

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

Ett förslag till detaljplan för **Tuna 6:151 m.fl.** har varit på granskning 24 september – 22 oktober 2021. Handlingarna har varit tillgängliga i Alceahuset, Hackstavägen 22 samt på kommunens hemsida.

Detaljplanen hanteras med standard förfarande.

Inkomna yttranden sammanfattas och kommenteras i detta granskningsutlåtande. Synpunkterna återges som en 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>Ingen erinran</i> |
| 2. Lantmäteriet | |
| 3. Trafikverket | |
| 4. Trafikförvaltningen | |
| 5. Vattenfall Eldistribution AB | <i>Ingen erinran</i> |
| 6. Skanova | |
| 7. Norrvatten | <i>Ingen erinran</i> |
| 8. E.ON Energidistribution AB | <i>Ingen erinran</i> |
| 9. E.ON Energiinfrastruktur AB | <i>Ingen erinran</i> |
| 10. Storstockholms brandförsvär | |
| 11. Polismyndigheten | |
| 12. Naturskyddsföreningen Österåker | |
| 13. Kommunala pensionärsrådet | |
| 14. Socialnämnden | |

Sakägare och samfälligheter enligt fastighetsförteckningen

15. Sakägare 1
16. Sakägare 2
17. Sakägare 3

18. Sakägare 4
19. Sakägare 5
20. Sakägare 6
21. Sakägare 7
22. Sakägare 8
23. Sakägare 9
24. Sakägare 10
25. Sakägare 11
26. Sakägare 12
27. Sakägare 13
28. Sakägare 14
29. Sakägare 15
30. Sakägare 16
31. Sakägare 17
32. Österskärs vägförening
33. Österskärs villaägarförening

Privatpersoner

34. Privatpersoner (*totalt ca 80 yttranden*)

Yttranden

1. Länsstyrelsen

Länsstyrelsen har tagit emot rubricerad detaljplan för granskning. Detaljplanen syftar bland annat till att möjliggöra för ny bostadsbebyggelse. Länsstyrelsen har utgått från innehåller i 5 kap. 22 § plan- och bygglagen (2010:900), PBL, i deras granskning av ärendet och har inga synpunkter på förslaget utifrån deras ingripandegrunder.

Kommentar:

Noteras.

2. Lantmäteriet

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.

Kommentar:

Kommunen anser att det framgår tydligt vad som på samma ark är plankarta respektive illustration. Yttrandet föreslås inte föranleda någon förändring av planhandlingarna.

3. Trafikverket

Trafikverket har tagit del av rubricerat ärende gällande förslag till detaljplan för Tuna 6:151 med flera, i Österåkers kommun. Planområdet är placerat ca 15 meter från spårmittpå Roslagsbanan, som är utpekade riksintresse för kommunikationer. Trafikverket har inte blivit remitterade i samrådskedet och lämnar härmed sina första formella synpunkter i ärendet.

Trafikverket yttrar sig i egenskap av ansvarig myndighet för den långsiktiga infrastrukturplaneringen för vägtrafik, järnvägstrafik, sjöfart och luftfart samt för byggande och drift av statliga vägar och järnvägar med utgångspunkt i ett trafikslagsövergripande perspektiv. Trafikverket stöttar även länsstyrelsen i deras arbete med att bevaka utpekade riksintressen.

Roslagsbanan

Utpekandet av Roslagsbanan som riksintresse innebär, precis som anges i planbeskrivningen, att järnvägsanläggningen ska skyddas mot åtgärder som kan påtagligt försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av den enligt 3 kap. 8 § andra stycket miljöbalken.

Som tillägg till detta kan Trafikverket meddela att det i dagsläget pågår en översyn av riksintressen för kommunikationer för de fyra trafikslag som nämns ovan. I augusti

2020 antogs nya kriterier för vilka anläggningar som bedöms vara av riksintresse och under våren 2022 bedömer Trafikverket att ett uppdaterat utpekande kommer att kunna beslutas och publiceras. Till följd av de nya kriterierna bedöms Roslagsbanans sträckning mellan den kommande stationen Arninge och station Österskär utgå som riksintresse. Sträckningen är dock fortsatt klassificerad som riksintresse tills beslut är taget.

Byggnadshöjd

Trafikverket noterar att byggnadshöjder överstiger en totalhöjd om 20 meter.

LFV är sakägare till CNS-utrustning och ska kontaktas när byggnader och andra objekt planeras som är 20 meter eller högre över marknivån. Swedavia står till tjänst med att utföra en flyghinderanalys och även genomföra luftrumsutredningar. De utreder eventuell påverkan på samtliga flygplatsers influensområden och tekniska system kopplade till flygverksamhet. Höga objekt riskerar att störa de tekniska systemen genom elektromagnetiska störningar.

Trafikverket anser att både LFV och Swedavia bör bli remitterade i ärendet, om detta inte redan har gjorts.

Kommentar:

Trafikverket ingick som remissinstans i detaljplanens sändlista vid samråd, vi beklagar att utskicket inte levererats.

Sedan september 2022 är Roslagsbanan mellan Arninge och Österskär inte längre klassificerad som riksintresse.

Luffartsverket samt Stockholm-Arlanda flygplats ingår som remissinstanser i denna detaljplan och har således fått utskick vid granskning av detaljplanen. Kommunen har inte erhållit någon återkoppling från dessa under granskningsperioden.

4. Trafikförvaltningen

Sammanfattande bedömning

Region Stockholms trafikförvaltning kan inte utesluta att överklaga detaljplanen om följande synpunkter inte åtgärdas innan ett antagande:

- Bullerutredningen behöver åtgärdas.
- Genomförandavtal behöver tecknas.

Region Stockholms synpunkter på förslaget

Region Stockholm har granskat detaljplanen utifrån det som lyfts i samrådet men anses inte omhändertagits. Om förändrade förutsättningar tillkommit kommer även det tas upp.

Anläggning och infrastruktur – Roslagsbanan

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.

Avstånd till Roslagsbanan

Region Stockholm yttrade sig i samrådet att bebyggelsen i första hand ska planeras utifrån Roslagsbanans generella skyddsavstånd på 25 meter från spårets ytterkant.

Region Stockholms trafikförvaltning för en dialog med kommunen att möjliggöra för en tillfällig cykelbana på den fastighet som tillhör AB SL och är reserverad för ett eventuellt framtida dubbelspår samt är en järnvägsfastighet. En sådan funktion kan endast användas fram till dess att ett dubbelspår byggs. Region Stockholm ställer sig därmed nu tveksamt till om de funktioner som krävs inryms på intilliggande fastigheter. Region Stockholm önskar därmed att kommunen ser över funktionen mellan de tillkommande bostäderna och ett eventuellt framtida dubbelspår för att säkerställa att ett sådant inte omöjliggörs. Trafikförvaltningen välkomnar en dialog med kommunen avseende säkerställande av utrymme ett eventuellt framtida dubbelspår. I ett fall där dubbelspår byggs krävs även att den passagen i plan för fordon stängs och en alternativ lösning krävs på platsen, vilket kommunen behöver säkerställa.

Buller, vibrationer och stomljud - bullerutredning

Beräkningarna avseende ekvivalentnivån är beräknade med 30-80 km/h, lägst hastighet närmast Tunagårds station. En anpassning av hastigheter vid stationer ska inte göras eftersom den nordiska beräkningsmodellen ej beaktar ljud från inbromsning och acceleration. Dessutom förekommer tomtåg som ej stannar vid stationerna. Beräkningarna ska grunda sig på banavsnittets STH.

Då beräkningarna är gjorda med för låg hastighet blir även resultaten för ekvivalenta ljudnivåer missvisande. Beräkningarna för ekvivalenta ljudnivåer ska således göras om och slutsatserna i bullerrapporten justeras. Region Stockholm behöver således granska och godkänna bullerrapportern innan planen antas. Region Stockholms trafikförvaltning kan inte utesluta att överklaga detaljplanen om inte förutsättningarna avseende buller är klargjorda.

Plankarta

Plankartan har efter samrådsyttrande kompletterats med skyddsbestämmelser för stomljud och vibrationer. Region Stockholm bedömer att planbestämmelserna ska kompletteras med de aktuella riktvärden som finns, detta då de inte regleras i BBR och kan därmed vara otydligt inför kommande skeden i byggprocessen.

Planbestämmelserna bör formuleras enligt följande 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.”

Avtal och information inför fortsatt planarbete

I samrådsyttrande framfördes att ett genomförandevaltal behövdes tecknas innan detaljplanen antas och informerades att exploatören skulle inkomma med ”Blankett för anmälan av aktiviteter som påverkar kollektivtrafiken”. Region Stockholm har ännu inte fått in en sådan blankett och därmed har heller inga avtal tecknats. Om genomförandevaltal inte är tecknat innan antagande kan Region Stockholms trafikförvaltning inte utesluta att överklaga detaljplanen. Genomförandevaltal krävs för att säkerställa att byggnationen inte påverkar Roslagsbanans anläggning och planen därmed är genomförbar.

Övrigt

Dagvattenutredningen visar på att bräddning kan komma att ske genom banvallen. Utredningens slutsats är att flödet bör bli detsamma som idag. Region Stockholms trafikförvaltning ser att dagvattenhanteringen bör hanteras vidare tillsammans med det arbete kommunen planerar för Västra Banvägen för att minimera att breddning sker genom banvallen. Trafikförvaltningen vill även informera om att banvallens konstruktion är äldre och inte enbart behöver vara uppbyggd av makadam.

