddsföreningen ser även positivt på de ekosystemtjänster som planerade grönytor och vårdträd ger och välkomnar fler planteringar som ökar den biologiska mångfalden. På grönytorerna bör buskar och växter som gynnar pollinerare planteras.

Intressant att NVI har visat på den rödlistade taltickan i grönområdet i slutningen. Naturskyddsföreningen förväntar sig att de gamla tallarna inte avverkas så att taltickan kan fortsatt berika området.

Bra med de nedsänkta växtbäddar som ska anläggas öster om byggnaderna som tar hänsyn till förväntad ökad nederbördintensitet med ett förändrat klimat. Naturskyddsföreningen föreslår även fler växtbäddar placerade på baksidan/väster om byggnaden.

Påvisade miljöfarliga ämnen

Naturskyddsföreningen tycker det är glädjande att inga detekterbara halter av klorerade lösningsmedel eller högfluorerade ämnen påvisats i de grundvattenprover som analyserats. Viktigt är att de miljöfarliga ämnen som påvisats i markprover från tidigare verksamhet inte lämnas utan att dessa jordmassor schaktas bort för sanering.

Svaghet i detaljplanen

Naturskyddsföreningen ser inga förslagna anläggningar av laddstolpar eller solceller inom detaljplanen. Åtminstone taket som vetter mot öster borde kunna ha paneler för egen produktion av förnybar el för till exempel fastighetens egna laddstolpar.

Sammanfattningsvis ser Naturskyddsföreningen positivt på samrådshandlingarna för detaljplanen Tuna 6:151 m.fl. De utgår från att fortsatt detaljplanering omfattar krav vid upphandling av byggnationen med klimatvänliga material. Det kan handla om att minska mängden produkter med fossil ursprungsråvara, förlänga materialets livslängd och cirkulera byggmaterial och produkter.

Kommentar:

Planförslaget föreslår fortsatt ett cykelparkeringstal på 1,5 per 100 BTA då planförslaget även möjliggör lokaler för cykelrum utöver BBR kravet och ger därför möjlighet för att öka antalet cykelparkeringar. Utöver ett redan lågt parkeringstal för bil samt planerade cykelverkstäder har planförslaget till granskningskedet kompletterats med mobilitetslösningar.

Aktuell detaljplan berör inte kullen på Tuna 3:1, där den rödlistade arter tallticka återfinns utan behandlas i detaljplanen för Västra Banvägen. Tuna 3:1 är planlagd som allmän plats och parkmark i den redan befintliga detaljplanen på fastigheten.

Laddstolpar och solceller är inget som går att reglera i detaljplanen men detaljplanen begränsar inte heller möjligheten att anlägga dessa. En detaljplan får inte vara mer detaljerad än vad som krävs för planens syfte. Vidare har plankartan ingen bestämmelse som reglerar takets lutning vilket ger förutsättningar till att anlägga solceller. Detaljplanen har heller inga möjligheter att styra upphandlingen av material men uppmantrar markägaren/exploatören till att byggnationen sker med klimatvänligt material.

8. Storstockholms brandförsvär

Detta yttrande behandlar hantering av olycksrisker samt möjlighet till räddningsinsatser.

Hantering av olycksrisker

När ett planärende inkommer som remiss för första gången till SSBF utförs en övergripande riskidentifiering avseende olycksrisker inom planområdet och i dess närhet. Denna riskidentifiering utgår ifrån de databaser SSBF har till förfogande samt den lokalkännedom SSBF har kring området. Följande typer av olycksrisker har SSBF beaktat vid denna riskidentifiering:

- Transport av farligt gods (väg/järnväg)
- Riskfylld verksamhet
- Spårbunden trafik och urspårningsrisk

- Suicidrisk

Utifrån riskidentifieringen har SSBF funnit dessa riskkällor som bedöms kunna påverka risknivån inom planområdet och som kommenteras var för sig i texten nedan:

- Järnväg
- Spårnära bebyggelse utan staket mot spårområde, suicidrisk.

I övrigt har SSBF ingen kännedom om några ytterligare riskkällor i närheten till aktuellt planområde som bedöms kunna påverka planområdet i sådan omfattning att de behöver utredas vidare. SSBF ser positivt på att utredning gällande översvåmnings- och rasrisk finns med i underlaget då detta är av vikt att utreda och hantera men ligger utanför SSBF:s kompetensområde.

Spårbunden trafik och urspårningsrisk

Länsstyrelsen rekommenderar en bebyggelsefri zon om 25 meter från järnväg. Skyddsavståndet från järnväg avser bland annat risker förknippat med avåkning samt urspårning. Enligt SSBF bör detta även appliceras som rekommenderat skyddsavstånd för Roslagsbanan där urspårning är en potentiell olycksrisk. Vidare bedömer Trafikverket att urspårning av Roslagsbanan kan medföra skador upp till ett avstånd om maximalt 25 m från järnvägen.

Riskanalysen konkluderar att placering av flerbostadshus 24 m respektive 19 m från spår inte är problematiskt ur riskhänsyn och att inga åtgärder krävs. SSBF ställer sig frågande till hur Trafikverkets bedömning av risken har beaktats: *”Markanvändning som innebär att människor inte vistas stadigvarande kan i vissa fall accepteras i zonen mellan 10 och 25 m från närmaste spår. Om bebyggelse planeras närmare järnvägen kan särskilda åtgärder vidtas för att minska risken vid en eventuell urspårning, såsom exempelvis stödmur eller stödrälor på broar.”*

SSBF anser att riskbedömningen inte är orimlig men att det är otydligt på vilket sätt Trafikverkets bedömning av risken beaktats.

SSBF vill belysa problematiken med att ha liten säkerhetsmarginal till potentiellt skadeområde vid urspårning. Det finns ett antal osäkerheter inför framtidens påverkan på riskbilden, nya tåg kan innebära högre hastigheter som påverkar urspårningslängden. Samtidigt finns det en diskussion om dubbelspår och mer planerad bebyggelse i området. Det kan på sikt innebära både fler personer boende och i rörelse samt ett ökat tryck på kollektivtrafiken, med eventuellt fler tågpassager som följd.

Vidare beskriver Trafikverket att *”Kollision med vägfordon förekommer i störst utsträckning vid plankorsningar och får stora konsekvenser, inte bara för trafikanter och/eller resenärer utan även för järnvägens utnyttjande. En kollision mellan ett vägfordon och ett tåg kan resultera i mycket omfattande personella och materiella skador. Plankorsningar måste därför betraktas som den största enskilda säkerhetsrisken för tågtrafiken. Risken ökar med antalet tåg och/eller vägfordon som skall passera över spåren.”* I närheten av planområdet finns en plankorsning, vilken enligt detta resonemang kommer att ha fler passager till följd av tänkt planering, och därmed en ökad risk. I dagsläget är Roslagsbanan enkelspårig och reglerad med ljud och bom. Vid planering av bostads- eller verksamhetsområden som medför ökad trafik i korsningar med dubbla spår, är inrättande av en planskild korsning enligt Trafikverket en

förutsättning för att inte öka risken för olyckor. Roslagsbanan är preciserad som riksintresse och en anledning till detta är att ny bebyggelse i kommunerna längs med banan ska samexistera på bästa sätt och att tillkomst och utnyttjande av anläggningen inte ska påverkas negativt. SSBF vill därför belysa problematiken i ansvarsfrågan för eventuella framtida säkerhetsåtgärder som kan krävas om Roslagsbanan senare byggs ut till dubbelspår i riktning mot befintliga byggnader. Rekommenderat är att säkerhetshöjande åtgärder som krävs vid utbyggnad till dubbelspår åtgärdas, alternativt att ansvars- och kostnadsfrågan avgörs exempelvis mellan Österåkers kommun och Trafikverket, senast innan nya byggnader tas i bruk.

Suicidrisk och spårspring

I och med att det inom planområdet planeras för spårområdesnära bebyggelse kan risker i form av fler personer som beträder spårområde samt suicid öka med planförslaget. SSBF anser att de riskerna bör lyftas under planarbetet. Åtgärder för att förhindra suicid kan exempelvis vara stängsel, hinder för hoppning eller liknande.

SSBF:s kommentar gällande befarad risknivå

Skyddsåtgärder som bedöms nödvändiga utifrån upprättad riskbedömning bör alltid om möjligt skrivas in som planbestämmelse i plankarta. Detta för att skyddsåtgärden ska bli juridiskt bindande och vara giltig över tid.

