

DETALJPLAN FÖR

SVINNINGEVÄGEN, GC-VÄG, DEL SYDVÄST

SVINNINGE, ÖSTERÅKERS KOMMUN, STOCKHOLMS LÄN

UPPRÄTTAD DEN 1 MARS 2013

SAMHÄLLSBYGGNADSFÖRVALTNINGEN



TILL DETALJPLANEN HÖRANDE HANDLINGAR:

- PLANKARTA MED PLANBESTÄMMELSER
- ILLUSTRATIONSPLAN
- PLANBESKRIVNING
- GENOMFÖRANDEBESKRIVNING

ANTAGANDEHANDLING

PLANKARTA

- Till detaljplanen hör:
- Plankarta med planbestämmelser
 - Illustrationsplan
 - Planbeskrivning
 - Genomförandebeskrivning

Följande gäller inom området med nedanstående beteckningar. Endast angiven användning och utformning är tillåten. Alla underliggande planer upphävs i och med att denna plan vinner laga kraft.

- GRÄNSER**
 - Planområdesgräns
 - Användningsgräns
- ANVÄNDNING AV MARK OCH VATTEN**
- Allmänna platser
 - HUVUDGATA
 - Tråk mellan områden
- Kvartersmark
- Pumpstation
 - E

UTFORMNING AV ALLMÅN PLATS

400 Fästeskivan höjld över markplanet

PLACERING, UTFORMNING, UTFÖRANDE

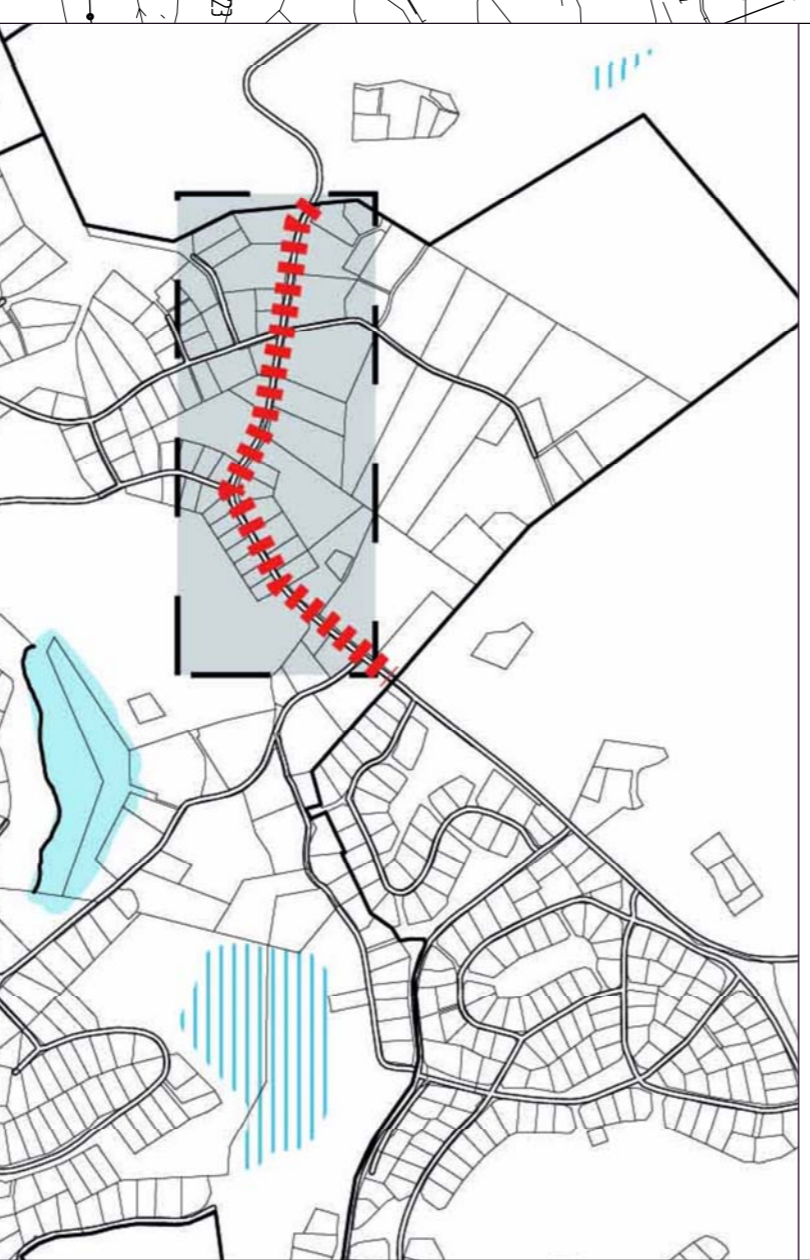
- Utförning
- 3.3 Högsa byggnadshöjd i meter

ILLUSTRATIONER

- Konnektionslinje

ADMINISTRATIVA BESTÄMMLSE

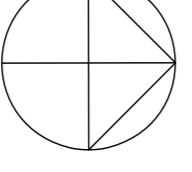
Genomförandebilden är 1:5 år från den dag planen vinner laga kraft. Kommunen är huvudnär för allmän plats.

ÖVERSIKTSBILD


Skala 1:1000 (A1) 1:2000 (A3)