Ljusstörningar från spårtrafik behöver beaktas och analyseras inför ett genomförandevaltal för att säkerställa att risk för detta inte förekommer för de nybyggda bostäderna

Kommentar:

En riskbedömning har tagits fram för planförslaget. Resultatet av denna analys visar att planerad bebyggelse inte medför några risker för Roslagsbanan, samt att Roslagsbanan inte innebär oacceptabla risker för bebyggelse i detta läge, som kan klassas som oacceptabla. Detta med avseende på avståndet mellan bebyggelse och spårmitt som i dagsläget uppgår till ca 24 meter och vid en eventuell framtida utbyggnad till dubbelspår kan avståndet minska till ca 19 meter, samt att hastigheter på tåg och vägfordon förväntas vara begränsade.

Cykelbanan på den östra sidan av Västra Banvägen hanteras inte inom denna detaljplan utan i ett pågående arbete med detaljplan för hela Västra Banvägen. Österåkers kommun har inte för avsikt att ta bort möjligheten till en framtida utbyggnad av dubbelspår på Roslagsbanan och är medvetna om att den tilltänkta cykelbanan inte ryms om en dubbelspårsutbyggnad skulle bli aktuell i framtiden. Järnvägs korsningen ligger utanför aktuellt planområde och behandlas inte inom denna detaljplan.

Bullerutredningen har uppdaterats efter granskning gällande bl.a. beräknad hastighet på tågen. Utredningen har också tydliggjorts gällande dess koppling till detaljplaneförslaget och bullerriktvärdena. Det är detaljplaneförslaget som bör bedömas i förhållande till bullerriktvärdena inte exploatörens skiss, skissen kan ändras och frågan prövas slutligen vid bygglovskedet. Bullerutredningen presenterar två olika scenarion som kommunen tagit ställning till i plan- och genomförandebeskrivningen. Kommunen har även haft en dialog med Trafikförvaltningen till följd av detta yttrande och Trafikförvaltningen har fått ta del av den uppdaterade bullerutredningen.

Mellan samråd och granskning kompletterades plankartan 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" i likhet med Trafikförvaltningens samrådsyttrande. Eftersom riktvärden kan förändras bör inte de exakta riktvärdena skrivas in i plankartan utan plankartan ska styra vilka riktvärden som ska följas. Enligt plan och bygglagen (PBL (2010:900) 4 kap. 12 § 3 punkten) får högsta tillåtna värden för störningar genom luftförorening, buller, skakning, ljus eller andra olägenheter som omfattas av 9 kap. miljöbalken enbart regleras om det finns särskilda skäl för det. På Boverkets "PBL-kunskapsbanken" förtydligas detta med att den typen av planbestämmelser inte ska används vid planläggning av exempelvis bostäder. Lika tydlig som att man enbart i särskilda fall ska reglera högsta tillåtna värden finns det krav i plan- och bygglagen (PBL (2010:900) 4 kap 33 §) på att bullervärden ska redovisas i planbeskrivningen. Då Trafikförvaltningen fortsatt i sitt granskningsyttrande ansåg att det var av vikt att riktvärdena skrivs in exakt i plankartan har kommunen valt att komplettera bestämmelsen med dess exakta värden, enligt Trafikförvaltningens önskemål.

Gällande dialogen angående dubbelspår så förs det dialog mellan Trafikförvaltningen och kommunen i frågan, bland annat i samband med detaljplanarbetet för Västra Banvägen.

Exploatören har blivit informerad om Trafikförvaltningens yttrande om bl.a. genomförandeavtal och meddelar att de har ett signerat avtal som är daterat till innan detaljplanens granskningstid.

Projektgruppen som upprättar förslag till detaljplan för Västra Banvägen har tagit del av Trafikförvaltningens granskningsyttrande. Dagvattenhantering bl.a. kring banvallen hanteras inom ramen för detaljplanarbetet för Västra Banvägen.

5. Vattenfall Eldistribution AB

Vattenfall Eldistribution AB har inga elnätansläggningar inom området för aktuell detaljplan och har därför inget att erinra i detta ärende.

Kommentar:

Noteras.

6. 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. Exploatören bekostar sådan omläggning som är nödvändig till följd av exploateringen.

7. Norrvatten

Norrvatten berörs inte av detaljplanen.

Kommentar:

Noteras.

8. E.ON Energidistribution AB

E.ON Energidistribution AB har studerat de inkomna handlingarna och har inget mer att erinra i ärendet.

Kommentar:

Noteras.

9. E.ON Energiinfrastruktur AB

E.ON Energiinfrastruktur AB hänvisar till sitt svar från 2021-02-10 där

E.ON Värme i Stockholm framför att de inte har något att erinra, då de idag inte har några fjärrvärmeledningar i närheten som berörs av dessa planer.

Kommentar:

Noteras.

10. Storstockholms brandförsvaret

Storstockholms brandförsvaret (SSBF) har av Plan- och exploateringsenheten, Österåkers kommun, fått möjlighet till yttrande avseende rubricerat ärende. Detta yttrande behandlar hantering av olycksrisker samt möjlighet till räddningsinsatser.

Hantering av olycksrisker

SSBF har tidigare yttrat sig i detta ärende i samrådet (2021-03-04). Utifrån riskidentifieringen som gjordes då fann SSBF riskkällorna

- järnväg och spårnära bebyggelse utan staket mot spårområde, suicidrisk.

Spårbunden trafik och urspårningsrisk

SSBF ser inte att det är tydligt hur synpunkter i deras samrådsyttrande har beaktats gällande risk för urspårning samt hur Trafikverkets bedömning av risken beaktats. SSBF vill åter igen 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.

SSBF vill återigen 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

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 fortsatt att de riskerna bör lyftas under planarbetet och rekommenderar att ansvars- och kostnadsfrågan för eventuella säkerhetsåtgärder klargörs inom ramen för planarbetet med berörd aktör, exempelvis Trafikverket. 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.

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.

Övrigt

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

Underlag för yttrande

Som underlag för yttrandet har SSBF tagit del av följande handlingar:

- Plankarta. Österåkers kommun. 2021-09-01.
- Granskningshandlingar Tuna 6:151 m.fl. Österåkers kommun. 2021-09-01.
- Riskanalys. Brandskyddslaget. 2021-05-12.

Kommentar:

Angående yttrandet gällande spårbunden trafik och urspårningsrisk se svar till yttrande nr 5. Trafikförvaltningen.

Risakanalysen för föreslagen detaljplan har reviderats efter granskningen i enlighet med Storstockholms brandförsvares granskningsyttrande, bl.a. har risakanalysen förtydligats gällande suicidrisken kopplat till bebyggelsens närhet till spåret.

Spåret till Roslagsbanan ligger utanför föreslaget planområde. Planförslaget omöjliggör inte att stängsel eller andra åtgärder kopplat till spåret kan utföras men det ingår inte i detta planförslag att föreslå sådana åtgärder. Åtgärder likt dessa bör ses över vid detaljplaneläggning för Västra Banvägen, där eventuellt behov av åtgärder längs hela spåret kan utredas.

Det bedöms inte finnas några skyddsåtgärder utifrån upprättad riskbedömning som behöver skrivas in som planbestämmelse i plankartan. Kommunen har förstått de slutsatser som framkommit i riskbedömningens slutsatser och gör bedömningen att bebyggelsen kan anses lämplig.

11. Polismyndigheten

Polismyndigheten har yttrat sig om detta 2021-03-01.

Polismyndigheten kan tillägga att denna plats är av en sådan karaktär att den är mycket viktig för många som bor och reser från denna plats. När nu bostäder tillförs ökar möjligheten för en större social kontroll i området. Alltså kan man påstå att området kommer att upplevas som tryggare. Det är dock under förutsättning att upplevelsen utifrån att de som bor i bostäderna har uppsikt över platsen. Här behövs en överblickbarhet samt under den mörka årstiden en ljussättning som möjliggör att man ser.

Polismyndigheten som kommunens polis, i Lokalpolisområde Södra Roslagen, ställer sig till Kommunens förfogande om ytterligare synpunkter vad gäller trygghet och brottsförebyggande åtgärder önskas.

Polismyndigheten önskar, i ett senare skede, även ha en brottsförebyggande dialog med utsedd byggherre.

Kommentar:

Exploatören har blivit informerad om Polismyndighetens yttrande om bl.a. önskad dialog kring brottsförebyggande utformning, i framtida uppförande av bebyggelsen.

12. Naturskyddsföreningen Österåker

Naturskyddsföreningen Österåker vill upprepa sina synpunkter från samrådshandlingarna på detaljplanen. Naturskyddsföreningen Österåker ser positivt på att Österåkers kommun följer sina intentioner i ÖP 2040, 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 beroendet av fossila transportmedel.

Möjlighet till hållbar livsstil avseende mobilitet

Naturskyddsföreningen Österåker ser mycket positivt på att det planeras för en lokal med cykelverkstad och cykelförvaring och även yta för skötsel av cyklar inom dessa ytor. Vi önskar dock att föreslaget antalet cyklar motsvarande 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. Naturskyddsföreningen Österåker skulle vilja lägga till att cykelutrymmena måste vara så stora så den nya typen av låd-/lastcyklar och cykelkärror som används flitigt av framför allt barnfamiljer ska få plats. Ta höjd även för eldrivna lådcyklar. Även en cykelpool bör tillhandahållas med minst en lastcykel, en cykelkärra samt en besökscykel per 25 lägenheter ska finnas. Naturskyddsföreningen Österåker välkomnar Planförslagets mobilitetslösningar med bilpool för 2-3 bilpoolsbilar och rekommenderar att det är elbilar.