I slutändan är det Plan- och exploateringsenheten, som tar beslutet huruvida risknivån inom planområdet kan accepteras samt vilka riskreducerande åtgärder som ska krävas. SSBF önskar att Plan- och exploateringsenheten i planbeskrivningen redovisar sitt ställningstagande avseende riskbilden.

Riskbedömningar utförda av konsulter utgör endast ett underlag för Plan- och exploateringsenhetens beslut. Det är därför mycket viktigt att Plan- och exploateringsenheten förstår innebörden i riskbedömningarnas slutsatser. SSBF kan hjälpa till med att tolka riskbedömningar utförda av externa parter.

Stegutrymning/Åtkomlighet

Enligt tillgängligt underlag bedömer SSBF det som troligt att räddningstjänstens utrustning kommer nyttjas vid alternativ utrymning från den planerade bebyggelsen. Om så är fallet bör det i planprocessen säkerställas att framkomlighet och åtkomlighet för SSBF:s stegutrustning är möjlig. Detta kräver även att uppställningsplatser för höjdfordon eller bärbara stegar anordnas. SSBF vill dock poängtera att utrymning utan räddningstjänstens hjälp, förslagsvis genom implementering av Tr2-trapphus, är att föredra. SSBF:s möjligheter att hjälpa till vid stegutrymning beskrivs närmare i vägledningsdokument VL2014-096.

Träd och annan vegetation får inte hindra räddningstjänstens framkomlighet eller åtkomlighet vid insats. Enligt bland annat illustrationsplan och gatusektion ser träd ut att planteras mellan gata och husfasad. Om räddningstjänstens stegutrustning är en förutsättning för alternativ utrymning från dessa byggnader bör trädens placering och storlek studeras närmare så att de inte påverkar åtkomligheten negativt. Tänk på att lösningen ska vara hållbar över tid då träd och annan vegetation växer i storlek.

Övrigt

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

Kommentar:

Sedan detaljplanen varit ute på samråd har riskutredningen uppdaterats för att förtydliga det som b.l.a Storstockholms brandförsvaret ansåg bör tydliggöras. Plan- och genomförandebeskrivningen har sedan uppdaterats och förtydligats utifrån den utredningen samt ovanstående yttrande.

Det bedöms inte finnas några skyddsåtgärder utifrån upprättad riskbedömning som behöver skrivas in som planbestämmelse i plankartan.

9. Lantmäteriet

För plangenomförandet viktiga frågor där planen måste förbättras

Fastighetsreglering med tvång

Skrivning ang. inlösen av allmän plats bör finnas med i planbeskrivningen så att det framgår att kommunen med stöd av detaljplanen har rätt att lösa in allmän plats utan överenskommelse med den berörda fastighetsägaren.

Ersättning för minskande av gemensamhetsanläggning

Gemensamhetsanläggningen Tuna ga:4 behöver som en följd av planförslaget omprövas och minskning av de upplåtta områdena behöver ske. Enligt 40 a § anläggningslagen ska ägaren till den mark som blir av med belastning av en ga betala ersättning till de fastigheter som deltar i ga:n om det uppkommer en skada. I planbeskrivningen nämns inget om dessa regler som inte är dispositiva och numera gäller när en gemensamhetsanläggning minskas i omfattning.

Delar av planen som bör förbättras

Illustration i plankarta

Lantmäteriet avråder från att illustrera föreslagna byggnader i plankartor. Anledningen till detta är att plankartan bör förbehållas för de juridiskt gällande planbestämmelserna. I många fall finns det behov av att illustrera möjlig framtida bebyggelse, men istället bör då antingen en särskild illustrationskarta upprättas eller illustrationen redovisas i planbeskrivningen.

Initiera lantmäteriförrättning

Det anges inte något om vem som initierar den fastighetsbildning som behövs för genomförandet av detaljplanen.

Kommentar:

Plankartan föreslås uppdaterats och illustrationer av föreslagna byggnaderna föreslås tas bort. Däremot finns fortfarande en illustrationsplan med på plankartan. Byggnaderna illustreras enbart i planbeskrivningen.

Genomförandebeskrivningen har förtydligats gällande inlösen av allmän plats samt vem som avser initiera fastighetsbildning. Ett nytt stycke har också lagts till som beskriver behov av omprövning av Tuna ga:4.

10. Polismyndigheten

Polismyndigheten önskar att ett brottsförebyggande tänkande finns med i detta tidiga skede av planering. De önskar också att det i den slutgiltiga planbeskrivningen av området bör få finnas med ett stycke som upptar det brottsförebyggande/trygghetsrelaterade tänkandet. Kanske i form av en rubrik av typen ”Bebyggelseinriktade hinder mot brott”.

Polismyndigheten presenterar sedan hur brott skulle kunna förebyggas i den fysiska miljön samt hur en den fysiska miljön skulle kunna ge förutsättningar för att upplevas trygg och säker.

Kommentar:

Planbeskrivningen föreslås uppdateras med text under rubriken ”Social hållbarhet” med resonemang kring trygghetsrelaterade aspekter, i linje med Polismyndighetens yttranden.

11. Trafikförvaltningen

Enligt RUF 2050 är området utpekad som strategiskt stadsutvecklingsläge. Roslagsbanans hållplats Tuna gård ligger på ca 100-200 meters gångavstånd.

Trafikförvaltningens synpunkter på förslaget

Bebyggelsens omfattning och läge är i enlighet med intentionerna i RUF 2050 och områdets läge ger goda förutsättningar för kollektivt resande, men då det sker i direkt närhet till Roslagsbanans anläggning behöver hänsyn tas till de störningar och risker som kan uppkomma. Trafikförvaltningen önskar även att planen innehåller information om antalet bostäder som planeras inom detaljplanen.

Anläggning och infrastruktur – Roslagsbanan

Roslagsbanans skyddsavstånd

Planområdet omfattar samt angränsar till Ab SLs fastighet Roslagsbanans Österskärgren. Roslagsbanan har pekats ut som riksintresse för kommunikationer, vilket bland annat innebär att den skall skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningen, detta innebär ett generellt skyddsavstånd på 25 meter. I riksintressepreciseringen är det angivet att markanvändning som innebär att människor inte vistas stadigvarande kan i vissa fall accepteras i zonen mellan 10 och 25 m från spårets ytterkant, dock gäller generellt ett skyddsavstånd på 25 meter.

Sammantaget vill trafikförvaltningen framhäva att Österåkers kommun i förstahand ska utgå från ett skyddsavstånd på 25 meter från Roslagsbanan för att säkerställa människors hälsa och säkerhet (inklusive buller, vibrationer och stömljud, se nedan) men även för framtida utveckling av Roslagsbanan så som utbyggnad av dubbelspår. I detta fall ser trafikförvaltningen i en sammanvägd bedömning att avståndet som

planeras är acceptabelt, bland annat med hänsyn till den riskutredning som utförts och bebyggelsen läge.

Buller, vibrationer och stomljud

Trafikförvaltningen välkomnar byggnadsutformningen. De lamellformade byggnadsvolymerna medger genomgående lägenheter samt en bullerskyddad sida vilket ger goda förutsättningar för en god akustisk boendemiljö.

Trafikbullerutredning

Trafikförvaltningen konstaterar att trafikbullerutredningen bör göras om då det bland annat av utredningen inte framgår vilket prognos år som har använts.

Trafikförvaltningen konstaterar att den trafiknivå som används i beräkningen ej stämmer överens med trafikprognosen för 2050, vilket är prognos år i den regionala utvecklingsplanen RUF5 och som sålunda bör ligga till grund för bostadsplaneringen. Vidare bör beräkningarna grunda sig på banavsnittets STH. En anpassning av hastigheter vid stationer ska således inte göras eftersom den nordiska beräkningsmodellen ej beaktar ljud från inbromsning och acceleration. Dessutom förekommer tomtåg som ej stannar vid stationerna.

Trafikbullerutredningen bör även kompletteras med vilken tågtyp som ligger till grund för beräkningarna. Trafikförvaltningen är självklart behjälpliga med underlag för att underlätta för de som utför trafikbullerutredningar.

Vibrationsutredning

Trafikförvaltningen tackar för en bra genomförd utredning. Som medskick inför bygglovsfasen önskar trafikförvaltningen att stomljud mäts igen efter grundläggning/pålning så att åtgärder kan göras i god tid om pålningen skulle ha medfört ändrade markförhållanden som förstärker stomljudet.