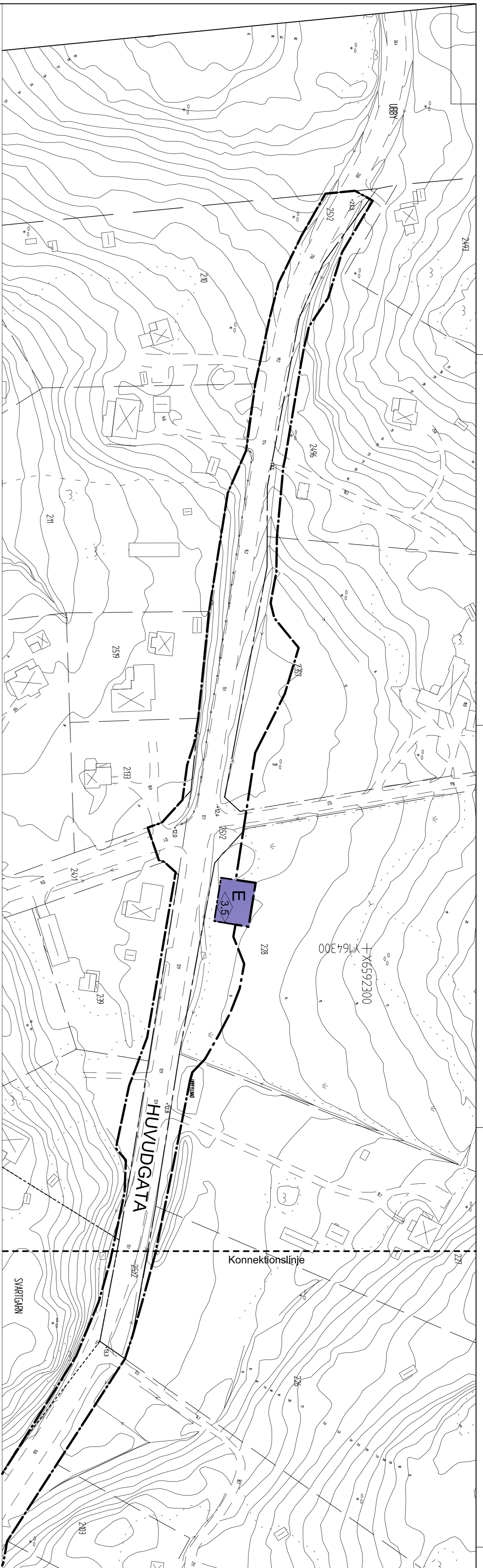
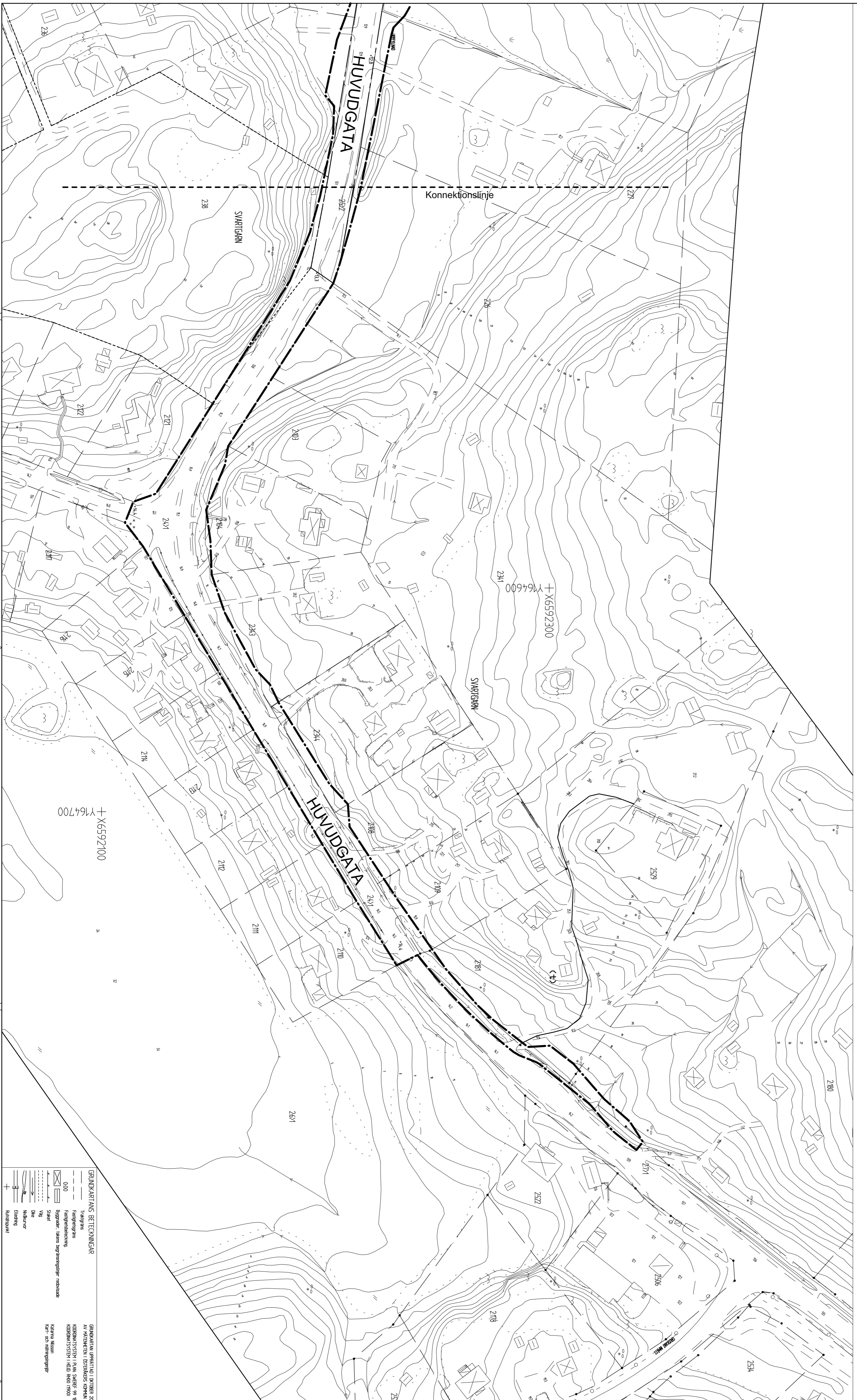
0 10 20 30 40 50

100 m


ANTAGANDEHANDLING
Detaljplan för
SVINNINGEVÄGEN GC-VÄG, DEL SYDVÄST

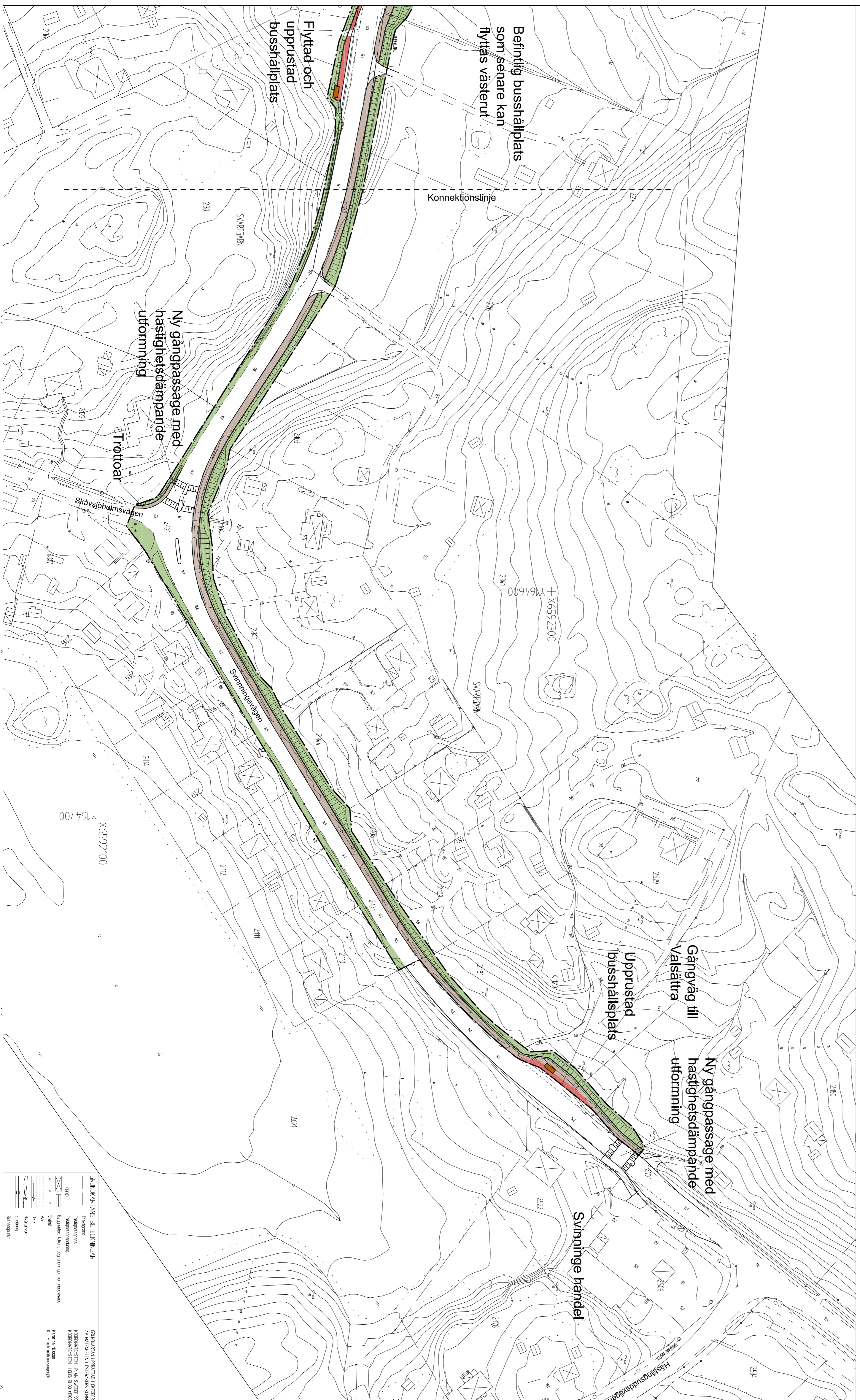
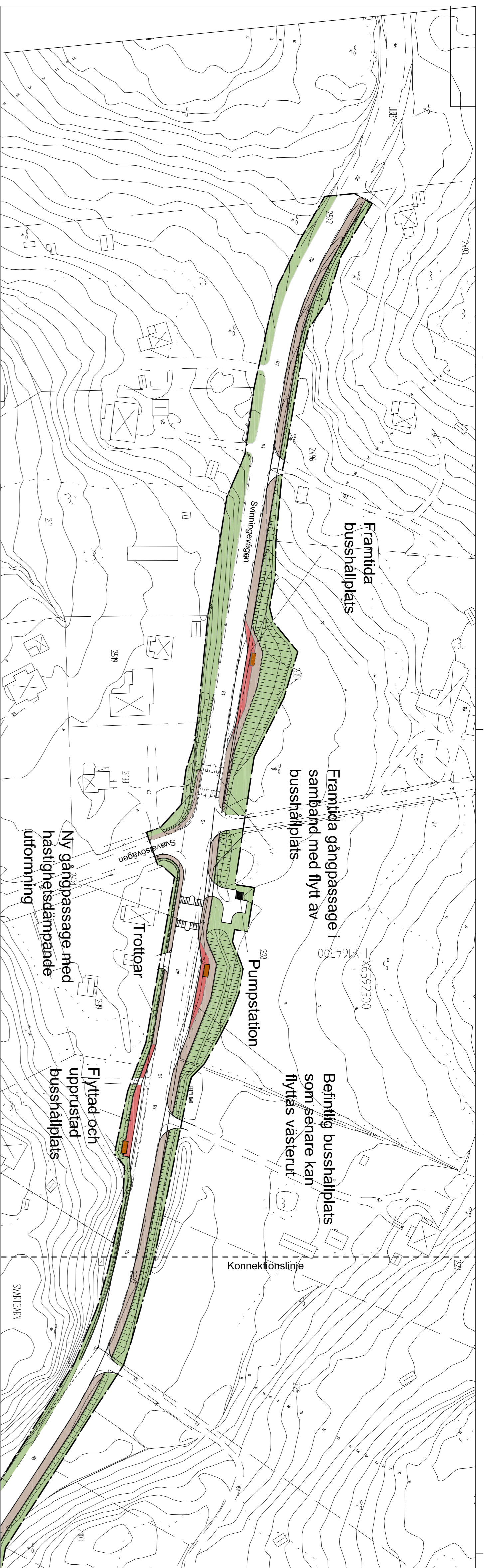
Svinninge, Österåkers kommun, Stockholms län
Upprättad den 2012-05-18 enligt PBL (1987:10)
Rev. 2013-03-01