Ekosystemtjänster och biologisk mångfald

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

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

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

Påvisade miljöfarliga ämnen

Glädjande att inga detekterbara halter av klorerade lösningsmedel eller högfluorerade ämnen har påvisats i de grundvattenprover som analyserats. Viktigt är att de miljöfarliga ämnen som har påvisats i markprover från tidigare verksamhet anmäls till Österåkers kommun och omhändertagande sker vid halter över KM.

Svaghet i detaljplanen

I granskningshandlingarna ser Naturskyddsföreningen Österåker inga föreslagna anläggningar av laddstolpar för elbilar. Det borde vara standard vid omställning till fossilfritt samhälle för att uppnå klimatmålen i Parisavtalet. Naturskyddsföreningen Österåker anser att solcellspaneler ska installeras för egen produktion av förnybar el för fastighetens egna laddstolpar. Man har visat på att laddning av fordon sker i första hand i hemmet och i andra hand på arbetsplatsen, sällan vid publika laddstolpar.

Sammanfattningsvis ser Naturskyddsföreningen Österåker positivt på granskningshandlingarna för Tuna 6:151 m.fl. Naturskyddsföreningen Österåker 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. Likaså vill de att ovan nämnda förslag på åtgärder avseende antal cykelplatser och typ av cyklar, liksom installation av solceller och laddstolpar förs vidare till entreprenör som får uppdraget att bygga framtidens klimatsmarta boenden.

Kommentar:

Laddstolpar är inget som kan regleras i detaljplanen men detaljplanen begränsar inte heller möjligheten att anlägga dessa. En detaljplan ska 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.

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.

Aktuell detaljplan berör inte kullen på Tuna 3:1, där den rödlistade arten tallticka finns. Tuna 3:1 är sedan tidigare planlagd som allmän plats/parkmark i den redan befintliga detaljplanen på fastigheten.

13. Kommunala pensionärsrådet

Kommunala pensionärsrådets beslut

Kommunala pensionärsrådet lämnar följande synpunkter:

Planen för Tuna 6:151 ligger i linje med kommunens strävan att förtäta de centrala delarna av Österåker. Men inför den fortsatta planeringen vill Kommunala pensionärsrådet att kommunen beaktar följande synpunkter.

Ökad biltrafik i området kräver sannolikt att trafiksituationen kring järnvägsövergången vid Tuna station måste ses över.

Rådet vill understryka vikten av att lägenheterna utformas efter moderna tillgänglighetsnormer. Bilparkering för de boende måste tillgodoses.

Det är önskvärt att det i de nya fastigheterna finns möjlighet för olika typer av serviceföretag att etablera sig, t.ex. café och kiosk.

Sammanfattning

Samhällsbyggnadsförvaltningen har fått i uppdrag av Kommunstyrelsen att upprätta ett förslag till detaljplan för Tuna 6:151 m.fl. Fastigheten är belägen längs med Västra Banvägen cirka en kilometer från Åkersberga centrum strax norr om Roslagsbanans station Tuna Gård.

Målsättningen är att genom en väl gestaltad ny bebyggelse bidra till hållbar stadsutveckling med fler lägenheter och lokaler för verksamheter/service i ett mycket stationsnära läge och att den nya bebyggelsen bidrar till att förbättra trygghet och

stärka karaktären kring Västra Banvägen som stråk och Tuna station som en lokal knutpunkt.

Kommentar:

Detaljplanen kan inte reglera i detalj vilka företag eller verksamheter som ska inrymmas i föreslagna lokalutrymmen. Övriga synpunkter noteras. Gällande trafiksituationen se svar sakägare 1.

14. Socialnämnden

Sammanfattning

Österåkers kommun, plan- och exploateringsenhet, inhämtar synpunkter från berörda parter vid beslut om nya detaljplaner, i det här fallet Tuna 6:151 m.fl. Socialnämnden är remissinstans och har möjlighet att lämna synpunkter utifrån nämndens ansvar för att bidra till kommunens arbete med att tillse att det finns bostäder för nämndens målgrupper.

Förvaltningens slutsatser

Socialnämnden ställer sig positiv till den föreslagna detaljplanen. Detta utifrån att det i detaljplanens område möjliggörs för bebyggelse i form av nya bostäder som ska kunna möta behovet av bostäder för låginkomsttagare. Detaljplanen visar också på möjligheter att öka känslan av trygghet i området genom ökad belysning av gator, nyetablerade torg, en öppenhet mellan huskropparna och lokaler för verksamhet i bottenvåningen med skyltfönster ut mot gatan vilket i sin tur kan bidra till minskad kriminalitet.

Kommentar:

Noteras.

15. Sakägare I

Bakom sakägare 1 står 2 personer.

Sakägarna lägger fram följande synpunkter:

1. Stadsmässiga flerbostadshus på fem våningar passar inte in i området
 - Österskär och området Tuna kännetecknas av villor och radhusområden. Anser att femvåningskomplex inte passar in i Österskärs befintliga bebyggelse, och är i synnerhet alldeles för höga.
 - Sakägarna anser att förslaget bygge kommer att påverka det övergripande intrycket på området till det sämre.
2. Kommunens Översiktsplan 2040 är tydlig med att stor hänsyn ska tas till befintlig bebyggelse i Tuna och Österskär. Vilket de anser verkligen inte görs med detta förslag.

3. Medborgarinflytandet i planprocessen har, enligt sakägare, varit undermåligt och ingen replik ges på gemensamma synpunkter och inspel.

- Sakägarna beskriver det som ett gemensamt intresse i närområdet av att inte ha fem våningar utan tre våningar, vilket fortsatt är flerbostadshus. Lyfter att kommunen beskriver detta som ett enskilt intresse i Samrådsredogörelsen, och de framhåller alla som var med på Samrådsmötet samt har läst yttrandena vet att detta är fel.
- Sakägarnas uppfattning är att en viktig avvägning kommunen nu måste göra är kring det gemensamma intresset hos befintliga grannfastigheter/närområde att ej ha höga femvåningshus och det allmänna intresset för bostadsbebyggelse i kollektivtrafikhärlägen samt att stor hänsyn ska tas till befintlig bebyggelse i Tuna och Österskär (Översiktsplanen).
- Sakägarna för resonemang kring Kommunens fullständiga avvägningar och tankar i den centrala frågan kring fem- eller trevåningshus samt att stor hänsyn ska tas till befintlig bebyggelse i Tuna och Österskär saknas i sammanfattning till politiska beslutsfattare och allmänheten.
- Det för snäva och exkluderande agerandet i samrådsskedet anses enligt sakägarna var 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 än bara närmsta granne/gata.
- Sakägarna känner till flera hushåll som ej kunde delta i samrådsmötet på grund av tekniska begränsningar och sakägaren uppfattar att situationen diskriminerar mot hushåll som använder äldre teknologi än Microsoft Teams.

4. Tuna 6:151 ligger inte i Åkersberga Centrum och Tunagård station är inte en 'prioriterad station' i Sverigeförhandlingen, där Tuna 6:151 ligger utanför Åkersberga stations influensområde. Planområdet ligger även tydligt utanför Programområdet för Åkersberga centrum

- Sverigeförhandlingen 2040 togs upp som ett huvudargument i samrådsmötet för att motivera stadsmässiga flerbostadshus i ett småhusområde och är fortsatt ett argument trots att felet påpekats redan i samrådsskedet (se kartor från Sverigeförhandlingen). För detta stämmer inte med vad Sverigeförhandlingen skriver om Tunagård. Sakägarna saknar förklaring kring detta.
- I Granskningssskedet har kommunen nu tillagt att syftet med Tuna 6:151 är en del av utvecklingen av de centrala delarna av Åkersberga. Programmet för Åkersberga centrum visar tydligt att Tuna 6:151 ligger långt utanför det Programområdet (se kartor från Programmet för Åkersberga centrum).

- Kommunen påstår i ärendet även att Tunagård skulle vara definierad som lokal knutpunkt i kommunens Översiktsplan 2040. Det står ju faktiskt Tunagård *eller* Österskär som knutpunkt i översiktsplanen. Med både restauranger och affärer anser sakägarna är Österskär redan utgör den lokala knutpunkten.

5. 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. Sakägarna är positiva till att lägenheter byggs vid föreslagen mark, men storleken har betydelse och tre våningar skulle passa in mycket bättre.

6. Byggplanerna hotar en värdefull naturmiljö

- Naturområdet öster om planerat bygge har påtagligt naturvärde, med rödlistade arter
- Regelbundna observationer av fladdermöss. Inventering av fladdermöss bör genomföras innan exploatering.
- Naturområdet är ett av ett fåtal mörka skogspartier i Österskär, mindre besökt än andra naturområden i Österskär på grund av topografin. Det föreslagna bygget skulle göra stora intrång i naturområdet med ljus, ljud och människor i rörelse.
- Området bedöms ha ett påtagligt artvärde och visst biotopvärde. De ekologiskt viktiga strukturerna är äldre träd, torrträd och högstubbar. I föreslaget bygge ska samtliga balkonger vänta åt väst. Sakägaren är oroliga för att värdefulla träd i skogen kommer att tas ned till fördel för kvällssol på balkongerna.

7. Ohållbar trafiksituation, farlig skolväg och parkeringsproblem

- Området är redan mycket högt trafikerat. Sedan vägombbyggnationen 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.
- Sakägarna är även bekymrade över parkeringsfrågor när så många lägenheter planeras.

