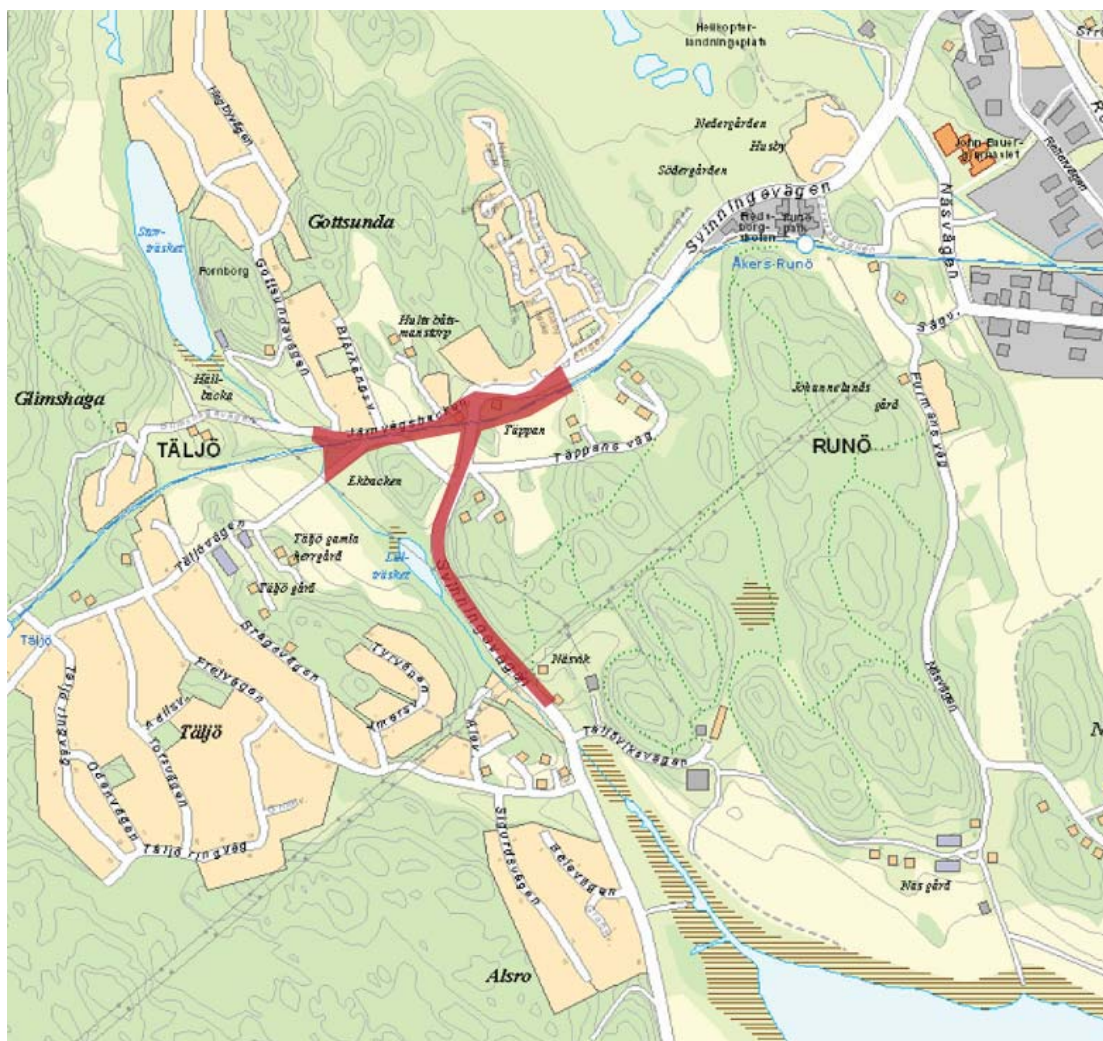


DETALJPLAN FÖR
TÄLJÖ VÄGSKÄL
ÖSTERÅKERS KOMMUN, STOCKHOLMS LÄN

UPPRÄTTAD DEN 2 APRIL 2012,

REV. 2012-12-19

SAMHÄLLSBYGGNADSFÖRVALTNINGEN I ÅKERSBERGA



TILL DETALJPLANEN HÖRANDE HANDLINGAR:

- PLANKARTA MED PLANBESTÄMMELSER
- ILLUSTRATIONSPLAN
- PLANBESKRIVNING
- GENOMFÖRANDEBESKRIVNING

ANTAGANDEHANDLING

PLANKARTA MED BESTÄMMELSER

- Till detaljplanen till Österåker kommunplaner:
- Illustrationsplan
 - Planbeskrivning
 - Genomförandebeskrivning

Planbestämmelser

Följande gäller inom omdömet med undantagande av bestämmelser. Endast ändring av användning och utformning är tillåten. Bestämmelser som behandlar gäller inom hela planområdet.

GRÄNSER

- Planområdesgräns
- Användningsgräns
- Egenskapsgräns

ANVÄNDNING AV MARK OCH VATTEN

- ALLMÄNNA PLATSER**
- HUVUDGATA**
Tråkik mellan omdömet
- LOKALGATA**
Lokaltråkik
- NATUR**
Naturområde med utjämnings- och fördröjningsfunktion för dregvatten

Kvartersmark

- B** Bostäder
- E** Teknisk anläggning; pumpstation
- ES** Teknisk anläggning; transformatorstation
- T** Tråkik; järnvägsstråk

UTFORMNING AV ALLMÄNNA PLATSER

Fästeförhållanden till följer regler i planlagen

BEGRÄNSNINGAR AV MARKENS BEBYGGANDE

- 9** Marken får inte bebyggas
- Z** Marken skall vara tillgänglig för gemensamhetsanläggning
- Z** Marken ska vara tillgänglig för dräke, ridsålg och för allmän körtväg under bro, med en höjd om 4,7 meter
- Z** Marken får byggas över med bro för allmän godstråk