| | | |
|---------------|---------------------|------------------------|
| Lars Berreth | Fredek Meurling | Jon Lindström |
| Stadsarkitekt | Planarkitekt, Sweco | Arkitekt |
| Antagande | Laga kraft | Genomförandebild skild |
| Plan nr | | |
| Beställdatum | KF | |
| Inläsare | | |

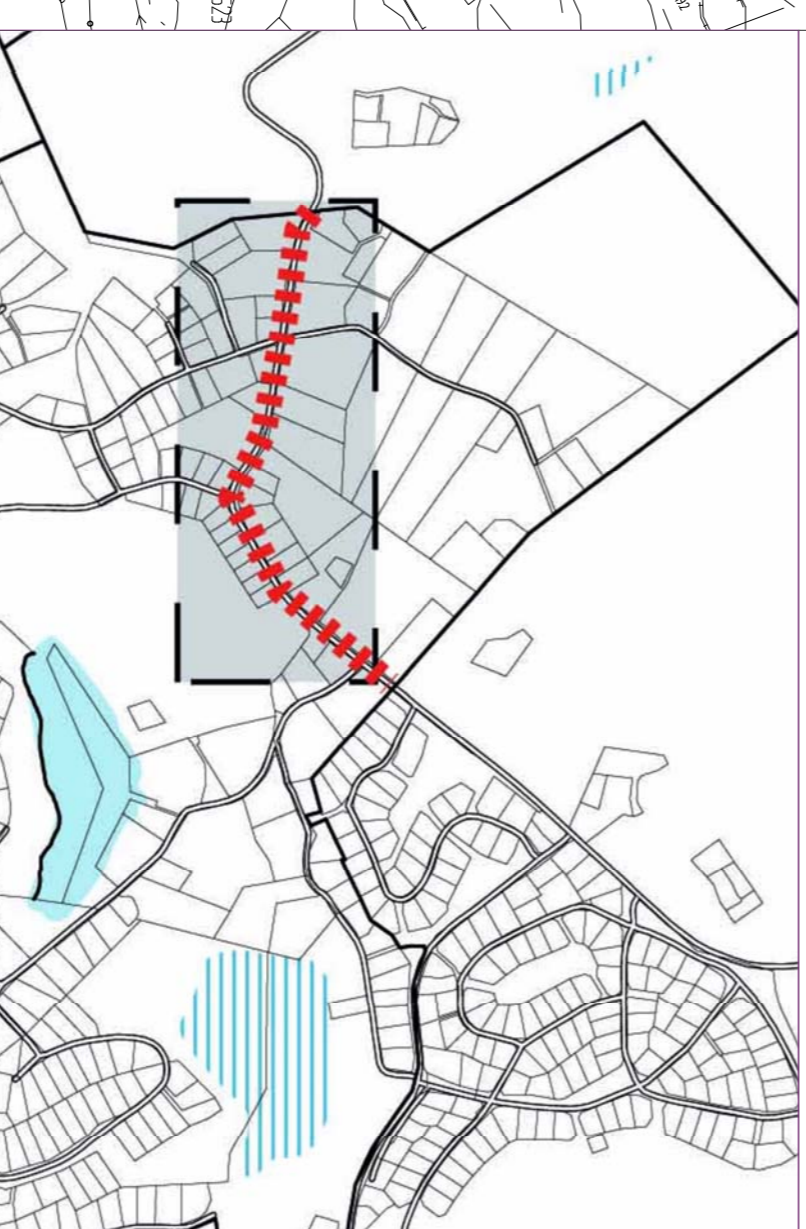


ILLUSTRATIONSPLAN

- Till detaljplanen hör:
- Planarkar med planbestämmeiser
 - Illustrationsplan
 - Planbeskrivning
 - Genomförandebeskrivning
- Förklaringar
- Planområdesgräns
 - Grässlått
 - Körbana
 - Gang- och cykelväg, trottoar
 - Plattform till busshållplats
 - Pumpstation
 - Väderskydd
 - Gangpassage
 - Konnektionslinje



ÖVERSIKTSBILD



Skala 1:1000 (A1) 1:2000 (A3)