8. Tillgänglighet för samhällstjänster på Tunavägen försvåras

- Nödvändig vändplan för sopbil, lastbilar m.m. ser ut att försvinna av föreslaget bygge. Hur säkras fortsatta samhällstjänster?

Sakägarnas förslag

- Lägre hus, med högst tre våningar.

- Prioritera medborgarinflytande i planprocessen.
- Granska gemensamma inspel från närboende vilket har missats i samrådsredogörelsen.
- Bostadshusen bör återspegla husen i området och smälter in i det fina småhus, radhus- och villaområdet som är Tuna och Österskår.
- En utredning om hur fladdermössen påverka ska genomföras.
- 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.
- 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:

Bostäder centralt beläget i tätorten och i nära anslutning till Roslagsbanans station bedöms som ett allmänt intresse. Generellt så innebär detaljplanearbetet att avvägningar görs mellan allmänna intressen och enskilda intressen. Allmänna intressen är sambällets gemensamma intressen som ska beaktas och tillgodoses i all planläggning. Enligt Plan- och bygglagen (2010:900, 2 kap. 3§) ska utgångspunkten för bedömningen bland annat vara att mark och vattenområden ska användas till det eller de ändamål som områdena är mest lämpade för med hänsyn till beskaffenhet, läge och till behoven. Översiktsplanens uppgift är att ge en samlad information om hur kommunens allmänna intressen ska tillgodoses. Det innebär att avvägningar måste göras mellan intressen. Kommunen avgör utifrån sina förutsättningar och behov vilka allmänna intressen som är relevanta för kommunens fysiska planering.

De enskilda intressena är inte specificerade i lagen utan de uppkommer först när någon enskild blir berörd av planläggning eller lovbeslut. Kommunen gör bedömningen att byggnadshöjden på förslagen bebyggelse bedöms som lämpligt med hänsyn till det allmänna intresset kopplat till bostäder i kollektivtrafiknära lägen. Den sammantagna bedömningen är att omkringliggande fastigheter inte kommer att påverkas negativt av att intilliggande industrimark planläggs för bostäder i form av flerbostadshus.

Det aktuella området ligger i nära anslutning till Tunagårds station och omges av en kulle på västra sidan och av vägar och järnväg på östra sidan. Dessa förutsättningar bidrar till bedömningen om att

en högre byggnadshöjd är möjlig i detta läge, mellan 3-5 våningar och max 4 våningar ut mot Västra Banvägen. I södra delen av området, där närheten till lägre bebyggelse upplevs tydligare, föreslås än något lägre bebyggelse med 3 våningar mot Tunavägen, om än detta område är närmare beläget Roslagsbanestationen. Detta i syfte att skapa en nedtrappning mot den befintliga bebyggelsen.

Beskrivningarna i Österåkers Översiktsplan 2040 är generella och vid varje enskilt projekt behöver avvägningar göras. Kommunens bedömning är att området faller inom området Tuna i och med dess direkta närhet till Tunagårds station. Översiktsplanen skriver följande om området:

”Vid planläggning av ny bebyggelse ska stor hänsyn till befintlig bebyggelse tas. Intill Roslagsbanans spår och stationerna i Tuna och Österskär kan dock viss förtätning för att stärka stationslägena medges. Utveckling av lokal knutpunkt i området behöver utredas i kommande planläggning. Gång- och cykelförbindelser mellan Österskär och Åkersberga stad ska utvecklas och stärkas.”

En separat utredning har upprättats av strategiska planeringsavdelningen gällande den lokala knutpunkten vid Tuna gård och Österskär (Lokal knutpunkt Tuna och Österskär, 2023-11-27)

Kommunen gör bedömningen att en högre och tätare bebyggelse anses vara motiverat i och med detaljplanens direkta närhet till Tunagårds station och Västra Banvägen, samt i enlighet med översiktsplanens intentioner kring centrala Åkersberga och Tuna. På sida 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”. Då aktuellt planområde tangerar planprogrammet för Åkersberga stad – centrumområdets beröringsområde, ligger intill Tunagård station och bredvid en naturlig höjd görs bedömningen att planområdet bör även utvecklas i linje med planprogrammet, där en högre bebyggelse med kvartersstruktur föreslås. I planprogrammet anges bland annat även inriktning för Västra Banvägens utveckling, som föreslås utvecklas till att bli mer stadsmässig. Detta bedöms föreslagna detaljplan bidra till. Topografien i området är en av de faktorerna som vägs in i bedömningen om lämplig höjdsättning av bebyggelsen, då kullen väster om planområdet innebär att fastigheten tål högre bebyggelse utan att omgivningen påverkas i för stor utsträckning. Marken är redan idag ianspråktagen och ligger kollektivtrafiknära vilket är ytterligare faktorer som gör att platsens föreslagna bebyggelse kan bidra till en hållbar stadsutveckling genom en långsiktig god hushållning av mark. En högre och tätare bebyggelse främjar även det lokala serviceutbudet vilket ytterligare förstärker Tuna som en lokal knutpunkt.

Nordligaste delen av planförslaget ingår i influensområdet om 1 km från Åkersberga station därför gör kommunen bedömningen att planområdet är en del av Sverigeförhandlingens upptagningsområde. Området är även utpekad i den regionala utvecklingsplanen för Stockholm, RUF5 2050, som ett strategiskt stadsutvecklingsläge, där stadsutveckling ska prioriteras utifrån ett regionalt perspektiv. I den regionala utvecklingsplanen beskrivs även att mångsidig och funktionsblandad stads- och bebyggelsemiljö prioriteras inom gång avstånd på 600 meter från stationslägen.

Plan- och bygglagen reglerar inte hur ett samråd ska utföras, vilket innebär att samråd kan utföras på olika sätt. Det finns inga krav på att samrådsmöten ska hållas, men Österåkers kommun erbjuder vanligtvis minst ett samrådsmöte för allmänheten för att kunna presentera och förklara planförslaget samt svara på allmänhetens frågor. Kommunen brukar vanligtvis hålla dessa möten fysiskt men i och med rådande omständigheter med Covid-19 fattades beslutet att ett digitalt

samrådsmöte skulle hållas. För att följa FHM:s och kommunens interna rekommendationer ansågs detta vara en bra lösning jämfört med alternativet att inte hålla något samrådsmöte. Vanligtvis sätts relevant material upp i kommunhuset samt på Österåkers bibliotek, men i och med den rådande pandemin kunde materialet endast sättas upp i kommunhuset då Österåkers bibliotek stängdes under samma period. Information annonserades även på hemsidan. När en detaljplan är utställd på samråd finns det alltid möjlighet att ringa och mejla till kommunen om man har eventuella frågor eller synpunkter på förslaget.

Kommunen gör i och med detta bedömningen att kraven som gäller för samråd enligt plan- och bygglagen uppfylls. Gällande samrådskretsen så ska kommunen, enligt 5 kap. 9 § PBL, avgöra 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 meddelas rutinmässigt enligt kommunens projektmodell samt Plan- och bygglagen, och som har rätt att yttra sig gällande planen. Av de 70 sakägare som fick ett missiv skickat till sig har cirka 25 stycken inkommit med synpunkter gällande detaljplanen. Under samrådstiden kom det in cirka 20 yttranden som besvarades i en samrådsredogörelse, som blev en offentlig handling vid politiskt beslut om granskning. Den kan således begäras ut av allmänheten och allmänheten får på så sätt svar på sina yttranden. I enlighet med hur samrådsredogörelser enligt rutin uppförs sammanfattas de inkomna synpunkterna. Om politiker, privatpersoner eller andra aktörer önskar läsa yttrandena i sin helhet är dessa möjliga att begära ut hos kommunen.

Den eventuella ökning i trafiken som kommer som följd av byggandet och sedan efter inflyttning bedöms bli relativt liten i förhållande till dagens trafik. De trafikmätningar som tagits fram i området indikerar inte att det är ett större problem med trafikflödet. Kommunen håller dock i dagsläget på att ta fram nya trafikmätningar för Västra Banvägen för att se över frågan ytterligare. Kommunen verkar för att se över situationen i korsningen Östra Banvägen/Tunavägen löpande och kan genomföra enklare åtgärder, t.ex. har väjningsplikten 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.

Kommunen för kontinuerligt dialog med Trafikförvaltningen gällande bland annat trafiksäkerheten på Roslagsbanan och dess passager. I arbetet med att upprätta en ny detaljplan för Västra Banvägen ingår även att se över möjligheten att förbättra trafiksäkerheten och öka tillgängligheten för gång- och cykeltrafikanter, vilket möjliggör att människor kan gå och cykla längs med Västra Banvägen på ett trafiksäkert sätt. På sikt är förhoppningen att fler människor ska välja att gå och cykla istället för att ta bilen. Det kollektivtrafikenära läget anses även kunna motivera det föreslagna parkeringstalet i området.

Bilparkering för bostäder ska till största del lösas i garage under den upphöjda gården. Parkering kan även kompletteras i form av en mindre markparkering. Besökare hänvisas till parkeringsytorna på kvartersmarken samt till kantstensparkeringen utmed Västra Banvägen. Bedömningen är därmed att omgivande parkeringsytor inte kommer få en högre belastning på grund av tillkommande bebyggelse.

Naturområdet ingår ej i detta planområde och är planlagd som allmän plats/parkmark. Området har inventerats för tallicka, reliktböck, brun guldbagge och pollinatörer och det bedöms inte finnas några identifierade känsliga arter inom förslaget planområde. Naturområdet ingår i pågående

planarbete för Västra Banvägen och syftet är bland annat att ändra huvudmannskapet för den allmänna platsen till kommunalt. I övrigt för att tydliggöra var gränsen mellan naturmarken och den gemensamma gården samt de privata uteplatserna är ska gränserna markeras med häckar eller staket.