Planbeskrivning

Trafikförvaltningen anser att planbeskrivningen ska kompletteras med en beskrivning av buller från spårunderhåll. Exempelvis kan nedanstående användas:

”Buller och stomljud från arbetsfordon och spårunderhåll, exempelvis spårslipning och spårriktning, kommer att förekomma. Buller från underhållsarbeten uppstår vanligen nattetid då dessa arbeten måste utföras under trafikfri tid. Det går dessutom inte att utesluta att högre ljudnivåer från arbetsfordon kan uppstå jämfört med fordon i linjetrafik.”

Planbeskrivningen bör även kompletteras med en text om buller från stationen söder om planområdet.

”Planområdet ligger nära en station. Högtalarutrop och buller från underhållsarbeten, exempelvis i samband med grus-, snöröjning och klottersanering, kommer att förekomma. Dessa bullerstörningar uppstår vanligen nattetid då vissa underhållsarbeten måste utföras under trafikfri tid.”

Plankarta

Plankartan saknar skyddsbestämmelse för stomljud och vibrationer.

Trafikförvaltningen ser gärna att följande skyddsbestämmelser skrivs in i plankartan.

”Byggnader ska grundläggas och utformas så att komfortvägd vibrationsnivå i bostadsrum ej överskrider 0,4 mm/s vid tågpassage.”

”Byggnader ska grundläggas och utformas så att maximal stomljudsnivå i bostadsrum ej överskrider 32 dB(A) FAST vid tågpassage.”

Stomljud och vibrationer regleras inte i BBR varför separata planbestämmelser behövs. Nivån för stomljud som föreslås ovan kommer från Trafikverkets riktvärde för stomljud i bostad införd i januari 2021.

Avtal och information inför fortsatt planarbete och byggskede

Ett genomförandavtal mellan exploatören och Trafikförvaltningen behöver tecknas innan detaljplanen antas. Trafikförvaltningen uppmanar därav att exploatören inkommer med ”Blankett för anmälan av aktiviteter som påverkar kollektivtrafiken” till trafikförvaltningen så snart som möjligt. Innan arbetet påbörjas skall samordning ha skett med trafikförvaltningens utsedda produktionssamordnare och överenskommelser träffats gällande omhändertagande av risker, fastställande av kontroller och kravställning samt begränsningar. Alla kostnader som uppstår för trafikförvaltningen på grund av intrånget ska bäras av exploatören. SL:s föreskrifter ska följas.

Innan arbetet startar ska exploatören ta fram riskanalys för grundläggningsarbeten och hur dessa påverkar spåret. Exploatören ska ange avståndet mellan spår område och planerad byggnad, utbredningen av nödvändiga entreprenadarbeten för att möjliggöra uppförandet av byggnaden samt arbetsområde. Placering av etableringsobjekt, såsom byggnadsdel, bodar och upplag, ska godkännas av trafikförvaltningen.

Kommentar:

Planbeskrivningen kompletteras med stycken gällande spårunderhåll, högtalarutrop och liknande gällande buller, i enlighet med Trafikförvaltningens yttrande. Bullerutredningen har även uppdaterats gällande trafikbuller med vilken tågtyp som ligger till grund för beräkningarna samt vilket prognos år som avses. Se även yttrande ”Nr 1 Länsstyrelsen” kommentar.

Plankartan kompletteras med planbestämmelser som lyder ”Byggnader ska grundläggas och utföras så att riktvärden beträffande komfortvägd vibrationsnivå i bostadsrum ej överskrids” samt ”Byggnader ska grundläggas och utföras så att riktvärden beträffande maximal stomljudsnivå i bostadsrum ej överskrids”

Exploatören har blivit informerad om Trafikförvaltningens yttrande om b.la genomförandavtal.

12.Vattenfall Eldistribution AB

Vattenfall Eldistribution AB har ingen elnätanläggning inom område för aktuell detaljplan eller inom dess närområde och har därmed inget att erinra i rubricerat ärende.

13.Sakägare I

Sakägaren oroar sig för trafiksäkerheten under och efter byggnationen. Området är enligt sakägaren redan idag osäkert och vill att föreslagen detaljplan ska innehålla förbättrande åtgärder gällande trafiksäkerheten vid korsningen Östra Banvägen/Tunavägen med järnvägsöverfart som måste färdigställas före byggstart inom detaljplaneområdet. Trafiksituationen har intensifierats efter att järnvägsöverfarten Båthamnsvägen/Stationsvägen vid Åkers kanal stängdes av. Sakägaren är framförallt oroad både för sin egna men också sina barns säkerhet. Med anledning av att:

- Deras utfart ansluter till korsningen Tunavägen med järnvägsöverfart
- Deras utfart används av bilister för på- och avstigning vid Tunagårds station
- Fordon passerar ofta med högre hastighet än den tillåtna om 30km/h
- Fordon blir ofta stående på järnvägsöverfarten också för att lämna företräde för passerade på övergångsställen intill spåret
- Vid bomfällning kör fordon i både norr- och södergående riktning om köbildning på Östra banvägen.

Sakägaren skickar med bilder över hur trafiksituationen ser ut utanför sin fastighet.

Sakägaren menar att detaljplan Tuna 6:151 m.fl. skulle innebära ytterligare ansträngd trafiksituation vid korsningen Östra Banvägen/Tunavägen genom

- Trafikeras av lastbilar och andra fordon för rivning, markarbete samt byggnadernas uppförande under en tid om 1,5 - 2 år.
- En intensifierad trafik från och med inflytt: 0.5 parkeringsplatser per lägenhet * 145 lägenheter = 72 nya bilar i det aktuella området. Samt därtill hörande service så som sopbilar mm.

Sakägaren presenterar egna förslag på hur trafiksituationen kan lösas

Kommentar:

Den ökning i trafiken som kommer som följd av byggandet och sedan efter inflyttning bedöms bli relativt liten i förhållande till den trafik som befinner sig i området i nuläget. Kommunen ser över situationen i korsningen Östra Banvägen/Tunavägen löpande och kan genomföra enklare åtgärder, t.ex. har väjningsplikten nyligen implementerats på Östra Banvägen för att minska risken för att bilar fastnar på spåret. Andra mindre åtgärder kan vara aktuella att genomföra i samverkan med Österskärs vägförening som är väghållare för Östra Banvägen och Tunavägen i nuläget. Utöver detta finns planer för att se över lösningen på hela korsningen på längre sikt. Kommunen arbetar med detaljplan Västra Banvägen där trafiklösningen i korsningen mot Tunavägen ses över. Tanken på lång sikt är att kommunen tar över huvudmannaskapet på Tunavägen och Östra Banvägen och i samband med detta får till en fungerande permanent lösning på situationen kring järnvägsöverfarten. Genomförandet av detta kräver dock tätt samarbete med flera aktörer.

14.Sakägare 2

Sakägaren är positiv till att en industrifastighet i ett villaområde saneras och bebyggs med bostadshus samt mindre lokala aktörer. Sakägaren har dock synpunkter gällande förslaget.

Sakägaren framför att Översiktsplanen beskriver planområdet i bebyggelsekategori "Bebyggelse halvtät". I Översiktsplanen på s.38 beskrivs området såsom ett område med mestadels småhus men att det finns utrymme för lägre flerbostadshus eller stadsradhus vid knutpunkter. Österskär utgör enligt nämnda översiktsplan en lokal knutpunkt. Sakägaren skriver att viss förtätning har nyligen redan skett med flerbostadshus om högst tre våningar vid Österskär. I området finns idag lokal affärsverksamhet i form av ett café, klädaffär, frisersalong, fastighetsmäklare samt restaurangverksamhet. Dessa förändringar har enligt sakägaren varit i linje med de generella principer som beskrivs i Översiktsplanen. Då Österskär precis som förslaget planområde tillhör bebyggelsekategori "Bebyggelse halvtät" bör dessa harmonisera och byggas likvärdigt. Sakägaren hänvisar även till s.46 i Översiktsplanen där följande står "vid planläggning av ny bebyggelse i Österskär ska stor hänsyn till befintlig bebyggelse tas. Viss förtätning kan dock medges för att stärka stationslägena.". Sakägaren anser att planförslaget bör följa likvärdig utveckling i området samt vad som står beskrivet i Översiktsplanen. Sakägaren önskar få en sidhänvisning till vart i Översiktsplanen det står att högre och tätare bebyggelse kan ske i kollektivtrafikhöga områden och vid knutpunkter.