0 10 20 30 40 50

100 m

ANTAGANDEHANDLING

Detaljplan för

SVINNINGEVÄGEN GC-VÄG, DEL SYDVÄST
Svinnings-, Österåkers kommun, Stockholms län
 Upprättad den 2012-05-18, enligt PBL (1987:10)
 Rev. 2013-03-01

| | | | |
|---------------|---------------|--------------|------------------------|
| Ansvarig | Lars Barreth | Ansvarig | Frederik Meinung |
| Stadsarkitekt | Stadsarkitekt | Planarkitekt | Planarkitekt, Sweco |
| Beställare | Insats | Laga kraft | Genomförandebild skild |
| Plan nr | | | |

| | |
|----------------------------|-------------------------------------|
| GRÖNDEKARTANS BETECKNINGAR | GRÖNDEKARTAN ANVÄNDT I GRÖNDEKARTOR |
| 000 | Kontor |
| 100 | Handel |
| 200 | Service |
| 300 | Utbildning |
| 400 | Kultur |
| 500 | Recreation |
| 600 | Natur |
| 700 | Övrigt |
| 800 | Övrigt |
| 900 | Övrigt |

Detaljplan för
SVINNINGEVÄGEN, GC-VÄG, del sydväst
Svinninge, Österåkers kommun, Stockholms län

PLANBESKRIVNING

HANDLINGAR

Till planförslaget hörande handlingar:

Plankarta med bestämmelser
Illustrationsplan
Planbeskrivning
Genomförandebeskrivning

PLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG

Detaljpaneläggningen syftar till att möjliggöra en gång- och cykelväg längs Svinningevägen. Liksom för hela Svinninge, syftar övergripande planläggningen till att möjliggöra den pågående omvandlingen från fritidsboende till permanentboende. Vidare är planläggningen en förutsättning för utbyggnad av allmänt vatten och avlopp i Svinninge, då huvudledningen för VA kommer att löpa i gång- och cykelvägen. En gång- och cykelväg längs Svinningevägen behövs även för att förbättra säkerhetsnivån för oskyddade trafikanter.

BAKGRUND

Planen har tidigare varit föremål för plansamråd ingående i detaljplan för Svinningevägen gång- och cykelväg. Efter plansamrådet delades planen i två delar, nordost och sydväst. Detaljplan för del nordost har vunnit laga kraft (plan nr. 423 laga kraft 2008-11-01).

En alternativstudie (2010-05-05) togs fram för att klargöra för- och nackdelar med att placera gång- och cykelvägen på den norra- resp. den södra sidan om Svinningevägen. Resultatet av studien var att det var lämpligast att placera gång- och cykelvägen på den norra sidan av Svinningevägen.

PLANDATA

Lägesbestämning

Svinningevägen utgör huvudförbindelsen mellan Åkersberga och Svinninge i södra delen av Österåkers kommun. Vägen löper norr och väster om befintlig bebyggelse i Svinninge. Staten genom Trafikverket är väghållare för Svinningevägen.

Planens avgränsning mot omgivningen bestäms främst av gc-vägens och Svinningevägens släntfot, vilket på flera ställen innebär intrång på befintliga bostadsfastigheter. I vissa delar kräver planerade dagvattenlösningar ytterligare utrymme som påverkar plangränsen. Planens avgränsning mot anslutande vägar har gjorts med hänsyn till föreslagna

refuger vilka ska anordnas inom kommunalt huvudmannaskap. Planens utsträckning i längdriktningen har bestämts av Svinninge planprogramms avgränsning, busshållplatser samt vad som bedömts som realistiskt ur ett genomförandeperspektiv.

Areal

Planområdets areal uppgår till ca 1,8 ha.

Markägoförhållanden

Området för aktuell detaljplan är inte tidigare planlagt.

Detaljplanen omfattar delar av 35 fastigheter. Dessa fastigheter utgörs dels av föreningsgemensamma väg- och grönområden, dels av privata bostadsfastigheter.

TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

Översiktliga planer

Svinninge nämns i gällande översiktsplan (ÖP 2006) som ett förnyelseområde som ska planläggas för permanent bebyggelse samt att området avses att försörjas med allmänt VA-system.

Program för planområdet

För hela Svinninge finns ett planprogram, godkänt 2005-12-19 av kommunfullmäktige, som ligger till grund för fortsatt planering. Det behandlar samtliga kommande detaljplaneområden inom Svinninge med utgångspunkt från Svinninge som helhet.

Planprogrammet anger att Svinningevägen som genomfartsgata kommer att ha den överordnade vägfunktionen i Svinninge under överskådlig tid. Programmet anger att en upprustning av Svinningevägen är angelägen med hänsyn till både trafiksäkerhets- och miljöaspekter. För att värna oskyddade trafikanter är det viktigt att gång- och cykelväg anläggs mellan Kulla vägskäl och Täljö. Denna plan omfattar endast en del av sträckan genom Svinninge. I planprogrammet föreslås ett antal typsektioner som utgjort grund till förprojektering av gång- och cykelvägen.

Alternativstudie

En alternativstudie (2010-05-05) har tagits fram för att klargöra vilken sida av Svinningevägen som är lämpligast för att anlägga gång- och cykelväg. Utifrån alternativstudien har valet gjorts på den samlade bedömningen av olika kriteriers viktning och deras värdering för de båda alternativen. De främsta kriterierna för alternativstudien har gällt lämpligheten för dragningen av VA-ledningen, hur väl gång- och cykelvägen når målpunkter och säkerhetsaspekter.

Utdrag ur sammanfattningen i alternativstudien: *En korsning av Svinningevägen medför en ökad risk i trafiksäkerheten och förutsätter en god utformning och hastighetsdämpning på vägsträckan. Kostnaderna är till stor*

del kopplad till om den befintliga vägen måste byggas om eller inte, vilket den måste i det södra alternativet. För VA är det fördelaktigt att ligga på norrsidan för att kunna ansluta till Valsättra och även för anslutning till framtida utbyggnader.

På kort sikt är det södra alternativet mest gynnsamt för att nå målpunkter i närområdet. På lång sikt tillkommer nya målpunkter på den norra sidan vilket är fördelaktigt för det norra alternativet. Sammantaget görs bedömningen att de båda alternativen är, på kort sikt nästan likvärdiga med en mindre övervikt för det norra alternativet. På lång sikt är det norra alternativet det mest fördelaktiga.

Detaljplaner, områdesbestämmelser och förordnanden

Planområdet angränsar till följande planer:

423 Svinningevägen del nordost
- laga kraft 2008-11-01

425 Trygarn
- laga kraft 2008-11-04

432 Hästängsuddsvägen
- laga kraft 2010-05-12

Parallellt med upprättandet av denna plan pågår planarbete för flera områden i Svinninge.

Behovsbedömning avseende betydande miljöpåverkan

För hela Svinninge finns en översiktlig MKB godkänd av kommunfullmäktige 2005-12-19. I MKB:n görs avvägningar för de områden som bedöms medföra, respektive de områden som inte bedöms medföra, betydande miljöpåverkan. Svinningevägen är en av de planer som i den översiktliga MKB'n bedömts medföra betydande miljöpåverkan enligt MKB-förordningens bilaga 4. Bedömningen grundades på att planen i ett tidigt skede avsågs omfatta hela Svinningevägen som är av regional betydelse. Därmed utgjorde bulleraspekter och intrång i angränsande natur- och kulturmiljöer samt i enskilda fastigheter mm motiv för bedömningen att planen skulle medföra betydande miljöpåverkan.