Tillgänglighet till samhällstjänst ska inte förvärras i och med förslagen detaljplan. Tunavägen bedöms inte påverkas vad gäller utrymme. Dock föreslås denna detaljplan möjliggöra ytterligare yta för allmän plats/gata, i syfte att säkerställa god framkomlighet på Västra Banvägen längs det aktuellt planområdet.

16. Sakägare 2

Bakom sakägare 2 står 2 personer.

Sakägarna motsätter sig det nuvarande planförslaget för Tuna 6:151 m.fl. med motivering:

1. Trafiken runt Tuna station har ökat kraftigt det senaste året, då det har blivit alla boende i Österskärs väg mot centrum via Östra Banvägen. Detta är också den naturliga skolvägen till Österskärskolan för samtliga barn på den nordöstra sidan av Österskär. En kraftigt ökad population runt Tuna station, med ökad trafik, kommer ha en stark negativ inverkan på säkerheten.
2. Österskär är ett område med villabebyggelse, där större/högre flerfamiljshus ej passar in. Ska exploateringen ske föreslår sakägaren att planen görs om till något mer passande för området och kringliggande villakvarter (max tre våningar). Ett bra exempel enligt sakägaren är Österskärs station, där våningshus smälter in bra med omkringliggande bebyggelse samt där undervåningarna utgörs av affärslokaler som gynnar Österåkers småföretagsklimat.

Kommentar:

För kommunens svar på synpunkter kopplat till trafiken samt motiv kring bebyggelsens utformning, se svar på yttrande från Sakägare 1.

17. Sakägare 3

Bakom sakägare 3 står 2 personer.

Sakägarna håller med i granskningsyttrande inskickat av Sakägare 1, angående bebyggelsen vid Tunagård. Om Åkersberga ska se ut som en stad, så är det en småstad som passar. Att klämma in jättelika hus, som passar bättre vid Fridhemsplan i Stockholm än Tunagård, förstör hela bilden av en småstad med blandad bebyggelse. Husen är, enligt sakägarna, groteskt stora jämfört med övrig bebyggelse. Villorna blir som små leksakshus i skuggan av jätte komplexet. Det saknar helt harmoni. De planerade husen måste bli lägre, max tre våningar. Dessutom är trafiksäkerheten

bedrövlig. Framför allt vid järnvägs korsningen. Trafiken kommer knappast att minska med den planerade bebyggelsen.

Kommentar:

För kommunens svar på synpunkter kopplat till trafiken samt motiv kring bebyggelsens höjd och utformning, se svar på yttrande från Sakägare 1.

18. Sakägare 4

Sakägaren önskar att kommunen inte bygger femvåningshus vid korsningen Tunavägen/Västra Banvägen. Området är ett villaområde som bör förbli sådant.

Om kommunen måste bygga, bygg tre våningar, likt vid Österskärs station. Sakägaren har i tidigare mail uttryckt sina åsikter i denna fråga.

Kommentar:

För kommunens bedömning kopplat till föreslagen höjd, se svar på yttrande från Sakägare 1.

19. Sakägare 5

Bakom sakägare 5 står 2 personer.

Sakägarna protesterar mot kommunens planer på femvåningshus vid Tuna Gård. Det hör inte hemma i villabebyggelse där. Det är dessutom tveksamt om hur det går vid järnvägs korsningen som redan nu är hårt belastad.

Femvåningshus är ett brutalt brott mot miljön. Det är tveksamt om kommunen är i behov av så många bostäder. Framhåller att det verkar som att de beslutande inte bor i närheten av den planerade bebyggelsen och då slipper se eländet.

Kommentar:

För kommunens bedömning kopplat till föreslagen höjd, se svar på yttrande från Sakägare 1.

20. Sakägare 6

Sakägaren bifogar och instämmer i ett flygblad som uppmanar till att protestera mot förslagen femvåningsbebyggelse.

Kommentar:

Noteras.

21. Sakägare 7

Sakägaren protesterar mot planeringen att bygga fem våningar högt i ett villaområde. Tre våningar är mer lämpligt för att smälta in samt att ökad trafik till husen kommer leda till ökad olycksrisk vid en dålig järnvägsövergång.

Kommentar:

För kommunens svar på synpunkter kopplat till trafiken samt motiv kring bebyggelsens utformning, se svar på yttrande från Sakägare 1.

22. Sakägare 8

Sakägaren motsätter sig femvåningsbebyggelse och menar att bebyggelsen inte bör vara högre än tre våningar.

Kommentar:

För kommunens bedömning kopplat till föreslagen höjd, se svar på yttrande från Sakägare 1.

23. Sakägare 9

Sakägaren är fastighetsägare i området sedan 1979 och har tagit del av planförslaget gällande rubricerad detaljplan. Områdeslandskapet, Åkersberga med omnejd, kring undertecknads fastighet har i linje med en sund och progressiv stadsutveckling utvecklats från ett fritidshusområde till ett trivsamt villaområde med närhet till både Åkersberga centrum samt natur och andra rekreationsområden. Det är naturligt och sunt att en industrifastighet i ett villaområde saneras och bebyggs med bostadshus samt mindre lokala aktörer vilket hen uppmuntrar och välkomnar. Vid en genomgång av det underlag som framställts har dock sakägaren följande synpunkter gällande förslaget.

Översiktsplanen för år 2040 antogs juni 2018 (KS 2014/0321) och togs fram såsom det beskrivs på Österåkers kommuns hemsida för att beskriva grunddragen i den tänkta användningen av mark och vatten, utveckling och bevarande av den redan bebyggda miljön samt hur riksintressena ska tillgodoses. Planområdet i översiktsplanen ingår såsom står beskrivet 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. Vid en tolkning av dessa generella principer för framtida bebyggelse är det väsentligt att området utvecklas på ett lämpligt sätt där avvägningen mellan områdets funktion smälter samman med befintlig miljö. Österskär utgör enligt nämnda översiktsplan en lokal knutpunkt där viss förtätning nyligen redan har skett med flerbostadshus om högst tre våningar. I det nämnda området finns idag lokal affärsverksamhet i form av ett café, klädaffär, frisersalong, fastighetsmäklare samt restaurangverksamhet. Dessa förändringar har varit i linje med de generella principer som beskrivs i översiktsplanen. Då Österskär, liksom förslaget planområde, tillhör bebyggelsekategori ”Bebyggelse

halvtät” bör dessa harmoniera och rimligtvis bebyggas likvärdigt. På s. 46 anges att vid planläggning av ny bebyggelse i Österskär ska stor hänsyn till befintlig bebyggelse tas. Viss förtätning kan dock medges för att stärka stationslägena. Byggnationen enligt planförslaget bör dels enligt Översiktsplanen samt de prejudicerade byggnationerna i Österskär, rimligtvis ha en likvärdig utveckling, främst då byggnationerna sker ungefär samma tid och lyder under samma översiktsplan. På s. 3 i Plan och genomförandebeskrivningen anges att översiktsplanen medger högre och tätare bebyggelse i kollektivtrafiknära områden och vid knutpunkter. Undertecknad önskar få kännedom om vart detta står angivet i översiktsplanen då undertecknad inte har återfunnit det i dokumentet.

Syftet med översiktsplanen var att forma en långsiktig, strategiska planering av mark- och vattenanvändningen i Österåker kommun. Då översiktsplanen antogs 2018 är det ett väl underbyggt och aktuellt dokument anpassas till dagens behov av nybyggnation. Det rimliga enligt ovan vore om byggnationen i rubricerat planområde följer översiktsplanen 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 harmoniserat med omgivningen och inte dominerar på ett sätt som fräntar området dess trivsamma miljö.

Kommentar:

För kommunens bedömning och motiv kopplat till föreslagen bebyggelsehöjd, tolkning av översiktsplanen m.m., se svar på yttrande från Sakägare 1.

24. Sakägare 10

Bakom sakägare 10 står 2 personer.

Sakägarna hänvisar till sitt samrådsyttrande (se samrådsredogörelsen, sakägare 13)

Menar att de redan inkommit med ett yttrande kring detta vid samrådsmötet i våras som de inte blev inbjudna till, trots att de är en av de närmast berörda fastigheterna. Detta yttrande bifogas i sin helhet.

Förtydligar att de inte är några bakåtsträvare generellt och har inget emot att de aktuella fastigheterna görs om till bostäder/lägenheter, så länge storleken är av rimlig karaktär sett till den befintliga bebyggelsen. Området består i huvudsak av villor och mindre radhus. Enstaka flerfamiljshus finns i Tuna/Österskär som är max två-tre våningar höga, vilket enligt sakägare är en mer lämplig höjd, samt hänvisar till Österskärs station som en god förebild.

Föreslagen bebyggelse är mer än dubbelt så höga som högsta befintliga husen i området, vilket beskrivs som hänsynslöst och orimligt i sig, samt är inte förenligt med Översiktsplan 2040. Hur detta då kan påstås i förslaget beskriver sakägarna är obegripligt.

I ÖP 2040 står klart och tydligt att stor hänsyn måste till befintlig bebyggelse i Tuna och möjligheterna till exploatering därav mycket begränsade. Det förekommer en

brasklapp kring stationslägena men även i denna beskrivs att ”viss mån av förtätning” kan medges just där. Detta förslag tar helt uppenbart ingen som helst hänsyn till omgivande bebyggelse och kan inte ens med den vildaste fantasi rymmas inom formuleringen ”viss mån av förtätning”. Det finns heller inga möjligheter geografiskt att bygga ihop detta med annan stadsmässig bebyggelse så det kan inte heller vara ett argument.