MARKENS ANORDNANDE

Utfart, stängsel

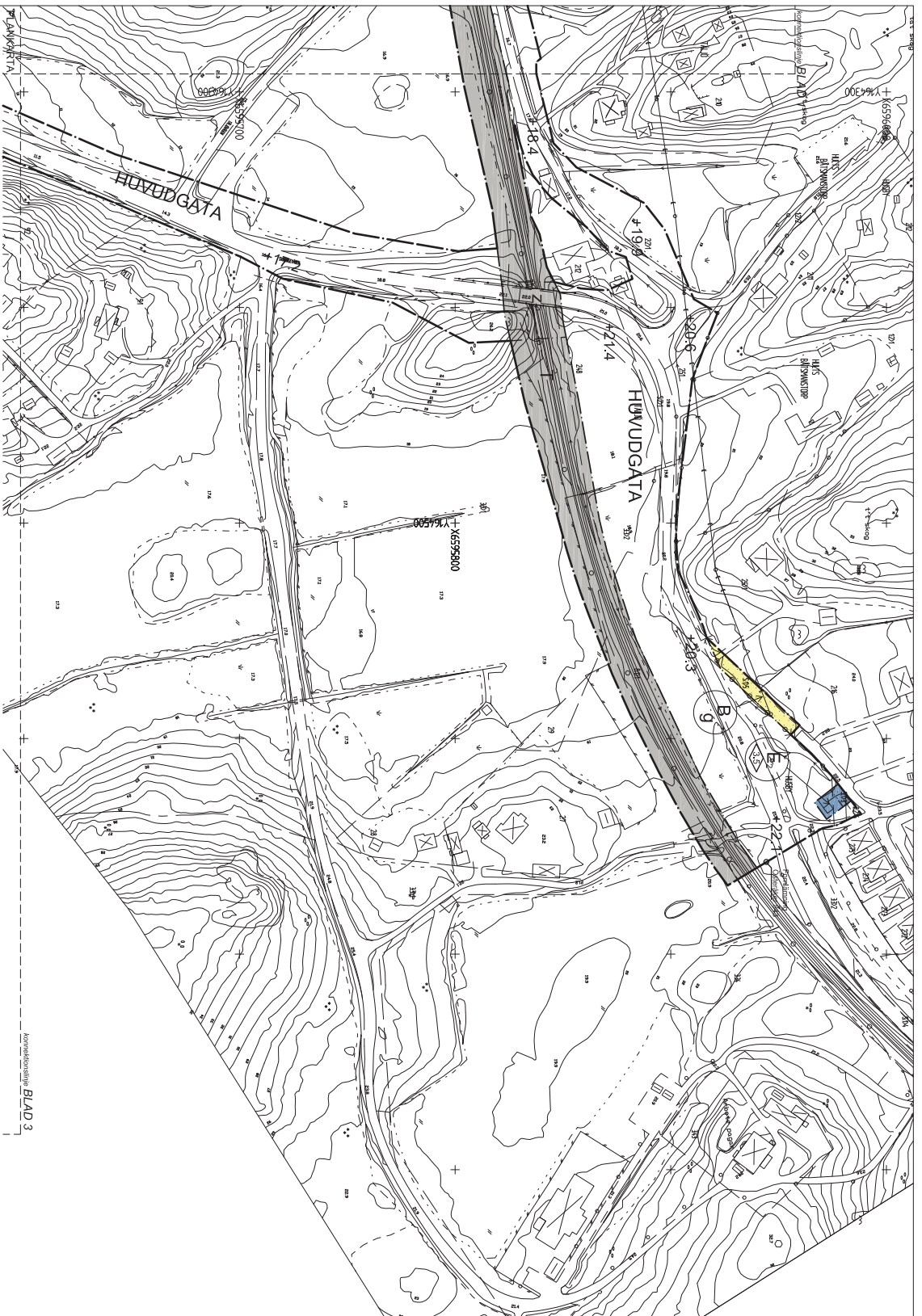
☞ Körutrymme för fire andorrans

PLACERING, UTFORMNING, UTFÖRANDE

☞ Höjsta byggnadshöjd 11 meter

ADMINISTRATIVA BESTÄMMELSER

Genomförandebudet är 15 år från den dag planen trätt i kraft



PLANKARTA MED BESTÄMMELSER

- Till detaljplanen hör följande denna plankarta:
- Illustrationsplan
- Planbeskrivning
- Genomförandebeskrivning

Planbestämmelser

Följande gäller inom området med närliggande bebyggelse. Endast angiven planering och utformning är tillåten. Bestämmelser utan beteckning gäller inom hela planområdet.

GRÄNSER

- Planområdesgräns
- Anordningsgräns
- Egenskapsgräns

ANVÄNDNING AV MARK OCH VATTEN

Allmänna platser

- HUVUDGATA: Tråk, mellan områden
- LOKALGATA: Lokaltåk
- MATIS: Naturområde med utflinings- och förläggningsskugga för deponin

Kvartermark

- B: Bestäder
- E: Teknisk anläggning/ pumpstation
- E: Teknisk anläggning/ transformatorstation
- T: Tråk/ järnvägsstråk

UTFORMNING AV ALLMÄNNA PLATSER

4x0 Färdstråken höjer över marknivå

BEGÄRÄNSNINGAR AV MARKENS BEBYGGANDE

- Marken får inte bebyggas
- Marken skall vara tillgänglig för gemensamhetsanläggning
- Marken ska vara tillgänglig för drick, rådgång och för allmän körtrafik utöver bus, med ett tillägg om 4,7 meter
- Marken får byggas över med två för allmän godstråk