Enligt sakägaren bör planförslaget följa Översiktsplanens beskrivning av områdets utveckling med lägre flerbostadshus, dvs. inte till viss del femvåningshus som enligt planförslaget, samt att förtätningen följer samma principer som skett vid Österskärs station med lägre flerbostadshus om högst tre våningar som harmoniserar med omgivningen och inte dominerar på ett sätt som fräntar området dess trivsamma miljö.

Kommentar:

Beskrivningarna i Översiktsplanen är generella och vid varje enskilt projekt behöver avvägningar tas. I och med detaljplanens direkta närhet till Tuna gårds station samt Västra Banvägen anses en högre och tätare bebyggelse vara motiverbart och i enlighet med Översiktsplanens intentioner. På sid 11 i Översiktsplanen förklaras begreppet Lokal knutpunkt, vilket översiktsplanen föreslår att Tuna eller Österskär ska utvecklas till. Översiktsplanen förklarar att, "en lokal knutpunkt är belägen i ett bra kollektivtrafikläge och har förutsättningar för ett serviceutbud. Tätheten av bebyggelse är högre jämfört med omkringliggande områden och knutpunkten utgör en mötesplats.". Det går även i linje med kommunens utveckling kring Åkersberga centrum där en högre bebyggelse med kvartersstruktur föreslås, bland annat i programmet för Åkersberga centrum. Topografien i området är ytterligare en faktor som vägs in i motivet för höjden på bebyggelsen, i öster gränsar fastigheten till en högre kulle vilket innebär att fastigheten tål högre bebyggelse utan att omgivningen påverkas i för stor utsträckning. Plan- och genomförandebeskrivningen kompletteras med fler bilder som påvisar planerad bebyggelses relation till omgivningen. Plan- och genomförandebeskrivningen föreslås utvecklas gällande tolkningen av översiktsplanen samt andra styrdokument.

15.Sakägare 3

Sakägaren vill framföra följande synpunkter:

Önskemål:

- Ej för höga, max 3 våningar för att smälta in i villa/radhus-miljön.
- Arkitektur som passar in i villamiljön, färgval, material.

- Bostadsrätter (ej hyresrätter).
- Avsatta parkeringsplatser i tillräcklig omfattning.

Kommentar:

Punkt ett, se svar sakägare 2.

Förslagen illustreringsplan och bebyggelse förslås utformas med tegel, genom att arbeta med tegel i olika kulörer har vi en förhoppning att den nya bebyggelsen hänger ihop med befintlig tegelbebyggelse längs Västra Banvägen. Plankartan säkerställer variation av kulör och materialvalet genom planbestämmelsen "längsta fasadlängd får vara max 80 meter. Om byggnads fasadlängd är längre än 50 meter ska den brytas upp i minst tre byggnadsdelar som ska variera i kulör och/eller material, takhöjd eller med förskjutningar i fasad". Redovisade förslag är illustrationer på hur det skulle kunna bli i enlighet med tolkning av detaljplanen. Slutlig utformning avgörs först i bygglövsprövningen.

En detaljplan styr varken upplåtelseform som ska inrymmas på fastigheten. Detaljplanen möjliggör för användningen flerbostad.

Inom detaljplanens område bedöms det behövas finnas 0,5 parkeringsplatser per 100 BTA. Utöver detta planeras det för besöksparkering i form av kantstensparkering längs Västra Banvägen samt att angöringsytor för servicefordon får användas som parkering kväll och natt. Mobilitetslösningar så som bilpoolsbilar ska också tillkomma inom planområdet. Detta relativt låga parkeringstal motiveras främst av områdets direkta närhet till Roslagsbanans snabbtåg samt närheten till Åkersberga centrum med stort utbud av bussar och service. Kommunens vision är att öka andelen som reser kollektivt, cyklande eller gående och parkeringssituationen i Tuna 6:151 m.fl. är i linje med denna vision.

16. Sakägare 4

Sakägaren motsätter sig höjden på bebyggelsen som föreslås i planen, det är för högt i förhållande till villabebyggelsen i området. Skisserna för bebyggelsen visar även en fel bild av hur mycket skog som finns på kullen vilket skapar en förskönad bild över hur skogen och bebyggelsen kommer förhålla sig till varandra. Sakägaren föreslår istället en bebyggelse på tre våningar för att smälta in i omgivningen. Sakägaren anser att förslaget med torg är trevligt men frågar sig om det finns en risk att platsen blir en samlingsplats på kvällen i väntan på tåget. Vidare frågar sig Sakägaren om det finns behov för lokaler i bottenvåningen som förslagen detaljplan möjliggör. Sakägaren föreslår istället mindre lägenheter vilket också gör att man får in fler lägenheter och kan sänka våningsantalet. Sakägaren framför även synpunkter på trafiken på Tunavägen och Östra Banvägen som har ökat sedan ombyggnationen av vägen vid kanalen. Det är obehagligt att ta sig fram både för gående och cyklister vid korsningen Västrabanvägen Tunavägen och järnvägsövergången mot Östrabanvägen. I och med planerad bebyggelse kommer detta även öka. Det är i nuläget dessutom mycket dåligt sikt om man skall över från Västrabanvägen till Östrabanvägen eller till Tuna station. Passagen är trång och gående, cyklister och tung trafik delar samma körfält på ena sidan.

Sakägaren föreslår:

- Lägre hus. Tre våningar som verkligt smälter in i villaområdet.

- En bild som verkligen visar realistiskt hur det kommer se ut. Inte som nu en felaktig illustration.
- Att man utreder trafiksituationen vid Tuna station och vägkorsningarna där runtom. Som naturligtvis kommer att öka mycket mer vid nybebyggelse.

Kommentar:

Se svar sakägare 2 gällande höjden på bebyggelsen samt sakägare 3 gällande kulör i relation till omgivningen. Se sakägare 1 för svar gällande trafiksituationen. Illustrationen över föreslagen ny bebyggelse har förtydligats i plan- och genomförandebeskrivningen för att skapa en mer tydlig bild av förutsättningarna på platsen.

Planuppdraget för aktuell detaljplan önskar en utveckling av Tuna gård som en lokal knutpunkt vilket även kommunens översiktsplan föreslår. Översiktsplanen föreslår även att Västra Banvägen ska utvecklas till en mer stadsmässig gata. Kommunen anser att lokaler i bottenvåningen bidrar till att detta uppfylls. I och med fler boende och närheten till stationen tror vi även att efterfrågan kommer att öka med tiden.

17.Sakägare 5

Sakägarna informerar om att de har märkt av en stor trafikökning med bl.a köbildning precis utanför när bommarna faller ner, på Tunavägen sedan järnvägsöverfarten vid Båthamnsvägen stängde. Många Österskärsbor använder idag Tunavägen-järnvägsöverfart Tuna Gård – Östra Banvägen och Margretalundsvägen till centrum.

Sakägaren ser betydande problem med en underdimensionerad trafiklösning vid järnvägsöverfarten. En komplex vägkorsning med järnvägsöverfart, två övergångsställen och en smal trottoar för både cykel- och gående innebär dålig överblick, köer och risk för olyckor. I området rör sig stora mängder skolbarn varje dag till och från skolan. Sakägaren efterlyser i samrådshandlingen information om hur denna korsningspunkt med hela sin komplexitet, järnvägsöverfart och underdimension ska kunna svälja den trafikökning som 145 nya lägenheter kommer att innebära. Sakägarens uppfattning är att trafiksituationen redan idag är osäker och dåligt fungerande och att den måste lösas innan storskalig bebyggelse i dessa kvarter tillkommer. Vidare frågar sakägaren om det inte finns några direktiv från SL kring om man får öka belastningen på denna korsning.

Sakägaren förklarar att Österskär är ett område med relativt homogen bebyggelse. Mestadels villor och radhus samt några få flerbostadshus med tre-fyra våningar. Sakägaren motsätter förslagen bebyggelse på fem våningar då det enligt sakägaren går emot kommunens egen intention för området att förslaget skall variera i höjd och typ. Vidare menar Sakägaren att samrådshandlingen redovisar en vilseledande vy, skogen är mycket mindre, lägre och glesare. Dessutom menar Sakägaren att vyn är illustrerad på ett avstånd som få upplever. Sakägarna skickade med bilder på förslag på bebyggelse som de anser är mer lämplig på platsen.