Då ovanstående borde vara uppenbart även för Plankontoret, eftersom väldigt lite utrymme för tolkning ryms inom formuleringarna i ÖP 2040, måste man tyvärr anta att allting inte har gått rätt till i detta ärende. Något måste ha gjort att man helt har åsidosatt ÖP 2040 och den lokala områdesplaneringen till förmån för något annat intresse. Sakägarna hänvisar till att de i ett separat mail kommer begära ut kommunikation mellan Plankontoret och den tilltänka entreprenören för att försöka se vad som kan ha gått fel.

Kommentar:

Angående att sakägaren inte fått ett missiv likt omkringliggande grannar vid samrådstiden så har detta besvarats i samrådsredogörelsen (Se Sakägare 13 i samrådsredogörelsen). Sakägare har fått information utskickat till sig under granskning.

Svar på övriga synpunkter, bland annat kopplat till motiv i förhållande till kommunens översiktsplan, se svar på yttrandet från Sakägare 1.

25. Sakägare 11

Instämmer i och bifogar yttrandet inskickat av Sakägare 1.

Kommentar:

Se svar Sakägare 1.

26. Sakägare 12

Sakägaren bor med sin familj på andra sidan järnvägen, vis Östra Banvägen och flyttade dit för fyra år sedan från ett radhus i Margretelund. Trivs väldigt bra, förutom att trafiken har ökat markant på Östra Banvägen i och med stängningen av Båthamnsvägen ut till 276:an och den vägen folk åkte till centrum tidigare.

Flyttade hit för att få det lugnare i Österskärsidyllens villaområde och för att bo i ett hus där man kan leva sitt eget liv på sin tomt utan mycket insyn m.m. Trodde att det först var ett skämt när det först fick höra planen om att bygga flera femvåningshus på andra sidan vägen.

Håller med om att de byggnader som är på platsen nu inte är så trevliga och att nya hus kanske bör byggas på den marken. Men motsätter sig femvåningshus som mäter 26 meter i nockhöjd här. De som bor i de två-tre högsta våningarna kommer se rakt ner på vederbörande och andras tomter. Vilket medför att de kommer känna sig

iakttaga vilket uppfattas som obehagligt. Detta trots att de har lagt väldigt mycket pengar och energi på sin Thuja-häck, som har växt 1,5 meter sedan den planterades vid när de flyttade in, just för att slippa insyn.

Sakägaren har hört att det föreslås byggas bostäder vid hundkapplöpningsbanan nära kanalen och tycker det passar bättre med femvåningshus med hög höjd där. Vad hen vet så finns det inga villaområden som blir drabbade på samma sätt där som det skulle göra för de som bor i Österskär.

Motsätter sig alltså inte förslaget att bygga bostäder på Tuna 6:151 m.fl., men motsätter sig höjden och antal våningar. Tycker att det vore mer passande och lämpligt att bygga två-tre våningar (max) och göra det lite mer exklusivt och som passar mer in och som återspeglar husen i området samt smälter in med de befintliga småhus, radhus- och villaområden som Tuna och Österskär utgörs av.

Skulle det byggas femvåningshus med 26 m nockhöjd mitt i ett villaområde så är det också självklart att de villor/hus som ligger i dess närhet och som får enorm insyn och ökad trafik i området också tappar i värde, vilket beskrivs som oacceptabelt.

Övriga saker som bekymrar sakägaren är följande:

- Det kommer bli mycket mer trafik. Som skrevs ovan så har trafiken redan ökat markant i och med stängningen vid Båthamnsvägen. Hen har döttrar som går till tåget på morgonen och de har svårt att ens ta sig över till trottoaren på andra sidan redan idag.
- Villaidyllen i Österskär, just här, kommer att kännas mer som en stad om det byggs 146 lägenheter.
- Belysningen i området måste utvecklas med hänsyn till befintliga hus och behov av mörker avseende naturområdet.
- Kommunens Översiktsplan 2040 är tydlig med att stor hänsyn ska tas till befintlig bebyggelse i Tuna och Österskär. Detta förslag tar inte hänsyn till detta.
- Ställer sig frågande till om några garantier finns för att aktuella lägenheter blir bostadsrätter.

Sammanfattningsvis så vädjar sakägaren att tänka om och planera lägre (i höjd) fastigheter/hus på Tuna 6:151 m.fl., för att det ska passa in bättre i villaområdet i Österskär och inte förstöra för de som bor här nu. Vill inte att värdet på områdets hus går ned för att kommunen planerar att bygga höghus mitt i ett villaområde. Vill heller inte att människor som bor i de översta våningarna ska kunna utnyttja sin adress som ett utsiktstorn och titta ned och se allt de gör på sin tomt och på de tomter som ligger längs med Östra Banvägen (mitt emot de planerade höghusen). Önskar således att området bebyggs med något som passar in bättre här, som smälter in i området och som gör Österskär mer attraktivt. Inte något som förstör villakänslan som människor har som bor här nu och för de som vill flytta in här i framtiden.

Kommentar:

I svar på yttrande från Sakägare 1 motiveras föreslagen höjd på bebyggelsen. I svaret finns även kommunens redogörelser kopplat till trafiksituationen.

Gällande insyn gör kommunen bedömningen att sakägarens fastighet, i och med Tunavägen som avgränsar mot planförslaget och fastigheten samt att förslagen bebyggelse trappas ner med lägre våningshöjd i söder inte bör påverkas av insyn på ett oacceptabelt vis.

27. Sakägare 13

Sakägaren växte upp i Österskär i början på 1970-talet och har sett hur det sakta har förändrats. Tyvärr inte alltid till det bättre. Tomter styckas av för att klämma in så många hus som möjligt på en så liten yta som möjligt. Undrar vad som hände med villaidyllen och skärgårdskänslan.

Jobbar som hudterapeut och lymfmassör och har sedan 2018 drivit salong på Östra Banvägen i Österskär. Har tidigare haft salong inne i Stockholm men tröttnade på stadspulsen och såg framemot att jobba i en lugn och harmonisk miljö. Tyvärr blev det inte lika lugnt och trivsamt som hen sett framemot, och sedan Båthamnsvägen stängdes ut mot 276 och centrum har kunder svårt att komma ut på grund av den ökade trafiken.

Beskriver att hen blev upprörd när hen fick höra att kommunen planerar att bygga ett stadsmässigt flerbostadshus om fem våningar vid Västra Banvägen. Här finns ju mest villor och radhus i närområdet och vår väg som redan nu är mycket högt trafikerad kommer bli ohållbar. Undrar om det verkligen är realistiskt att räkna med att varannan lägenhet inte äger bil 2022. Konstaterar att de som trodde att Östeskärsbona skulle ta vägen förbi McDonalds för att ta sig till Åkersberga centrum hade helt fel, då alla åker via Östra Banvägen.

Sakägaren ifrågasätter varför inte trevåningsbyggnader byggs, som passar bättre in i området, samt är djupt oroad över utvecklingen i Österskär och hoppas kommunen tänker om.

Kommentar:

För kommunens svar på synpunkter kopplat till trafiken samt motiv kring bebyggelsens höjd och gestaltning, se svar på yttrande från Sakägare 1.

28. Sakägare 14

Bakom sakägare 14 står 2 personer.

Sakägarna protesterar mot det föreslagna femvåningsbygget vid Tuna gård station.

Framhåller att det ska tas stor hänsyn till befintlig bebyggelse i Tuna och Österskär enligt Kommunens Översiktsplan 2040. De ställer sig frågande till hur det, genom att bygga ett femvåningskomplex i ett villaområde, är att ta hänsyn till befintlig bebyggelse. Dessa höga hus kommer att ses av både boende på Tunavägen, Östra

Banvägen och även av boende på Åkersbergavägen. Då sakägarna redan idag kan se igenom träden till husen på Östra Banvägen och förmodar att det kommer tas ner träd för att balkonger etc. ska få solläge, innebär att dessa hus kommer påverka villaområdets insyn och just känsla av villaområde. Dessutom finns inget annat femvåningshus i Österskär utan endast trevåningshus (Tuna/Österskär konstateras vara ett villaområde, ingen stad). Bara ett trevåningshus med lägenheter vore en stor förtätning för området och en stor förändring för de som bor i området. Så om man nu ska ta hänsyn till befintlig bebyggelse så är det väl isåfall ett trevåningshus alternativt radhus man skall bygga om man nu ska bygga några flerfamiljshus i Tuna villaområde överhuvudtaget. Godkänner kommunen ett femvåningskomplex, anser sakägaren att detta strider mot allt kommunen säger gällande att ta hänsyn till omgivningen. Samt anser att detta kommer innebära att kommunen erkänner femvåningshus som praxis för området.

Kommentar:

För kommunens bedömning och motiv kopplat till föreslagen bebyggelsehöjd, se svar på yttrande från Sakägare 1.

Gällande insyn gör kommunen bedömningen att sakägarens fastighet, i och med Tunavägen som avgränsar mot planförslaget och fastigheten samt att föreslagen bebyggelse trappas ner med lägre våningshöjd i söder inte bör påverkas av insyn på ett oacceptabelt vis.

29. Sakägare 15

Sakägaren bifogar yttrandet som skickades in av Sakägare 1.

Sakägaren hoppas att kommunen funderar en vända till innan höghusprojektet vid Tuna station godkänns.