MARKENS ANORDNANDE

Uttart, stängsel

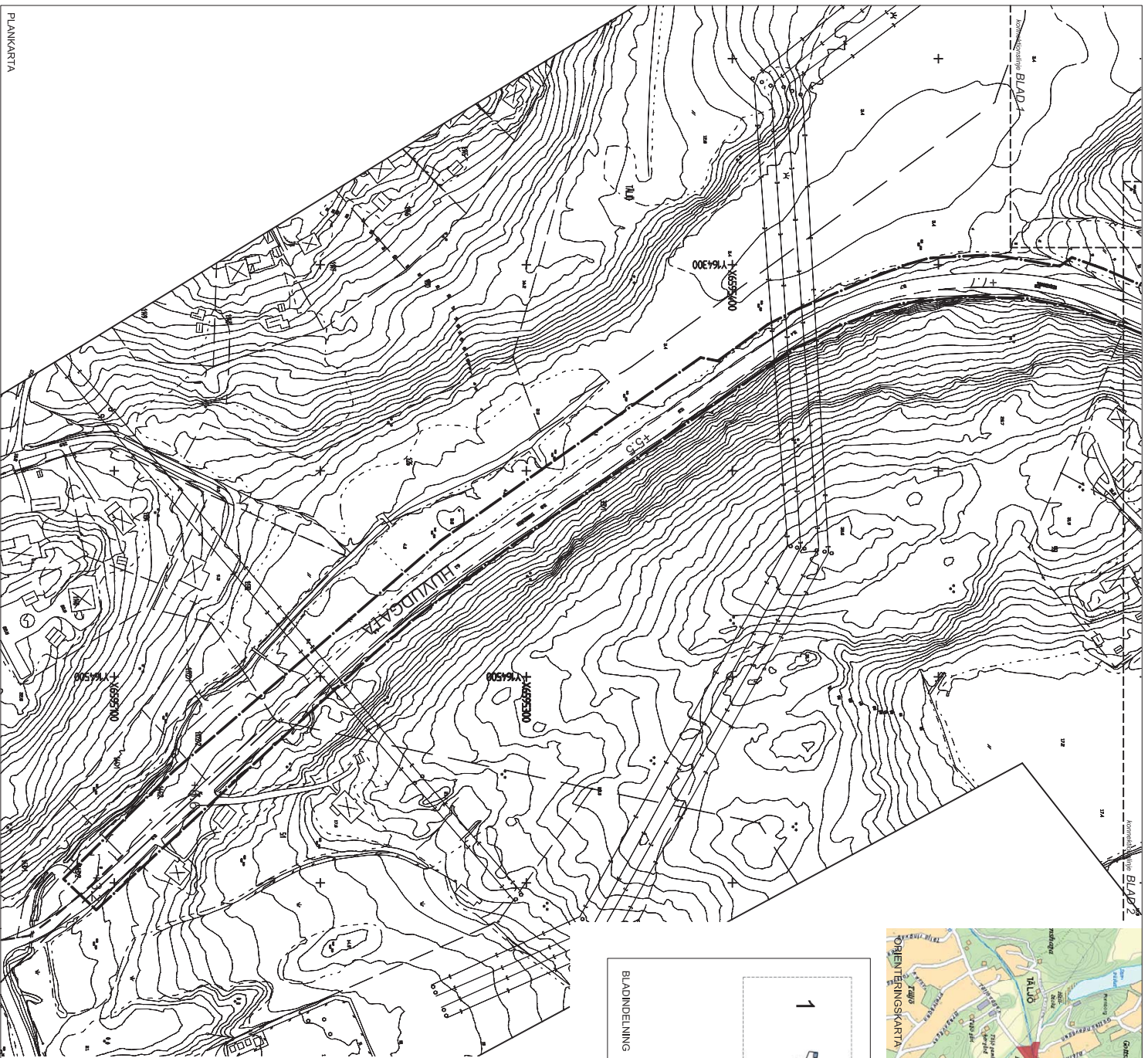
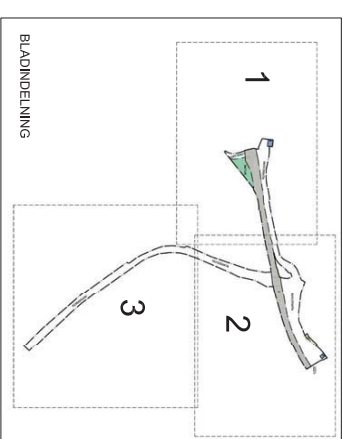
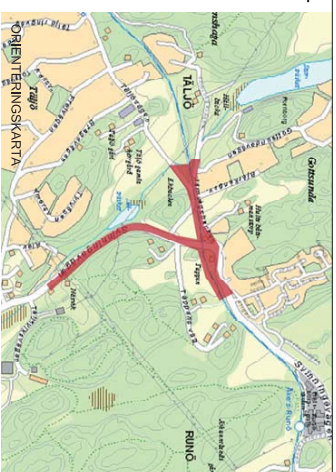
Kävar uttart för rike andras