Planen avser främst en gång- och cykelväg längs den bibehållna vägsträckan samt nya lägen för busshållplatser. Planen kommer inte att innebära förändringar avseende vägtrafikbuller och endast marginellt intrång på enskilda fastigheter. Vidare bedöms inte Svinningevägens dikesren eller angränsande bostadsfastigheter innehålla några speciella ekologiska värden som skulle påverkas negativt av anläggning av gång- och cykelväg.

Planläggningen möjliggör utbyggnad av uppsamlade ledningsstråk för allmänt VA-system vilket bedöms medföra en förbättring vad gäller för-

orening av yt- och grundvatten för hela Svinningeområdet.

Sammantaget bedöms därför inte detaljplanen uppfylla några av de kriterier som anges under MKB-förordningens bilaga 4, 5 kap 18 § PBL. varför ingen betydande miljöpåverkan bedöms uppstå. En miljöbedömning och miljökonsekvensbeskrivning enligt miljöbalken bedöms därmed inte behöva upprättas.

FÖRUTSÄTTNINGAR, FÖRÄNDRINGAR OCH KONSEKVENSER

Natur

Mark och vegetation

Planområdet utgörs av delar av Svinningevägens vägområde, bostadstomter och en del naturmark i form av skog.

De flesta bostadsfastigheterna har kvar en skogsliknande karaktär. I vissa partier är höjdskillnaderna markanta med kraftiga stigningar.

Framförallt på Svinningevägens norra sida kommer skärningar uppstå i bl.a. naturmark med vegetation. Diken och vägslänter inom planområdet bedöms dock inte påverka några betydande botaniska värden. Naturvärdesinventeringar i anslutande områden samt översiktliga bedömningar av de lokala förhållandena stödjer denna bedömning.

Geotekniska förhållanden

I de avsnitt gång- och cykelvägen löper i direkt anslutning till Svinningevägen kan marken antas bestå av vägens underbyggnad. Marken i Svinninge består till stor del av berg, lera eller morän med undantag för de större våtmarkerna. Svinningevägen ligger inom planområdets sträckning huvudsakligen på postglacial lera och delvis på sandig morän samt sandigt svallsediment.

Förorenad mark

Inom detaljplaneområdet finns inga kända markföroreningar.

Fornlämningar

Inom detaljplaneområdet finns inga kända fornlämningar.

Bebyggelseområden

Gång- och cykelvägen gränsar till fastigheter med bostadshus. Planen medger inga byggrätter för byggnader bortsett från den pumpstation som ska uppföras vid korsningen Svinningevägen/Valsättravägen.

I anslutning till busshållplatserna finns väderskydd som kan förändras i framtiden. Dessa anordningar omfattas inte av planen men tillgänglighetsaspekterna till dessa är viktiga och ska bevakas i samband med bygglov.

En befintlig stenmur som tillhör fastigheten Svartgarn 2:344 kommer att plockas ner för att ersättas av en slänt alternativt byggas upp igen längre in på tomten, detta för att möjliggöra utbyggnaden av gång- och cykelvägen och VA-ledningen under den.

Tillgänglighet

Vägnätet i Svinninge saknar trottoarer och i vissa fall även hårdgjord vägbeläggning. Därför är ofta tillgängligheten låg för oskyddade trafikanter och rörelsehindrade utan bil. Under detaljplanläggningen för hela Svinninge kommer gång- och cykelbanor att planeras för vissa huvudstråk. Svinningevägen utgör en väsentlig del av detta gång- och cykelnät vilket bidrar till en ökad tillgänglighet.

Gator och trafik

Gatunät, gång-, cykel- och mopedtrafik

All gatumark inom detaljplaneområdet är av typen huvudgata med kommunalt huvudmannaskap. Gränsen mellan Svinningevägens kommunala huvudmannaskap och anslutande vägars enskilda huvudmannaskap går i en tänkt förlängning av Svinningevägens beläggningskant genom anslutningen. Refuger i väganslutningar ingår i planområdet.

Trafiksäkerheten längs Svinningevägen är idag generellt låg, särskilt för oskyddade trafikanter. Planen medger tre stycken gångpassager över Svinningevägen vilka samtliga har en hastighetsdämpande funktion. Vid den föreslagna gångpassagen vid Svinninge handel, utanför planområdet, byter även cykelvägen sida från den södra till norra sidan av Svinningevägen.

Gång- och cykelvägen utformas med 3 meters bredd. Trottoarer utformas med en bredd av 1,5 meter. Gångpassagerna utformas med 3.75 meter kanalbredd och refugbredd på 2 meter.

Kollektivtrafik

Busslinje till Åkersberga och Danderyd trafikerar Svinningevägen. Buss-hållplatser finns idag mellan Svavelsövägen och Skåvsjöholmsvägen samt vid Hästängsuddsvägen.

Vid Hästängsuddsvägen i anslutning till Svinninge handel förbättras busshållplatserna med bussficka och plats för väderskydd. De två hållplatserna som ligger mellan Svavelsövägen och Skåvsjöholmsvägen förbättras med bussficka och plats för väderskydd. Den södra hållplatsen får ett något förändrat läge för att skapa en mer trafiksäker lösning, med bland annat bättre siktförhållande.

Ev. framtida busstrafik möjliggörs gå via Svavelsövägen vilket kräver ett nytt hållplatsläge. Därför medger planen ett uppförande av en hållplats

väster om korsningen Svavelsövägen/ Svinningevägen. Den skulle då ersätta den hållplats som idag ligger öster om vägkorsningen.

Parkering, utfarter

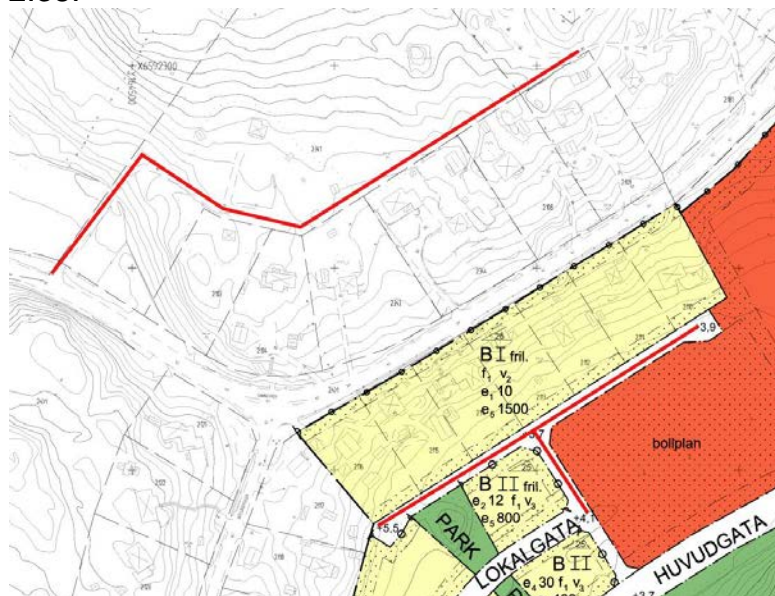
Ingen parkering medges längs Svinningevägen. Utfartsförbud införs inte som planbestämmelse på plankartan utan kommer att göras på de angränsande planerna. Anledningen till det är att inte skapa låsningar som resulterar i att fastigheterna inte har några utfarter alls. Syftet med utfartsförbud är bland annat att undvika den trafikfarliga situation som tomtutfarter över gång- och cykelvägen skulle innebära.

Fastigheterna 2:519 och 2:133 har idag utfart mot Svavelsövägen via 2:133. Utfarten föreslås flyttas 10 meter längre in på Svavelsövägen för att ge en mer trafiksäker utfart.