Sammanfattningsvis anser Sakägaren att

- Trafiksituationen över järnvägen måste lösas innan ny bebyggelse blir aktuell.

- De nya husen har i den förslagna storskaliga karaktären dålig anpassning till denna del av Åkersberga. Justera förslaget till tre våningar på den vänstra delen närmast Tunavägen och fyra våningar i mittendelen skulle förslaget fungera bättre.

Kommentar:

Se svar sakägare 1, 2 och 4. Kommunen har kontinuerligt avstämningar med Trafikförvaltningen som även är remissinstans och har därmed möjlighet att inkomma med synpunkter och information om deras intressen kopplat till detaljplaneförslagen.

18.Sakägare 6

Sakägaren motsätter sig förslaget att bygga ca 150 lägenheter i större flerbostadshus med 5 våningar. Österskär med sin villabebyggelse skulle helt förlora sitt utseende och karaktär om detta genomförs.

Vidare motsätter sig Sakägaren parkeringstalet på 0.5 parkeringsplatser per lägenhet vilket kommer skapa ett underskott av parkeringar som troligen kommer innebära att infartsparkeringen vid Tuna Gård inte längre blir tillgänglig för de Österskärs eller Margretelunds innevånare som idag nyttjar denna.

Kommentar:

Se svar sakägare 2 och 3.

19.Sakägare 7

Sakägaren motsätter planförslaget framförallt kopplat till förslagen höjd på fem våningar och mängden lägenheter, med motiveringen att Österskär är ett utpräglat villaområde. Flervåningshus av karaktären i planförslaget förändrar områdets atmosfär samt förändra sammansättningen av boende i området.

Sakägaren motsätter även parkeringstalet på 0,5 parkeringsplatser per lägenhet. Sakägaren anser att detta är för lågt och kommer påverka miljön för befintliga fastigheter, exempelvis infartsparkeringen vid Tunagård.

Kommentar:

Se svar sakägare 2 och 3.

20.Sakägare 8

Sakägaren är positiv till kommande bebyggelse och tackar för ett fint och genomtänkt förslag. Mycket fint med varierande byggnadshöjd och fasadmaterial.

Sammanfattande synpunkter

- Positiva till lågt p-tal i detta område då detta kan innebära att det inte tillkommer för mycket bilar utan att det lockar boende som vill nyttja det

kollektivtrafiknära området, området domineras idag av enfamiljshus som i regel har fler än en bil per hushåll, vilket bidrar till tät trafik i området i dagsläget.

- Positiv till att Västra Banvägen föreslås omformas till en mer stadsmässig gata med utrymme för även gående och cyklisterna, i dagsläget är gatan mycket trafikerad med höga hastigheter.

Kommentar:

Noterat.

21.Sakägare 9

Sakägarna motsätter sig flerbostadshus på fem våningar i området med motiveringen:

- Österskär och området Tuna kännetecknas av villor och radhusområden. Sakägarna anser att femvåningskomplex ej passar in i Österskärs befintliga bebyggelse, och är i synnerhet alldeles för höga.
- Sakägaren ser att förslaget bygge kommer att påverka hur attraktivt området anses, övergripande intryck och även fastighetsvärden.
- Sakägaren skriver att kommunens Översiktsplan 2040 är tydlig med att stor hänsyn ska tas till befintlig bebyggelse i Tuna och Österskär och detta anser sakägaren inte görs med förslagen detaljplan.
- Tunagård station är ej definierad som en lokal knutpunkt i kommunens Översiktsplan 2040 och inte heller som 'prioriterad station' med influensområde i Sverigeförhandlingen
- Naturområdet öster om planerat bygge har påtagligt naturvärde, med rödlistade arter och regelbundna observationer av fladdermöss.
- Naturområdet är ovanligt mörkt på natten och mindre besökt än andra naturområden i Österskär på grund av topologin. Det föreslagna bygget skulle göra stora intrång i naturområdet med ljus, ljud och människor i rörelse.
- Sakägarens närmiljö försämras väsentligt då flera våningar på huset (och balkonger) samt tak och takterrasser kommer att synas från botten, ovanvåning såväl som i trädgård. Naturområdets vegetation är glest så sikten är relativt 'god'.
- Ett hus på 26 m över nollplan kommer att synas tydligt från fastigheterna på Tunavägen 29-39 (och även flera hus på sträckan västerut).
- Föreslagen byggnad längst söderut kommer att torna över villorna bredvid och ligger väldigt nära Tunavägen.
- Området är redan mycket högt trafikerat. Sedan vägombyggnationen vid kanalen kör samtliga Österskärsbor som ska till centrum eller norröver via Östra Banvägen och passerar därmed området vid Tunagård station. Området är även högt trafikerat av fotgängare inklusive skolbarn.
- Sakägaren är även bekymrad över parkeringsfrågor när 73 boendeparkeringsplatser planeras till 145 lägenheter.
- Tillgänglighet för samhällstjänster på Tunavägen försvåras, nödvändig vändplan ser ut att försvinna av förslaget bygge. Hur säkras fortsatta samhällstjänster?

- Sakägaren upplever att flera påståenden i plankarta, samrådshandling och möte är vilseledande och rentav felaktiga:
 - att bebyggelse ej kommer att synas västerifrån från Tunavägen,
 - att husens fasader har en höjdskala som trappar ned mot de befintliga villorna i söder (nedtrappningen är knapp och obetydlig i sammanhanget).
 - fasadillustrationen på plankartan, visar mycket vegetation ovanför femvåningskomplexet.
 - att utvecklingen av området var bestämt som en del av Sverigeförhandlingarna samt att Tunagård är prioriterad station i översiktsplan 2040.
- För snävt och exkluderande samråd är odemokratiskt
 - Bygget påverkar hela Österskärs karaktär och skapar ett prejudikat med sin höjd och utseende. Samråd måste utlysas för en mycket större andel av närområdet.
 - Sakägaren känner till flera hushåll som ej kunde delta i samrådsmötet på grund av tekniska begränsningar och vi uppfattar att situationen diskriminerar mot hushåll som använder äldre teknologi än Microsoft Teams.
- Förtätning kring kollektivtrafiken i Österåkers kommun. En förtätning är ett bra sätt att få fler människor att kunna åtnjuta allt fantastiskt i Österåkers kommun och närheten till Stockholm med njutbar och klimatsmart pendling. Sakägaren är positiv till att lägenheter byggs vid föreslagen mark. Men storleken har betydelse.

Sakägaren framför egna förslag:

- Lägre hus, på högst 3 våningar, med betydligt färre lägenheter.
- Bostadshuset bör återspegla husen i området och smälter in i det fina villaområdet som är Tuna och Österskår.
- En utredning om hur fladdermössen påverka ska genomföras. En åtgärdsplan som begränsar byggets påverkan på naturområdet utvecklas, t ex ljus och skydd av träden.
- Belysningen utvecklas med hänsyn till grannar och till naturområdets behov av mörker.
- Se över behovet av 'lokaler för centrumändamål'. Att planera för lägenheter även på bottenvåning möjliggör för maximering av boende i lagom höga byggnader som kan ta viss hänsyn till befintlig bebyggelse och därmed medges.
- Trovärdiga illustrationer kring byggnadens utformning och hur denna kommer att se ut i närområdet delas med en bred grupp av berörda intressenter i närområdet och sprids även via Österskärs villaägareförening, Fastighetsmäklare i området m fl.
- En utredning av trafiksituationen vid Tunagårds station genomförs som utvärderar befintlig belastning samt påverkan av trafik från nya fastigheter och företagslokaler.

Kommentar:

Gällande synpunkter på utformning, höjd och översiktsplanen se svar under sakägare 2, och 3. Se sakägare 1 och 3 angående synpunkter på illustrationen, trafiksituation samt parkeringstal.

Plan- och genomförandebeskrivningen reviderats och förtydligats gällande Sverigeförhandlingen.

Kommunen gör inom detaljplanearbetet en avvägning mellan det allmänna intresset för tillkommande bostadsbebyggelse i kollektivtrafikenära lägen och de enskilda intressena hos befintliga grannfastigheter. Sammantaget gör kommunen bedömningen att omkringliggande fastigheter inte kommer att påverkas negativt av att intilliggande industrimark planläggs för flerbostadshus.

Tillgänglighet till sambällstjänst ska inte förvärras i och med förslagen detaljplan. Tunavägen påverkas inte vad gäller utrymme.