Trafiksituationen var redan ansträngd innan den nya vägen till och från Österskär öppnades, det vill säga när plankorsningen vid Åkers kanal (Båthamnsvägen) stängdes. De flesta som nu kör bil från Österskär använder nu Tunavägen och Östra Banvägen för att åka till Åkersberga centrum. Tidigare användes Österskärsvägen. Sakägaren konstaterar att det eventuellt blir ytterligare 145 bostäder som kommer att trafikera Västra och Östra Banvägen.

Kommentar:

För kommunens svar på synpunkter kopplat till trafiken samt motiv kring bebyggelsens utformning, se svar på yttrande från Sakägare 1.

30. Sakägare 16

Sakägaren anser att det måste tänkas om vad gäller bygget vid Tuna station och anser att som det nu är tänkt blir det ett brutalt ingrepp i ett traditionellt villaområde. Bor i närheten och har en sommarstuga som närmsta granne, vilket hen tycker säger något

om karaktären på området. Förstår att områden utvecklas och bebyggelse förändras, men det måste gå att göras varsamt och i harmoni med omgivningen.

Sakägaren är också bekymrad över hur trafiksituationen, då Tuna saknar större tillfartsvägar.

Kommentar:

För kommunens svar på synpunkter kopplat till trafiken samt motiv kring bebyggelsens utformning, se svar på yttrande från Sakägare 1.

31. Sakägare 17

Bakom sakägare 17 står 2 personer.

Sakägarna håller på att uppföra ett nytt hus på sin fastighet.

Anser att den förslagna detaljplanen Tuna 6:151 m.fl. påverkar väldigt mycket användningen av deras fastighet och kommer att få väldigt mycket insyn på sin fastighet från det planerade bostadshuset i hörnet av Västra Banvägen och Tunavägen. Detta då fastigheten är belägna direkt mittemot det planerade tre-fyrvåningshuset, med fönster och balkonger mot deras tomt.

Sakägarna kommer inte kunna vara på sin tomt (uteplats) utan insyn från det planerade bostadshuset med balkonger och fönster.

Har ingenting emot den planerade byggnationen på Västra Banvägen men ett högt hus i hörnet av Västra Banvägen-Tunavägen finner de är olämpligt i ett befintligt villaområde med tanke på insyn från denna fastighet.

En bebyggelse på max två våningar helst en våning anser de mer lämpligt på denna plats i området, med tanke på den befintliga byggnationen i området. Att bebyggelsen på Västra Banvägen är högre har sakägarna ingenting emot, bara att man placerar balkonger och fönster på ett vettigt sätt med tanke på den befintliga bebyggelsen på Tunavägen.

Kommentar:

För kommunens svar på synpunkter kopplat till bebyggelsens höjd och gestaltning, se svar på yttrande från Sakägare 1.

32. Österskärs vägförening

Österskärs vägförening ska också betraktas som sakägare.

Sammanfattning

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

- Flytta in byggnationen så att gång- & cykelbana får plats.

Från Översiktsplanen 2040

I Översiktsplan 2040 antagen juni 2018 framgår att planområdet, Tuna 6:151 m fl., ligger utanför, influensområde 1000 meter från Åkersberga centrum. På sidan 36 i Översiktsplan 2040 visas också att området söderut från, influensområdet 1000 meter, anges som "Bebyggelse halvtät".

På sidan 38 i Översiktsplan 2040 beskrivs principer för den framtida bebyggelsen Under "Bebyggelse halvtät"

Ex områden med mestadels småhus

Halvtät bebyggelse i form av småhus (stadsrad-, rad-, par-, samt enbostadshus) Möjligt med lägre flerbostadshus vid knutpunkter-

- *Tomtstorlekar varierar, t ex: Radhus ca 250 – 400 kvm(2-3vån)
Småhus 800-1500 kvm (1-2 vån)*
- Intill knutpunkter föreslås mer yteffektiv bebyggelse (lägre flerbostadshus eller stadsradhus)

Österskärs Vägförening, ga:4, anser:

- att Översiktsplan 2040:s princip för "Bebyggelse halvtät", enligt sista punkten skall följas i planförslaget. En bebyggelse med lägre flerbostadshus för planområdet, utgör en bättre balans i området än de föreslagna femvåningshusen. 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. Se tidigare insänd PDF "Västra Banvägen före och efter" om hur området kommer att påverkas.
- 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."
- I planbeskedet för Berga 6:527 m.fl. som är kopplat till centrumområdet med sammanhängande stadsbebyggelse i kvartersstruktur, står att gällande planer är att området skall vara "4-5 våningar i de mera centrala delarna samt 3-4 våningar längre bort från stationen." Det område som är längre bort från stationen är i verkligheten ett par minuters gångväg från Åkersberga centrum. Att det där då bör vara lägre höjd med 3-4 våningar och samtidigt mitt i ett villaområde ha ett isolerat område med 5 våningshus som har 26 meter i nockhöjd, kan tyckas udda och här kan vi inte förstå logiken.
- 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. Då det inte finns mark för liknande bebyggelse varken norr eller söder om detta förslag så är det inte möjligt att som står i granskningshandlingen att, "bli ett tillskott

längs Roslagsbanan och medverka i en sammanlänkning av bebyggelsestruktur och gaturum längs järnvägen”, vi anser tvärtemot att det kommer starkt bryta av mot områdets karaktär och omgivande villor.

- Att det bör finnas bra utrymme för utevistelse runt fastigheterna, som det ser ut nu, även om det blir 3 vån, så blir det litet 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 mm och slitaget blir för stort.
- Att det i ”Samrådshandling Tuna 6_151 m.fl. 2021-01-13” felaktigt hänvisas till Översiktsplan 2040, men där är 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 skall lösas på den egna fastigheten, vilket är enligt PBL. Det är också den p-policy som Österskärs Vägförening tillämpar.
- Vägföreningen 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 parkeringsplatserna 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.
- Den föreslagna gatusektionen för framtida ombyggnad av Västra Banvägen med gång- och cykelbana är på fastighet för Roslagsbanan och framtida dubbelspår. Detta innebär att om spåren byggs, kommer gång- & cykelbanan att vara tvungen att tas bort. Då trafiksituationen vid järnvägsövergången Tunavägen/Västra- & Östra Banvägen redan idag är ansträng och det är den ena av endast två vägar till och från Österskärsområdet, så ser vi stora risker för trafikanter och framförallt skolelever som cyklar eller går till den närliggande Österskärsskolan. Detta i kombination med att ha alldeles för få parkeringsplatser kommer ge en hög risk med felparkerade bilar. En lösning är då att flytta in byggnationen så att den föreslagna gång- & cykelbanan får plats även om dubbelspår byggs och därmed hålla sig till det rekommenderade riskavståndet på 25 meter från järnväg till bebyggelse.
- Att angränsande grönområde som är parkmark och förvaltas av Österskärs Vägförening skall skyddas av påverkan under byggnationen av fastigheterna.

Övrigt

Österskärs Vägförening framför dessa synpunkter med omsorg för våra medlemmar, speciellt de som bor nära planområdet.

Kommentar:

Vägutrymmet är begränsat på hela Västra Banvägen. Placeringen av föreslagen bebyggelses påverkar inte möjligheten för en gång- och cykelväg längs med Västra Banvägen.

För kommunens svar på synpunkter kopplat till trafiken samt motiv kring bebyggelsens utformning, se svar på yttrande från Sakägare 1.

Bedömningen har gjorts att ytan för utevistelse är tillräcklig, planförslaget innebär att bostadshusens garage utformas så att det möjliggörs utevistelse ovanpå dem. Detta för att säkerställa att garagen inte tar område för utevistelse i anspråk.

33. Österskärs Villaägareföreningen

Synpunkter på planförslaget till detaljplan Tuna 6:151 m.fl.

Vi och våra drygt 850 medlemmar som samtliga är boende i Österskär anser att det är mycket viktigt att ny bebyggelse utformas så att den passar in i villaområdet.

Därmed är vi eniga med det som Österåkers kommun själv skriver i Översiktsplan 2040 ”Österskär är till stor del utbyggt om möjlighet till förtätning är begränsad. Vid planläggning av ny bebyggelse ska stor hänsyn tas till befintlig bebyggelse”.

Vi har förståelse för att man vill utnyttja den aktuella marken invid Tuna Station för bostadshus, men att tillåta stadsmässiga femvåningsbostadshus anser villaägareföreningen inte vara att ta hänsyn till befintlig bebyggelse. Att man i centrala delarna av Åkersberga bygger stadsmässiga flerbostadshus är en sak, men Tuna station är inte och kommer aldrig kunna bli en del av centrala Åkersberga.

Det innebär att Österskärs Villaägarförening anser att:

- Detaljplanen bör tillåta maximalt tre våningar höga flerbostadshus, liknande de flerbostadshus som nu finns invid Österskärs Station
- Bebyggelsen bör vara så pass gles så att tillgång till grönområde överensstämmer med karaktären på villaområdet. Det innebär att för fritidsaktiviteter användbart grönområde ska finnas både mellan och framför husen.
- Parkering måste finnas till varje bostad, planen bör ange 1,0 p-platser per 100 BTA. Även om området ligger nära Tuna station är avståndet till förskolor och skolor relativt långt, därför behöver många hushåll tillgång till bil. Parkering på område utanför egna tomten är inte möjligt.
- De i förslaget beskrivna affärs-, kontors- eller gemensamhetslokalerna i bottenvåningen är tveksamma, eftersom de inte ligger i centrala Åkersberga är risken stor att sådana lokaler blir dåligt utnyttjade.
- Planen att förändra hela Västra Banvägen till en ”stadsgata” med mer trafik är mycket olämpligt. Stora delar av bebyggelsen utmed vägen är radhus som kraftigt skulle påverkas negativt av en sådan förändring av trafiken.