Fastigheterna Svartgarn 2:110 – 2:116, sydväst om Svinninge handel, har endast tillgång till utfart mot Svinningevägen. För dessa föreslås en ny angöringsgata som regleras i detaljplanen för Skåvsjöholm. Befintliga utfarter får inte stängas innan utfarterna öppnats mot den nya gatan och regleras därför också genom detaljplaneläggningen av Skåvsjöholm.

För fastigheterna Svartgarn 2:343 – 2:344 och 2:103 – 2:104 samt 2:108 – 2:109 kommer det att ges nya infarter genom kommande detaljplan för Valsättra del 1, i vilken även utfartsförbud mot Svinningevägen kommer att hanteras. För övriga angränsande fastigheter norr om föreliggande detaljplan kommer utredning om utfart göras i detaljplan för Valsättra 2.

I de fall befintliga utfarter är godtagbara ur trafiksäkerhetssynpunkt, alternativt att ingen annan utfart kan ordnas för fastigheterna, kan befintliga utfarter bibehållas. Detta gäller fastigheterna Svartgarn 2:10, 2:11 och 2:38.



Figur 1: Röda linjer visar tänkta nya tillfartsvägar vid stängning av utfarter.

Störningar

I dagsläget trafikeras Svinningevägen av ca 3000 fordon per dygn. Enligt gjorda trafikprognoser kan denna siffra öka till 5000 – 7000 fordon per dygn år 2030, beroende på bebyggelseutvecklingen i Täljö- och Svinningeområdet. En bullerutredning för hela Svinningeområdet har utförts av Acoustic Control i samband med MKB för program för Svinninge.

Fastigheterna på den södra sidan av Svinningevägen, öster om korsningen med Skåvsjöholmsvägen, är de som i framtiden bedöms ha störst risk att bli bullerstörda. I och med att utfarterna från dessa fastigheter stängs mot Svinningevägen finns utrymme och möjlighet att uppföra bullerskärmar inom vägområdet.

Teknisk försörjning

Vatten och avlopp

Den utbyggnad av allmänt VA-nät i Svinningeområdet som planeras kräver att ledningarna ska kunna dras i gång- och cykelväg längs Svinningevägen. Detta gäller oavsett om avloppet pumpas till ett nytt reningsverk i Svinninge eller till Margretelunds reningsverk via överföringsledning.

Pumpstation

I den västra delen av planområdet, vid korsningen mellan Svinningevägen och Valsättravägen, ska en ny avloppspumpstation uppföras. Boverkets rekommendationer för skyddsavstånd mellan pumpstation och bostäder är 50 meter och är i föreslaget läge 25 meter. Pumpstationen kommer därför att anläggas på ett sådant sätt och med en sådan teknik att lukt och andra eventuella störningar inte påverkar befintlig bebyggelse, varför ett avsteg från rekommendationerna från Boverket kan accepteras. Pumpstationen angörs från vägen eller via gång- och cykelvägen.

Dagvatten

En separat dagvattenutredning har utförts för Svinningeområdet (Sweco VIAK 2006 på uppdrag av Österåkers kommun). För utredningen har preliminära flödesberäkningar gjorts för en framtida exploatering och åtgärder baserade på resultatet föreslås. I dagsläget är anordningarna för omhändertagande av vägdagvatten bitvis bristfälliga längs Svinningevägen. Detta gäller såväl diken som vägtrummor och brunnar. De platser som kräver åtgärder är lokaliserade till norra och västra sidan av Svinningevägen. Dessa områden ligger dock huvudsakligen utanför planområdet. I samband med utbyggnad av gång- och cykelvägen föreslås befintliga vägtrummor rensas och förbättras så att beräknade flöden kan omhändertas.

Damm

Fortsatt utredning har visat att flödena från Valsättra del 1 kan hanteras genom fördröjning och rening i de dikessystem som anläggs längs Svinningevägen. En dagvattendamm kommer att införas i detaljplanen för Valsättra del 2, med syfte att på lång sikt kunna hantera dagvattenflöden från både Valsättra del 1 och del 2.

Ledningar

E.ON Elnät har 0,4 och 10 kVs kablar som ligger inom området. Telia Sonera Skanova har både luft- och markledningar inom området. Respektive företag kontaktas i händelse av att en flytt av ledningarna blir nödvändig i samband med genomförandet av planen. Den som initierar eventuell flytt av ledningarna står även för kostnaden av flytten.

Administrativa frågor

Detaljplanen ges en genomförandetid av 15 år efter att den vunnit laga kraft.

Kommunen är huvudman för allmän plats. Staten genom Trafikverket är väghållare för Svinningevägen. Kommunen föreslås vara huvudman för gång- och cykelvägen.

Genomförandefrågorna behandlas vidare i genomförandebeskrivningen.

Utfarter från fastigheterna Svartgarn 2:103 – 2:104, 2:110 – 2:116, 2:343 – 2:344, 2:108 – 2:109 i avsnittet kring Skåvsjöholmsvägen får inte stängas förrän alternativ anslutning anlagts, detta regleras i angränsande detaljplaner för Skåvsjöholm respektive Valsättra del 1.

MEDVERKANDE TJÄNSTEMÄN

Detaljplanen har upprättats på Österåkers kommuns samhällsbyggnadsförvaltning genom planarkitekt Fredrik Meurling och samordnande arkitekt Joe Lindström. Genomförandebeskrivningen har upprättats av mark- och exploateringsingenjör Anna Rieem vid kommunens plan- och exploateringsenhet.

Lars Barrefelt
Stadsarkitekt

Fredrik Meurling
Planarkitekt Sweco

Joe Lindström
Samordnande arkitekt

**Detaljplan för SVINNINGEVÄGEN, GC-VÄG, DEL SYDVÄST,
i Svinninge, Österåkers kommun, Stockholms län.**

Ett förslag till detaljplan för Svinningevägen var på samråd under tiden 4 april till 9 maj 2011 och ställdes ut mellan den 29 oktober och 26 november 2012.

Inkomna skriftliga synpunkter sammanfattas och kommenteras i detta utlåtande.

Inkomna yttranden:

- | | |
|------------------------------------------------|---------------|
| 1. Länsstyrelsen i Stockholms län | |
| 2. AB Storstockholms Lokaltrafik | |
| 3. E.ON Elnät Stockholm AB | |
| 4. Telia Sonera Skanova Access AB | |
| 5. Valsätra Tomtägarförening | |
| 6. Rydbo Saltsjöbads fastighetsägareförening | |
| 7. Fastigheten Svartgarn 2:108 | |
| 8. Fastigheten Svartgarn 2:27 | |
| 9. Fastigheten Svartgarn 2:344 | |
| 10. Vattenfall Eldistribution AB | ingen erinran |
| 11. Storstockholms brandförsvär | ingen erinran |
| 12. Roslagsvatten AB | ingen erinran |
| 13. Norrvatten | ingen erinran |
| 14. Lantmäteriet | ingen erinran |
| 15. Österåkers hembygds-och fornminnesförening | ingen erinran |
| 16. Aktiebolaget Svartgarn i Österåker | ingen erinran |

Sammanfattning av revideringar av utställningsförslaget

- Den föreslagna dammen lyfts ur planen och hanteras i kommande detaljplan för Valsättra del 2.
- Ett förtydligande i planbeskrivningen ska göras om att pumpstationen ska anläggas så att störningar till bebyggelse minimeras.
- Information om E.ONs ledningar förs in i planbeskrivningen.
- Ett förtydligande kommer att göras i planbeskrivningen om att fastigheter som inte blivit omnämnda gällande stängning av utfarter kommer att behandlas med detaljplanen Valsättra del 2.