Enligt Plan- och bygglag (2010:900) 5 kap. 11, 12 §§ regleras inte hur ett samråd ska utföras, utan att kommunen ska samråda. Det innebär att samrådet kan utföras på olika sätt, samrådsmöte, annonsera på hemsidan, sätta upp material osv. Kommunen brukar vanligtvis hålla i ett fysiskt samrådsmöte samt sätta upp material i kommunhuset samt Österåkers bibliotek samt annonsera på hemsidan. I och med rådande omständigheter med Covid-19 fattades beslutet att vi skulle hålla i ett digitalt samrådsmöte samt endast sätta upp materialet i kommunhuset då Österåkers bibliotek stängdes under samma period. Information annonserades även på hemsidan. Kommunen gör i och med detta bedömningen att man uppfyller kraven enligt plan- och bygglagen som gäller för samråd. Gällande samrådsretsen så ska Kommunen avgöra, enligt PBL 5 kap. 9 § vilka som anses vara berörda av detaljplanen. I detta fall bedömdes fastighetsägare inom ett avstånd om ca 70 meter från planområdet vara direkt berörda av detaljplanen. Ett missiv skickades ut till dessa. Utöver sakägare har vi även en sändlista över myndigheter och föreningar m.fl. som vi alltid skickar missiv till och som har rätt att yttra sig gällande planen.

Naturområdet ingår ej i detta planområde och är planlagd som allmän plats parkmark. Området har inventerats för talticka, reliketbock, brun guldbagge och pollinatörer och det bedöms inte finnas några identifierade känsliga arter inom detta område.

22.Sakägare 10

Sakägaren anser inte att man med ett 20 + meters bebyggelse tar stor hänsyn till befintlig bebyggelse i Tuna och Österskär som sägs i kommunens Översiktsplan 2040. Bebyggelsen kommer synas i stora delar av området och kommer enligt sakägaren påverka attraktionen och värdet på fastigheterna i området. Det finns i dagsläget inga 5 våningshus i området, endast ett tre våningshus med lägenheter skulle innebära en stor förtätning och förändring för området. Sakägaren menar att tre våningshus i sådana fall är mer lämpat för området.

Sakägaren förstår att förtätning kring kollektivtrafiken i Österåker behöver göras dock anser sakägaren att Tuna gård inte är en av de definierade lokala knutpunkterna i Översiktsplanen och heller inte som ”prioriterad station”. Förtätning bör ske kring de områdena som definieras i översiktsplanen. Det finns andra områden inom kommunen enligt sakägaren som passar för 5 våningshus.

Sakägaren citerar vidare översiktsplanen, ”Tuna och Österskär utgörs främst av småhus och har viss offentlig och kommersiell service. Österskär är till stor del utbyggt och möjligheten till ytterligare förtätning är begränsad”. Sakägaren tycker i och med detta att det är oklart att man nu föreslår bygga ett flerfamiljshus i Österskär.

Kommentar:

*Gällande synpunkter på utformning, höjd och översiktsplanen se svar under sakägare 2 och 3.
Gällande omgivningens påverkan av nya fastigheten se svar under sakägare 9. Plan- och genomförandebeskrivningen har även reviderats och tydliggjorts vad gäller tolkningen av översiktsplanen sedan planen var ute på samråd.*

23.Sakägare 11

Sakägaren framför följande synpunkter:

1. Att bygga höga bostäder mitt i ett villaområde i Österskär förstör känslan i området.
2. Kommer bli mycket buller/störning under tiden som detta tar att bygga. Sakägaren bedriver hudvård/spa verksamhet på sin fastighet och denna verksamhet kommer påverkas mycket negativt under tiden från byggstart och framåt p.g.a. buller. Ljudet/bullret från bygget kommer även vara ett stort störningsmoment för sakägaren privat då deras fritidssysselsättning sker utomhus på sin fastighet under ca halva året.
3. Värdet på sakägarens samt övriga villor som ligger mittemot (på Östra Banvägen) kommer sannolikt enligt sakägaren att gå ned. Det kommer enligt sakägaren vara mycket insyn från de höga husen, rakt in på sakägarens/de villor som ligger mittemot det tänkta bygget.
4. I dagsläget ser sakägaren en ökning av trafik på Östra Banvägen sedan omläggningen av vägarna vid centrum, speciellt sedan Båthamnsvägen stängde för att ta sig ut på 276:an. Folk som bor i Österskär verkar välja Östra Banvägen för att både ta sig till centrum samt att ta sig ut från Åkersberga. Sakägaren har barn som korsar Östra Banvägen varje dag för att ta sig till tåget samt gå över till gångvägen för att promenera eller cykla. Sakägaren upplever att det känns osäkert att låta hans barn gå över där bl.a för att få hålla hastighetsgränsen. Förslagen detaljplans skulle enligt sakägaren innebära ytterligare ökning av antalet bilar i området och trafik.

Sakägaren motsätter sig inte att det byggs bostäder på förslagen fastighet men motsätter sig höghus. Enligt sakägaren passar detta inte in i området och det finns andra platser i kommunen där flerbostadshus med 5 våningar passar bättre. Sakägaren föreslår en höjd på 2 våningar.

Kommentar:

*Gällande synpunkter på utformning, höjd och trafiksituationen se svar under sakägare 1, 2, och 4.
Gällande omgivningens påverkan av nya fastigheten se svar under sakägare 9.*

Gällande störningar under genomförandeskedet går det inte att säkerställa att störande ljud inte kommer förekomma. Detta regleras och hanteras i bygglovet.

24.Sakägare 12

Sakägarna är positiva till byggnationen av Västra Banvägen. Sakägaren har bott i området sedan 70-talet och ber kommunen utforma en långsiktig plan för bebyggelseutvecklingen i området. Finns det någon rutin på hur högt man får bygga? Eller hur det får se ut?

Sakägaren motsätter sig höjden på föreslagen bebyggelse. Sakägaren undrar om det är möjligt att ändra detaljplanen på sin fastighet för att bygga femvåningsbebyggelse.

Kommentar:

Kommunens översiktsplan är det styrdokument som beskriver kommunens tänkta bebyggelseutveckling generellt för kommunen som helhet. En aktuell översiktsplan över hela kommunens yta är något alla kommuner ska ha enligt plan- och bygglagen. Av kommunens översiktsplan framgår grunddragen i den tänkta användningen av mark och vatten, utveckling och bevarande av den redan byggda miljön samt hur riksintressena ska tillgodoses. För övrigt hanteras planering, utformning av bebyggelse och infrastruktur i olika detaljeringsgrad genom program och detaljplaner samt bygglov.

Gällande synpunkter på utformning, höjd och översiktsplanen se svar under sakägare 2 och 3.

Om en fastighetsägare önskar ändra detaljplanen på sin fastighet får fastighetsägaren kontakta kommunen för att stämma av förutsättningarna för önskvärd utveckling och därefter eventuellt ansöka om ett planbesked hos kommunen. I planbeskedet tar kommunen ställning om ett framtida planarbete är aktuellt eller inte.

25.Sakägare 13

Sakägaren har inte blivit informerad om samrådet och samrådsmötet på samma sätt som sina grannar trots att även sakägarens fastighet ligger i anslutning till förslagen detaljplan. Sakägaren önskar en förklaring på detta. Sakägaren upplever det som odemokratiskt.

Sakägaren motsätter sig inte en utveckling kring stationen eller flerbostadsbebyggelse på förslagen fastighet men motsätter sig förslagen höjd på 5 våningar. Högsta befintliga bebyggelse i Tuna/Österskär är tre våningar med en betydligt glesare planering. Sakägaren lägger fram de nyligen uppförda bostäderna/lokaler vid Österskärs station som ett gott exempel. Sakägaren poängterar även att bebyggelsen som illustreras på plankartan är missvisande, träden på kullen ger en fel bild. Byggnadens höjd i relation till de glesa träden kommer enligt sakägaren innebära insyn på deras fastighet.

Sakägaren menar också att de nya bostäderna kommer väsentligt öka fordonstrafiken i området samt trafik av människor i skogen som angränsar till deras fastighet. Detta kommer påverka värdet på deras fastighet. Skogen kring kullen hyser även en stor artrikedom och sakägaren observerar ofta olika sorters djur. Sakägaren befarar att djur och växter trängs undan av ljus/ljud från de föreslagna husen som tornar upp sig i samma höjd som den högsta skogen. Sakägaren anser att detta inte lyfts som en

problematik i samrådshandlingarna trots att man enligt kommunens översiktsplan för 2040 har som uttalat mål att främja växt- och djurliv, i synnerhet i redan tätbebyggda områden.