Ett bevarande av hela Österskär, inklusive området intill Tuna Station som villaområde med sin trivsamma miljö och stora kulturvärden är viktigt för hela Österåkers kommun. Detta, skriver villaägareföreningen, får inte förstöras genom att tillåta dåligt anpassad bebyggelse vid Tuna Station.

Kommentar:

För kommunens svar på synpunkter kopplat till trafiken samt övriga synpunkter, se svar på yttrande från Sakägare 1.

Bedömningen är att det på sikt kommer finnas underlag för lokalerna i detta område med tanke på dess närhet till stationen och att stråket mellan området och Åkersberga centrum kommer att stärkas.

34. Privatpersoner

Utöver remissinstanser, sakägare och föreningar har även cirka 80 privatpersoner inkommit med synpunkter gällande föreslaget planförslag. Nedan har dessa sammanställts i ämneskategorier med förklaring över vad yttrandena innehållit. Kategorierna kommenteras sedan.

Trafik och parkering

I de cirka 80 inkomna yttrandena från privatpersoner har cirka 30 av dessa berört kategorin trafik och parkering. Yttrandena sammanfattas följande:

Området anses redan idag vara mycket högt trafikerat. Trafiksituationen har intensifierats efter att järnvägsöverfarten Båthamnsvägen/Stationsvägen vid Åkers kanal stängdes av. Samtliga biltrafikanter som ska till Österskär eller från Österskär och mot Åkersberga centrum passerar numera Tunagård station vilket har inneburit en ökning av trafik. Området vid korsningen Östra Banvägen/Tunavägen med järnvägsöverfart upplevs redan idag osäkert och förbättrande åtgärder gällande trafiksäkerheten vid korsningen behöver göras. Ökningen av biltrafikanter märks även av på Västra Banvägen vilken inte är utformad för det. I och med dagens trafiksituation finns det en oro för framtida belastning kopplat till den föreslagna nybebyggelsen.

Privatpersonerna är även bekymrade över parkeringsfrågor när runt 150 lägenheter planeras med ett lågt p-tal på 0,5 per 100 m² BTA. Det finns en oro att detta kommer påverka omkringliggande allmänna parkeringsytor bl.a infartsparkeringen vid Tunagårds station.

Kommentar:

Se svar Sakägare 1 angående synpunkter kopplat till trafiksituationen och parkeringsytor.

Höjd och gestaltning på bebyggelsen

I de cirka 80 inkomna yttrandena från privatpersoner har cirka 55 av dessa berört kategorin höjd och gestaltning av bebyggelsen. Yttrandena sammanfattas följande:

Den föreslagna höjden på fem våningar för bebyggelsen anses för högt och i yttrandena framkommer olika önskemål kring höjd. Det framkommer både en önskan om att utveckla villor och radhus på fastigheten samt att inte exploatera fastigheten alls. Det vanligaste önskemålet är dock att istället för fem våningar föreslå en höjd på två-tre våningar.

Kommentar:

För kommunens motiv till föreslagen byggnadshöjd och annan gestaltning, se svar på yttrande från Sakägare 1.

Grönområdet

I de cirka 80 inkomna yttrandena från privatpersoner har cirka 5 av dessa berört kategorin grönområde. Yttrandena sammanfattas följande:

I yttrandena framförs en oro kring att den befintliga grönytan på fastigheten Tuna 3:1 i och med den nya exploateringen, ska komma att påverkas negativt. Detta då fler människor i området kommer nyttja ytan men även att eventuell påverkan kan ske under byggnationen. I vissa av yttrandena framkommer även ett önskemål om fler grönytor i området.

Kommentar:

I föreliggande detaljplan föreslås en gemensam gård på kvartersmark mellan den föreslagna bebyggelsen och naturmarken, för de boende. Denna kommer att vara tillgänglig för de boende och föreslås utvecklas med exempelvis planteringar, lekplats, och sittplatser. För att komplettera utemiljöer för de boende möjliggörs även balkonger, så att de boende även har egna vistelseytor. Naturområdet och den gemensamma gården kommer att skiljas bland annat av diket som går längst med höjden och fastigheten, vilket tydliggör gränsen mellan områdena. Detaljplanen hindrar inte att framtida ytterligare avgränsningar kan tillkomma. Naturområdet är och planeras att fortsätta vara allmänt tillgängligt, om än det är relativt svårtillgängligt. Det aktuella området är i dagsläget planlagt som allmän plats/park med enskilt huvudmannaskap och planeras att omfattas av detaljplanen för Västra Banvägen. Ett av syftena med detta är att området ska få kommunalt huvudmannaskap.

Hänsyn till omkringliggande bebyggelse

I de cirka 80 inkomna yttrandena från privatpersoner har cirka 35 av dessa berört kategorin hänsyn till omkringliggande bebyggelse. Yttrandena sammanfattas följande:

Österskär och området Tuna kännetecknas av villor och radhusområden. Stadsmässig femvåningsbebyggelse passar därmed inte in med Österskärs befintlig bebyggelse. Föreslagen byggelse kommer att påverka det övergripande intrycket på området till det sämre. I kommunens Översiktsplan för 2040 står det att stor hänsyn ska tas till befintlig bebyggelse i Tuna och Österskär vilket inte anses förenligt med förslagen bebyggelse. Bebyggelsen påverkar hela Österskärs karaktär och skapar ett prejudikat med sin höjd och sitt utseende.

Kommentar:

Se Sakägare 1 den nya bebyggelsens hänsyn till omkringliggande bebyggelse samt dess koppling till Översiktsplanen för 2040.

Allmän protest

I de cirka 80 inkomna yttrandena från privatpersoner har cirka 15 av dessa berört kategorin allmän protest. Yttrandena sammanfattas följande:

Protesterar mot föreslagen detaljplan för Tuna 6:151 m.fl.

Kommentar:

Noteras.

Revideringar av detaljplanen efter granskningen

Plan- och genomförandeskrivningen

- Avsnittet under rubriken ”Syfte” har utvecklats och förtydligats.
- Avsnittet under rubriken ”Ny bebyggelse, övergripande gestaltungsprinciper och utformning” har utvecklats för att förtydliga föreslagen ny utformning av området.
- Avsnittet under rubriken ”Risk” har uppdaterats gällande datering på den reviderade riskanalysen.
- Avsnittet under rubriken ”Buller” har uppdaterats utifrån den reviderade bullerutredningen med en tydligare koppling mellan detaljplaneförslaget och bullerriktvärdena.
- Avsnittet under rubriken ”Översiktliga planer och program” utvecklats ytterligare gällande bland annat bebyggelsens skala, tolkningen av området i förhållande till Översiktsplanen m.m.
- Avsnittet under rubriken ”Dagvatten” har uppdaterats efter att dagvattenutredningen har uppdaterats på grund av reviderat förslag.
- Planhandlingarna har kompletterats med info med hänvisning till resultat av en utredning gällande de lokala knutpunkterna Tuna och Österskär.
- Avsnittet under rubriken ”Ansvarsfördelning” har omformulerats utifrån det slutgiltiga exploateringsavtalet.
- I övrigt har mindre redaktionella ändringar gjorts i planhandlingarna.

Plankartan

- Plankartan har justerats gällande bestämmelserna e1-e3. Under förra granskning skedde olyckligtvis ett tekniskt fel och lokalytan blev därför den samma för alla e bestämmelser. Efter granskning har e bestämmelserna e1-e3 justerats tillbaka till det som var avsikten inledningsvis:

- e₁ Lokaler för centrumändamål med lokalarea (LOA) om sammanlagt minst 85 kvadratmeter ska finnas. Lokaler ska ha glasade fasader med entré i markplan och en minsta våningshöjd om 3,3 meter
 - e₂ Lokal för centrumändamål med lokalarea (LOA) om minst 35 kvadratmeter ska finnas. Lokal ska ha glasade fasader med entré i markplan och en minsta våningshöjd om 3,3 meter
 - e₃ Lokaler för centrumändamål eller bostadskomplement med lokalarea (LOA) om sammanlagt minst 25 kvadratmeter ska finnas. Lokal ska ha glasade fasader med entré i markplan och en minsta våningshöjd om 3,3 meter
- Riktvärdena gällande vibration och stomljud har kompletterats med exakta värden i plankartan.
 - Nockhöjd och byggnadshöjd har reviderats och sänkts.
 - Bestämmelse om gavlar och frontespiser har tillkommit.
 - Bestämmelse om att takkupor inte får uppföras har lagts till.
 - Egenskapsområde för e₁-e₄ har reviderats i områdets västra delar, samt i sydväst.
 - Bestämmelse om byggnads placering i förhållande till torg har lagts till.
 - Bestämmelse om parkering och garage har förtydligats.
 - Bestämmelse om totalhöjd för garage har tagits bort.
 - Bestämmelse om korsmark och att garage får uppföras under (b1) har lagts till.
 - Bestämmelse om +höjd för dike har tagits bort.
 - Område för bestämmelse n1 har reviderats.
 - +höjder gata har reviderats kopplat till höjdsättning av Västra Banvägen.
 - Område för prickmark och korsprickad mark har justerats.
 - Mindre redaktionella ändringar

Maria Bengs

Planchef

Ingrid Kärrsten

Planarkitekt