Inkomna yttranden

1. Länsstyrelsen i Stockholms län

Länsstyrelsen har inga synpunkter på planen men uppmärksammar att planerad pumpstation kommer att ligga närmare än de 50 meter från bostäder som rekommenderas i Boverkets "Bättre plats för arbete".

Kommentar

Boverkets rekommendationer är att pumpstationer anläggs 50 meter från bostäder. I föreliggande plan är avståndet ca 25 meter. Pumpstationen kommer att anläggas på ett sådant sätt och med en sådan teknik att lukt och andra eventuella störningar inte påverkar befintlig bebyggelse varför ett avsteg från rekommendationerna från Boverket kan accepteras. Ett förtydligande kring detta resonemang kommer att göras i planbeskrivningen.

2. AB Storstockholms Lokaltrafik

AB Storstockholms Lokaltrafik (SL) utgår från att hänsyn är tagen utifrån RI-Buss gällande vägbredd, hållplatser och den förhöjda gångpassagen. SL anser att det är positivt att hållplatser tillkommer samt att "plats för väderskydd" anges i plan.

Kommentar

RI-buss riktlinjer föreligger utformningen av vägen, hållplatserna och hastighetsreglerande åtgärder.

3. E.ON Elnät Stockholm AB

E.ON Elnät hänvisar till tidigare svar att 0,4 och 10 kVs kablar ligger inom området. I övrigt ingen erinran.

Kommentar

E.ONs ledningar ligger kvar i befintligt läge. Om en förflyttning av ledningarna blir nödvändig bekostas detta av den som initierar flytten.

4. TeliaSonera Skanova Access AB

Skanova påpekar att de har befintliga teleanläggningar inom planområdet, både luft- och markförlagt. (Karta bifogad i yttrande). Längs med Svinngevägen ligger betydande teleledningar med stort allmännyttigt syfte.

Skanova önskar i så stor mån som möjligt behålla befintliga teleanläggningar i sina nuvarande lägen för att undvika olägenheter och kostnader i och med flytt. Vidare så förutsätter Skanova att de kostnader som uppstår vid en eventuell flytt bekostas av den som initierar flytten.

Vid arbeten i närheten av befintliga teleanläggningar efterfrågas försiktighet så att inte skada uppkommer.

Kommentar

I den mån det är möjligt kommer ledningar att ligga kvar i befintligt läge. Vid behov av förflyttning bekostas detta av den som initierar flytten.

5. Valsätra Tomtägarförening

Övergångsställen/busshållplatser

Detaljplanen tillmötesgår tomtägarföreningens önskemål att bibehålla busshållplatsen för trafik mot Kulla vägskäl på östra sidan om Valsättravägen. Ett ytterligare övergångsställe efterfrågas för gående till och från Skåvsjöholmsvägen och Valsättra 1, med ny infart där raksträckan övergår i sväng.

Behov finns av ljussignaler vid övergångsstället närmast Svavelsövägen då det är svårt att ta sig över Svinningevägen vid rusningstrafik, vilket sammanfaller med skolbarnens restider.

Hastighet

Hastighetsbegränsning till 40 km/h anses absolut nödvändigt av trafiksäkerhets- och bullerskäl samt helt i linje med tidigare utredningar, remissvar och alternativstudier.

Bullerskydd

Behovet kvarstår och ökar.

Dragning g/c-vägen

Tomtägarföreningen hänvisar till samrådsredogörelsen där gång- och cykelvägen i ett första skede dras till Valsättravägen. Detta anses inte vara en acceptabel lösning då den återstående delen av Svinningevägen väster om Valsättravägen anses vara mycket farlig för gående med räcke och brant sluttning på vardera sidan. Gång- och cykelvägen bör dras fram till Kulla vägskäl då många pendlare i det fallet skulle kunna cykla till Vaxholmsbussarna.

Dagvattendamm

Placering av en eventuell dagvattendamm bör tas upp i kommande plan för Valsättra.

Utfarter

Svartgarn 2:27 har sin utfart på raksträckan med god sikt. Kan inte den utfarten vara kvar så måste den nya utfarten med stort trafikflöde från det planerade Valsättra 1, nära den dolda Skåvsjöholmssvängen, vara helt omöjlig att genomföra.

Kommentar

Ytterligare en gångpassage anses inte nödvändig då det i förslaget finns en passage angiven mellan gång- och cykelvägen och Skåvsjöholmsvägen.

Beslut kring ljusreglering sker inte inom ramen för detaljplanen. Ett resonemang kring behovet av ljusreglering av korsningar har likväl förts under framtagandet av detaljplanen. Ljusreglerade korsningar används där trafikintensiteten är hög och konstant för att öka framkomligheten. En ljusreglerad korsning kan leda till en falsk trygghet för barn och ändamålet med regleringen är i grunden inte säkerheten för gående trafikanter som korsar vägen.

En diskussion finns kring hastighetssänkning och är under fortsatt utredning. Hastighetsregleringen hanteras dock inte inom detaljplan. En hastighetssänkning medför minskat buller från trafiken.

Sträckan till Kulla-vägskäl ryms inte inom denna plan. De partier som beskrivs kan dock förses med gång- och cykelväg i samband med föreliggande detaljplan. Intentionen med planen är att gång- och cykelvägen ska fortsätta västerut från Valsättravägen. Det finns dock tidsmässigt samband med en byggnation av gång- och cykelväg åt väster med den tänkta nya busshållplatsen. Anläggandet av gång- och cykelvägen öster om Valsättravägen är förbundet med anläggandet av vatten och avloppsledning.

Dagvattendammen som har funnits med under samråd och utställning har nu tagits bort. När detaljplanen för Valsättra del 2 tas fram kommer att dammen att införas i den detaljplanen.

Det finns för närvarande ingen avsikt att stänga utfarten på fastigheten Svartgarn 2:27. Frågan om utfarter kommer att utredas i kommande detaljplan för Valsättra 2 då områdets vägstruktur läggs fram.

6. Rydbo Saltsjöbads fastighetsägareförening

Önskemål uttrycks om att ny gång- och cykelväg ska sträcka sig hela vägen till Kulla vägskäl. Föreningen ser positivt på att busshållplatsen i föreslagen plan ligger kvar på vägens norra sida och att gång- och cykelvägen dras bakom denna. I framtiden ser man att hållplatsen kan flyttas ett femtiotal meter västerut i riktning mot Kulla vägskäl. Föreningen förordar inte busservice in i området Rydbo Saltsjöbad 1.

Föreningen ifrågasätter om hastighetsdämpande åtgärder i form av tre gångpassager och hastighetsbegränsning till 60 km/h är tillräckliga. Fler åtgärder föreslås på sträckan Svinninge handel till Svavelsövägen i form av högsta tillåtna hastighet om 30 km/h, omkörningsförbud, trafikljus vid de planerade övergångsställena eller rondell vid de olika utfartsvägarna Skåvsjöholmsvägen och Svavelsövägen.

Kommentar

Sträckan till Kulla-vägskäl ryms inte inom denna plan. De partier som beskrivs kan dock förses med gång- och cykelväg i samband med föreliggande detaljplan. Intentionen med planen är att gång- och cykelvägen ska fortsätta västerut från Valsättravägen.

Bedömningen har gjorts att föreslagna åtgärder fyller behovet. En för låg hastighet kan medföra att begränsningen inte respekteras. En sänkning av hastigheten kommer dock att föreslås.