PLACERING, UTFORMNING, UTFÖRANDE

Högsta bygghöjdhög meter

ADMINISTRATIVA BESTÄMMELSER

Genomförandelen är 15 år från den dag planen blivit lagd kraft



UPPLYSNINGAR
Forntidsminnen Österåker 643
 Forntidsminnen är skyddade enligt Kulturmiljölagen och ska inte påverkas av planeringen. Österåker kommun ska utvärdera utvärderat med eller utvärderat från Länsstyrelsen.

GRUNDKARTANS BETECKNINGAR

- Tråkgräns
- Faslagringsgräns
- Faslagringsbeteckning
- Stygggräns/ vägs stygggränsgärdar/ redovisade vägar
- Blås
- Nickokav
- Elektering
- Rullstolspunkt

GRUNDKARTAN UPPRÄTTAD I SEPTEMBER 2012 AV MATTEHETEN I ÖSTERÅKERS KOMMUN
 KOORDINATSYSTEM I PLAN: SVEEREF99 18.00
 RÖNDÖ
 RINDÖ
 Katarina Nilsson
 Kvar och tilläggsgärdar

ANTAGANDEHANDLING Blad 3(3)

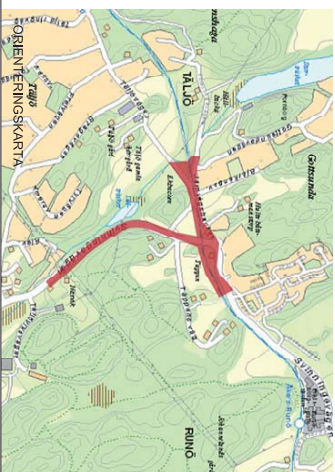
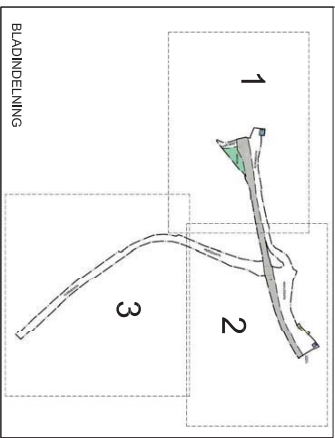
Detaljplan för
Täljö vägskäl
 Täljö, Österåkers kommun, Stockholms län
 Upprättad den 2 april 2012, enligt PBL (1987:10)
 Rev. 2012-12-19

Ansvarig	Upprättad	Genomförandeförstaplan	Titel
Lena Björnklett Planeringschef	Hanna Svensson Planeringschef		
Ansvarig	Upprättad	Genomförandeförstaplan	Titel

Skala: 1:1000 (A3)
 1:2000 (A3)
 10m

ILLUSTRATION
 Illustrationstyper

- Beck
- Pumpstation/ transformatorstation
- Vegetation
- Naturmark med dagvattenfördröjning
- Järnväg
- Körbana
- Gång- och cykelväg
- Riksväg