Sakägaren påpekar att motiveringen att Översiktsplanen och Sverigeförhandlingen skulle vara argument för bebyggelse på fastigheten är fel. Tuna station är varken omnämnd som prioriterad station för SF eller en lokal knutpunkt i ÖP2040. Sakägaren anser att det som står i Översiktsplanen om Tuna/Österskär inte är förenligt med förslagen detaljplan.

Kommentar:

Vi ber om ursäkt att sakägaren inte fått den information som den skulle fått, vi korrigerar det och sakägaren kommer få ett missiv utskickat under granskningsperioden, precis som övriga sakägare. Detta var ett förbiseende från kommunens sida.

Gällande synpunkter på utformning, höjd, illustration, naturområdet, trafiksituationen, parkeringstal, Sverigeförhandlingen och översiktsplanen se svar under sakägare 1, 2, 3, 4 och 9.

26. Sakägare 14

Sakägarna framför sammanfattningsvis följande synpunkter:

- Minska husens höjd till max 3 våningar
- Öka den fria ytan mellan husen
- 1,0 p-platser per 100 BTA

Sakägarna framför att i Översiktsplanen för 2040 framgår det att planområdet ligger utanför, influensområde 1000 meter från Åkersberga centrum. På sidan 36 i Översiktsplanen 2040 visas också att området söderut från, influensområdet 1000 meter, anges som ”Bebyggelse halvtät”. Sakägarna redovisar sedan vad som ingår under kategorin ”Bebyggelse halvtät”. Sakägarna framför följande synpunkter:

- Att Översiktsplan 2040:s princip för ”Bebyggelse halvtät”, ”Intill knutpunkter föreslås mer yteffektiv bebyggelse (lägre flerbostadshus eller stadsradus)”. skall följas i planförslaget. En bebyggelse med lägre flerbostadshus för planområdet, utgör en bättre balans i området än de föreslagna 5-våningshusen enligt sakägarna. Bebyggelsen bör inte vara högre än tre våningar och mer likt bebyggelse vid t ex Österskärs Station, Österskärs Handel och annan bebyggelse i området samt Brf Spårets trevåningshus. Sakägarna skickar med bilder för att förtydliga sina argument.
- Att förslaget ej följer Översiktsplanen 2040 och den karaktär av villaområde som det är i Österskär. På sid 46 i denna står att ”Österskär är till stor del utbyggt och möjligheten till ytterligare förtätning är begränsad. Vid planläggning av ny bebyggelse ska stor hänsyn till befintlig bebyggelse tas.”
- Att förslaget innebär att det blir en isolerad ö av stadsbebyggelse omgiven av villaområden, som ej överensstämmer med Österåkers kommuns uttalade plan att utveckla bebyggelse med hänsyn till befintliga kulturvärden.

- Att det bör finnas bra utrymme för utevistelse runt fastigheterna, som det ser ut nu, även om det blir 3 vån, så blir det lite utrymme för de boende och som till stor del består av ett garagetak. Om ytan är för liten kommer de boende utnyttja grönområdet i stället för grillning m.m. och slitage blir för stor.
- Att det i ”Samrådshandling Tuna 6_151 m.fl. 20210113” felaktigt hänvisas till Översiktsplan 2040, men där Tunagårds station ej definierad som prioriterad station och inte heller inom influensområde i Sverigeförhandlingen.
- Bilparkeringsantalet för bostäderna skall vara 1,0 p-platser per 100 BTA. All parkering ska lösas på den egna fastigheten, vilket är enligt PBL. Det är också den p-policy som Österskärs vägförening tillämpar.
- Sakägarna anser det förnuftsstridigt att ha 0,5 p-platser per 100 BTA. Detta då det vid flera nybyggnationer runt Österåker med flerbostadshus, är visat att de planerade antal parkeringsplatser är för få i förhållande till hur många fordon lägenhetsinnehavarna har. Detta har skapat belastning på närliggande gator och parkeringar som är avsedda för annat ändamål.

Kommentar:

Gällande synpunkter på utformning, höjd, illustration, Sverigeförhandlingen och översiktsplanen se svar under sakägare 2, 3, 4 och 9. Gällande trafiksituationen och parkeringstalet se sakägare 1 och 3.

27.Sakägare 15

Sakägarna framför att planförslaget utgår från översiktsplanen för utveckling av de centrala delarna av Åkersberga, där stadsmässiga flerbostadshus är en del av förslaget. Tuna stations område är enligt sakägarna en del av villaområdet i Österskär och inte en del av de centrala delarna av Åkersberga. Området intill Tuna station är en integrerad del i den villabebyggelse som Österskär består av. Sakägaren anser därför att detaljplanen bör tillåta bebyggelse med villor, radhus eller flerbostadshus som överensstämmer med den intilliggande villabebyggelsen. Däremot motsätter sig sakägarna stadsmässiga flerbostadshus.

Sammanfattningsvis framför sakägarna följande:

- I de fall detaljplanen tillåter byggnation av flerbostadshus på området ska dessa anpassas till omgivningen och vara maximalt 2 -3 våningar högt.
- Bebyggelsen bör vara så pass gles så att tillgång till grönområde överensstämmer med karaktären på villaområdet. Det innebär att användbart grönområde skall finnas både mellan och framför husen. Med användbart område avser sakägaren att hänsyn tas till markens beskaffenhet, grönområden bakom de avsedda fastigheterna är relativt brant och därmed svår att utnyttja för fritidsaktiviteter.
- Parkering i tillräcklig grad måste finnas till varje bostad, planen bör ange 1,0-platser per 100 BTA, så att tillräcklig parkering för alla boende finns på egen tomt. Även om området ligger nära Roslagsbanans station är avståndet till förskolor och skolor relativt långt, därför behöver många hushåll tillgång till bil. Parkering på område utanför egna tomten är inte möjlig.
- De i förslaget beskrivna affärs- kontors eller gemensamhetslokalerna i bottenvåningen är tveksamma. Området vid Tuna Station är inte, och

kommer inte bli, en central del av Åkersberga varför risken är stor att sådana lokaler blir dåligt utnyttjade.

- Planen att förändra hela Västra Banvägen till en ”stadsgata” är olämplig. Stora delar av bebyggelsen utmed vägen är radhus som kraftigt skulle påverkas negativt av en sådan förändring. Andra befintliga vägar, bör liksom idag, användas som tillfartsvägar till Österskär.

Ett bevarande av hela Österskär som villaområde med sin trivsamma miljö och stora kulturvärden är viktigt.

Kommentar:

Gällande synpunkter på utformning, höjd, lokalyta, illustration, Sverigeförhandlingen och översiktsplanen se svar under sakägare 2, 3, 4 och 9. Se sakägare 1 och 3 angående trafiksituation samt parkeringstal.

28.Sakägare 16

Sakägaren framför synpunkterna att Österskär är ett område med övervägande enbostadshus. Sakägaren motsätter sig höjden på fem våningar då det inte är förenligt med omkringliggande bebyggelse i Österskär. Femvåningshus skulle enbart kränka privatlivet för omkringliggande villabebyggelse enligt sakägaren. Sakägaren ser inget ekonomiskt eller liknade som positivt kan komma ut för Österskär av att bygga dessa femvånings hus endast fördelar för exploitörerna som bygger.

Kommentar:

Gällande synpunkter på utformning och höjd se svar under sakägare 2 och 3. Gällande värdet på fastigheterna inom området se svar under sakägare 9.