Beslut kring ljusreglering sker inte inom ramen för detaljplanen. Ett resonemang kring behovet av ljusreglering av korsningar har likväl förts under framtagandet av detaljplanen. Ljusreglerade korsningar används där trafikintensiteten är hög och konstant för att öka framkomligheten. En ljusreglerad korsning kan leda till en falsk trygghet för barn och ändamålet med regleringen är i grunden inte säkerheten för gående trafikanter som korsar vägen. Cirkulationsplats har diskuterats i tidigare skede och har inte bedömts lämplig.

7. Fastigheten Svartgarn 2:108

Fastighetsägaren efterfrågar att flera olika överenskommelser sker med kommunen innan intrång eller utbyggnad påbörjas.

- Andel mark som tas i anspråk av kommunen, i intrångskarta uppges ca 130 kvm mark.
- Ersättning per kvm innan arbetet med ny VA-lösning påbörjas samt en maxgräns för intrång.
- Skada ska ersättas utöver markersättning av kommunen. Om skada sker på slutna tank, uppbyggd mur eller uppfart till fastigheten mm ska det ersättas och återställas.
- Vid tidigare information och planritning skulle Svinningevägen stängas av och fastighetsägarens infarter ske från ovansidan av fastigheten. Vad gäller i dag?
- I dag har fastighetsägaren tre p-platser vid tomtgränsen som kan komma att flytta i och med intrång för VA-lösning. Samma antal parkeringsplatser samt uppfart bör återställas av entreprenör efter det att fastighetsägaren har godkänt och förevisat lokalisering.

- Infart från Svinningevägen bör vara tillgänglig under hela ombyggnadsfasen, även vintertid.
- I det fall infarten stängs av permanent bör ny infart färdigställas innan infart från Svinningevägen stängs av.
- Staket som i dag är uppsatt ska återställas vid skada eller flyttas till ny fastighetsgräns.
- I det fall då markarbete pågår på båda sidor om fastigheten bör fastighetsägaren kunna nå sin fastighet på ett enkelt sätt, oavsett årstid.
- Fastighetsägaren påpekar att det är Trafikverket som har det yttersta ansvaret för väg 1004 och inte Österåkers kommun.
- Ett äppelträd står idag vid uppfarten. Detta bör enligt fastighetsägaren flyttas av entreprenör.
- Fastighetsägaren kräver att hastigheten sänks från 70 till max 50 km/h med hjälp av rondeller och fartkameror utmed Svinningevägen.
- Om befintlig infart från Svinningevägen stängs ska kommunen fylla igen upp till den markhöjd som den övre parkeringen (vändplanen) i dag ligger på.

Kommentar

Om anläggningsarbetet påverkar eller förstör egendom på fastigheten kommer ersättning utgå utöver markersättning. De parkeringsplatser som omnämns bedöms vara en yta mellan tomtgräns och körbana som ligger utanför fastigheten 2:108. Möjlighet till parkering på den egna fastigheten består.

Från gång- och cykelvägen kommer en slänt att gå upp till befintlig marknivå vid ny föreslagen fastighetsgräns, dvs efter redovisat intrång. För att genomföra detaljplanen kommer kommunen att ansöka om och bekosta en lantmäteriförrättning i vilken ingår att Lantmäteriet utför en värdering av den mark inklusive anläggningar (staket, buskar, träd mm) som berörs av utbyggnaden av väg, busshållplatser och gång- och cykelbana.

Utfarterna är i förlängningen tänkta att stängas mot Svinningevägen. Det kan dock göras först när en alternativ väg finns på motsatt sida om fastigheterna. En sådan väg kan anläggas först när detaljplanen Valsättra del 1 har vunnit laga kraft. Infart till fastigheten kommer att säkerställas under byggnationen.

En diskussion finns kring hastighetssänkning och är under fortsatt utredning. Hastighetsregleringen hanteras dock inte inom detaljplan. Cirkulationsplatser har diskuterats i tidigare skede och har inte bedömts lämplig.

8. Fastigheten Svartgarn 2:27

Fastighetsägaren påpekar att fastigheten Svartgarn 2:27 har utelämnas från de fastigheter som får nya utfarter samt där befintliga utfarter kan bibehållas. Krav på att bibehållen utfart säkras i planen uttrycks. Fastighetsägaren anser att fastigheten uppfyller de villkor som motiveras för bibehållen utfart, godtagbarhet ur trafiksäkerhetssynpunkt samt att ingen alternativ utfart kan anordnas.

Kommentar

Fastigheten 2:27 kommer tills vidare att behålla sin befintliga utfart. Ett förtydligande kommer att göras i planbeskrivningen. Frågan om eventuell utfartsförbud kommer att regleras i kommande detaljplan för Valsättra 2 då områdets vägstruktur läggs fram.

9. Fastigheten Svartgarn 2:344

Fastighetsägaren uppmärksammar befintliga värden på tomten i form av kallmur i granit och värdefull vegetation. Kallmuren byggdes på 1930-talet med anledning av höjdskillnaderna på platsen och för att busshållplatsen skulle kunna anordnas. I muren finns även en äldre ursprunglig entré med trappa inbyggd. Muren utgör enligt fastighetsägaren ett personligt och värdefullt kulturarv. Den värdefulla vegetationen på tomtmark består av ett antal 80-åriga väletablerade fruktträd, betydelsefulla buskar och närmst vägen löper en längre häck av syren. Vegetationen utgör rumsavgränsning mellan bilväg och trädgård.

Fastighetsägaren uttrycker önskemål om att anläggandet av den nya gång- och cykelvägen genomförs på ett sådant sätt att muren kan behållas och att så lite som möjligt av tomtmarken schaktas bort. Detta för att begränsa förändringar av trädgårdens funktioner, vegetation och kvaliteter. En referens görs till Svinninge 1:128 där man anser att gång- och cykelvägen har inpassats väl.

Ingrepp i markprofilen anses påverka befintlig vegetation, skada rotsystem på fruktträd och annan vegetation samt förändra rumsbildningen negativt. För att undvika onödiga skador på vegetationen bör så lite som möjligt schaktas och släntas. Fastighetsägaren föreslår att muren flyttas och byggs upp på nytt i ett läge som tar hänsyn till yttrandet. Befintligt stängsel bör dessutom tas tillvara. Önskan uttrycks för att den vegetation som behöver tas bort vid markarbeten flyttas till plats som utses i samråd mellan entreprenör och fastighetsägare. De schaktmassor som tas bort bör flyttas till nuvarande plats för uppfartsväg för utfyllnad.

Kommentar

Flera försök har gjort för att kunna få plats med väg, gång- och cykelväg samtidigt som muren sparas. Det har dessvärre visat sig ogörligt. En punktvis avsmalning av cykelvägen är olämpligt ur trafiksäkerhetssynpunkt, så väl som det faktum att cyklister skulle tvingas passera muren allt för nära.

Att minimera intrången är av intresse för så väl fastighetsägare som kommunen. Val av vägbredder, släntlutningar mm. är samlade bedömningar, trafiksäkerhetsmässigt, estetiskt, ekonomiskt, för drift, som görs för att uppnå den lämpligaste utformningen.

För att genomföra detaljplanen kommer kommunen att ansöka om och bekosta en lantmäteriförrättning i vilken ingår att Lantmäteriet utför en värdering av den mark inklusive anläggningar (staket, buskar, träd mm) som berörs av utbyggnaden av väg, busshållplatser och gång- och cykelbana.

Lars Barrefelt
Stadsarkitekt

Fredrik Meurling
Planarkitekt, Sweco