- GRUNDPLANENS BETECKNINGAR**
- Trafikplan
 - Fastighetsgränser
 - Fastighetsindelning
 - Sjögränser, sårens begränsningslinjer, redovisade
 - Vattenslätt
 - Väst
 - Öst
 - Bänk
 - Nikotör
 - Elledning
 - Rullstolspunkt
- GRUNDKARTAN UPPRÄTTAD I SEPTEMBER 2012 AV MATTHEM ETEN I ÖSTERÅKERS KOMMUN. KOORDINATSYSTEM I PLAN: SVEREF99 18 00 SVEREF99 18 00 RHD00
- Kartorna tillhör Österåkers kommun. Skala: 1:1000 (A1) (1:2000) (A3) 10m

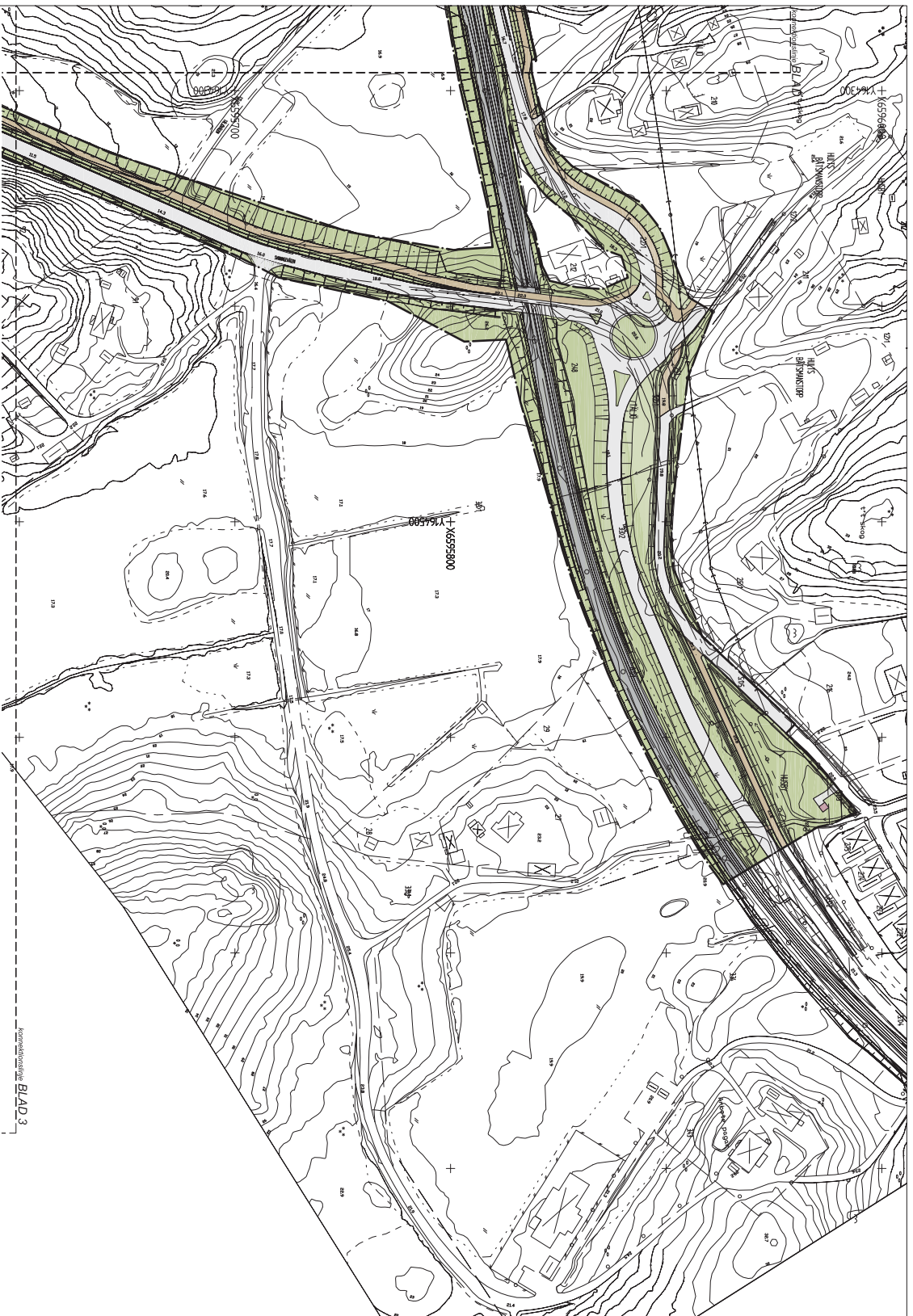
ANTAGANDEHANDLING Blad 1(3)