29.Sakägare 17

Sakägaren framför följande synpunkter

1. Stadsmässiga flerbostadshus på fem våningar passar ej in i området
 - Österskär och området Tuna kännetecknas av villor och radhusområden. Det finns inga hus över tre våningar. Sakägaren anser att femvåningskomplex ej passar in i Österskärs befintlig bebyggelse. Flera hus på fem våningar i samlat komplex kommer att torna över villorna på Östra och Västra Banvägen. Känslan av mysiga villakvarter försvinner helt.
 - Sakägaren ser att förslaget bygge kommer att påverka hur attraktivt området anses, övergripande intryck och även fastighetsvärden.
2. Kommunens översiktsplan 2040 är tydlig med att stor hänsyn ska tas till befintlig bebyggelse i Tuna och Österskär. Jag tycker inte det stämmer överens med detta förslag.
3. Förtätning kring kollektivtrafiken i Österåkers kommun
 - En förtätning är ett bra sätt att få fler människor att kunna åtnjuta allt fantastiskt i Österåkers kommun och närheten till Stockholm med njutbar och klimatsmart pendling. Sakägaren är positiv till att lägenheter byggs vid

- förslagen mark. Men storleken har betydelse.
4. Boende på Tunavägen (29-39) kommer att påverkas betydligt
 - Ett hus på 26 m över nollplan kommer synas tydligt från fastigheterna på Tunavägen 29-39 (och även flera hus på sträckan västerut).
 - Förslagen byggnad längst söderut kommer att torna över villorna bredvid och ligger väldigt nära Tunavägen
 - Den egna närmiljön försämras väsentligt då flera våningar på huset (och balkonger) samt tak och takterrasser kommer att synas från botten, ovanvåning såväl som i trädgård. Naturområdets vegetation är gles – tall, döda träd, samt fornlämningar – så sikten är relativt ”god”
 5. Ohållbar trafiksituation, farlig skolväg och parkeringsproblem
 - Området är redan mycket högt trafikerat. Sedan vägombyggnationen vid kanalen kör samtliga Österskärsbor som ska till centrum eller norröver via Östra Banvägen och passerar därmed området vid Tunagård station. Området är även högt trafikerat av fotgängare inklusive skolbarn.
 - Sakägaren är även bekymrad över parkeringsfrågan när 73 boendeparkeringsplatser planeras till 145 lägenheter.
 6. Vilseledande beskrivning
 - Sakägaren förklarar att det är flera som upplever att det finns påstående i plankarta, samrådshandling och möte som är vilseledande och rentav felaktiga:
 - Att bebyggelse ej kommer synas västerifrån från Tunavägen
 - Att husens fasader har en höjdskala som trappar ner mot de befintliga villorna i söder (nedtrappningen är knapp och obetydlig i sammanhanget).
 - Fasadillustrationen på plankartan, visar mycket vegetation ovanför femvåningskomplexet.
 - Att utvecklingen av området var bestämt som en del av Sverigeförhandlingarna samt att Tunagård är prioriterad station i översiktsplanen 2040
 7. För snävt och exkluderande samråd är odemokratiskt
 - Bygget påverkar hela Österskärs karaktär och skapar ett prejudikat med sin höjd och utseende. Samrådet måste utlysas för en mycket större andel av närområdet.
 - Jag känner till flera hushåll som ej kunde delta i samrådsmötet på grund av tekniska begränsningar och jag uppfattar att situationen diskriminerar mot hushåll som använder äldre teknologi än Microsoft teams.

Kommentar:

Gällande synpunkter på utformning, höjd, lokalyta, illustration, Sverigeförhandlingen och översiktsplanen se svar under sakägare 2, 3, 4 och 9. Se sakägare 1 och 3 angående trafiksituation samt parkeringstal. Gällande samrådets utformning samt omgivningens påverkan av nya fastigheten se svar under sakägare 9. Plan- och genomförandebeskrivningen har även reviderats och/eller förtydligats sedan planen var ute på samråd efter påvisande från allmänheten att påståenden upplevdes felaktiga bl.a. gällande Sverigeförhandlingen. Illustrationen över bebyggelsen har även tagits bort från plankartan.

Sakägaren motsätter sig höjden och utformningen på bebyggelsen. Sakägaren menar att denna typ av bebyggelse inte passar in i Österskär. Sakägaren föreslår att bebyggelsen kan utformas likt det som uppförts i Kanalstaden och vid Österskärs station, alltså lägre flerbostadshus. Sakägaren tar även upp andra exempel utanför Österåkers kommun så som Norra Djurgårdsstaden. Denna form av bebyggelse menar sakägaren ger en mildare och trivsammare miljö för befintliga och framtida boende. Vidare frågar sakägaren om det finns ett skönhetsråd i kommunen?

Kommentar:

Gällande synpunkter på utformning, höjd och översiktsplanen se kommunens tankar och svar under sakägare 2, och 3. Kommunen har inget så kallat skönhetsråd. Kommunens översiktsplan är det styrdokument som bland annat beskriver kommunens övergripande tankar och förslag kring bebyggelseutveckling och bebyggelsekaraktär.

Det finns inget skönhetsråd i kommunen. Gestaltning hanteras både i samband med detaljplaneläggning och i bygglöv och regleras utifrån vad som kan regleras utifrån gällande lagstiftning.

Ändringar inför granskning

Plankartan

- Plankartan har uppdaterats från användningen bostäder till användningen flerbostad.
- Illustrationsbilden över förslagen bebyggelse har tagits bort från plankartan
- Illustrationsplanen föreslås revideras vad gäller ny utformning av bebyggelsen osv.
- Plangränsen föreslås uppdateras i plankartan, bilderna i plan- och genomfröandebeskrivningen har utifrån nya plangränsen reviderats.
- Planbestämmelsen gällande max BTA har utökats till 15 200 kvm från samrådsförslagets 14 600 kvm. Detta påverkar inte höjden på bebyggelsen, utan den är den samma som vid samråd.
- Området mellan södra och norra byggrätten i plankartan har reviderats från prickmark till korsmark.
- Planbestämmelserna ”Höjdsättningen av byggnader ska göras så att dessa inte skadas vid extrema regn. Marken intill byggnader ska anläggas med frånlut” och ”Byggnation ska utföras med tung byggnadsstomme som klarar riktvärdena för kännbara vibrationer” har omformulerat och uppdaterats till ”Färdigt golv ska anordnas över nivån +4,8 meter över nollplanet. Mark intill byggnader ska anläggas med frånlut”, ”Byggnader ska grundläggas och utföras så att riktvärden beträffande komfortvägd vibrationsnivå i bostadsrum ej överskrids” och ”Byggnader ska grundläggas och utföras så att riktvärden beträffande maximal stomljuds nivå i bostadsrum ej överskrids”.

Plan- och genomförandebeskrivning

- Förtydliganden har gjort i plan- och genomförandebeskrivningen gällande tolkningen av kommunens Översiktsplan samt tolkningen av kommunens åtagande och influensområde för Sverigeförhandlingen
- Illustrationsbilden reviderats gällande grönskans gestaltning på kullen i väster, i plan- och genomförandebeskrivningen.
- Resonemang angående val av höjd på bebyggelsen har förtydligats i text och bild i plan- och genomförandebeskrivningen.
- Mobilitetslösningar har lyfts in i plan- och genomförandebeskrivningen.
- Text om markavvattningsföretag som finns i området har lagts in i plan- och genomförandebeskrivningen.
- Riskutredningen har uppdaterats för att förtydliga det som bland annat Storstockholms brandförsvaret ansåg bör tydliggöras b.la gällande det som identifierats som eventuella risker för Roslagsbanan. Plan- och genomförandebeskrivningen har sedan uppdaterats utifrån den utredningen.
- Standardtexten angående radon har uppdaterats och innehåller b.la inte längre att en radonundersökning kan komma att krävas vid bygglovsansökan. Istället ska grundkonstruktioner utföras radonskyddande
- Bullerutredningen har uppdaterats sedan detaljplanen var ute på samråd gällande önskade ändringar avseende prognos år samt tågtyper och framtida tågtrafik. Plan- och genomförandebeskrivningen har sedan uppdaterats utifrån detta. Plan- och genomförandebeskrivningen har även uppdaterats med text angående högtalarutrop och buller från underhållsarbete, i enlighet med Trafikförvaltningens yttrande.
- Avsnittet social hållbarhet i plan- och genomförandebeskrivningen har utvecklats med ett stycke angående brottsförebyggande/trygghetsrelaterande tänkande.
- Avsnittet om ansvarsfördelning har utvecklats med stycken om Kommunens, Exploatörens och Österåkersvatten ABs ansvarsfördelningar.
- Text om att mobilitetstjänster regleras i Exploateringsavtalet har lagts till
- Förtydliganden har gjorts under administrativa frågor angående omprövning av Tuna GA:4.
- Förtydliganden har gjorts under administrativa frågor angående markinträang för allmän plats.
- Intrångskarta har lagts till i plan- och genomförandebeskrivningen.

I övrigt har mindre redaktionella ändringar gjorts i planhandlingarna.

Maria Bengs
Planchef

Sara Larsson
Planarkitekt