Detaljplan för
Täljö vägskääl
 Täljö, Österåkers kommun, Stockholms län
 Upprättad den 2 april 2012, enligt PBL (1987:10)
 Rev. 2012-12-19

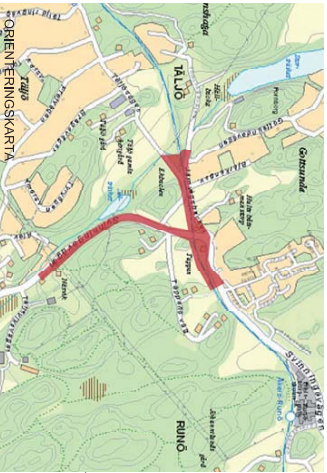
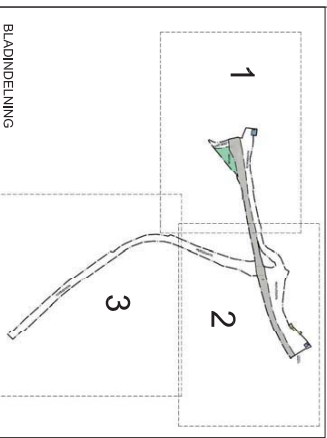
Lena Björnkall Stadssekreterare	Henrik Sjöström Planutskottssekreterare	Tjänst
Zonplan	Laga plan	Genomförandebildning
Bestodatum	KF	Plan

ILLUSTRATION
 Illustrationstyper

- Bäck
- Pumpstation/ transformatorstation
- Vegetation
- Naturmark med dagvattenfördröjning
- Järnväg
- Körbana
- Gång- och cykelväg
- Rödväg



Illustrationsplan BLAD 3



GRUNDPLANENS BETECKNINGAR

- Trafikplan
- Fastighetsgränser
- Fastighetsindelning
- Styrgränser, väders begränsningsgränser, redovisningsgränser
- Väg
- Buss
- Mikrotunnel
- Elledning
- Rullstolspunkt

GRUNDKARTAN UPPRÄTTAD I SEPTEMBER 2012 AV MÄTNINGEN I ÖSTERÅKERS KOMMUN. KOORDINATSYSTEMET I PLAN: SVERTERF99 18.00 RÖNÖKUNSTSTYCKE I HOJD: RCH100

Karinna Nilsson
 Konsult och myndighetsgranskare

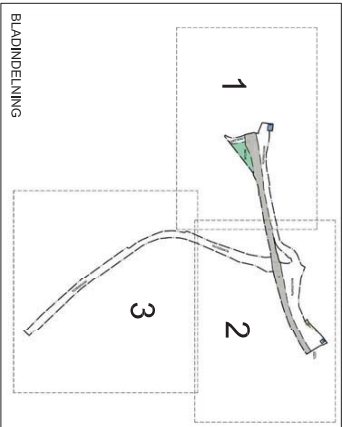
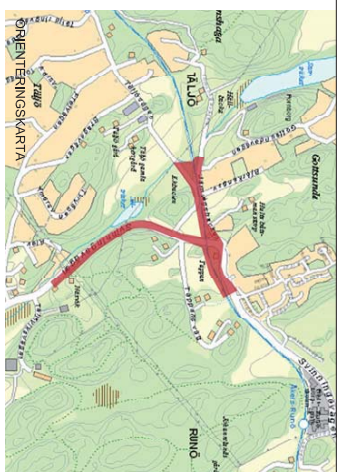
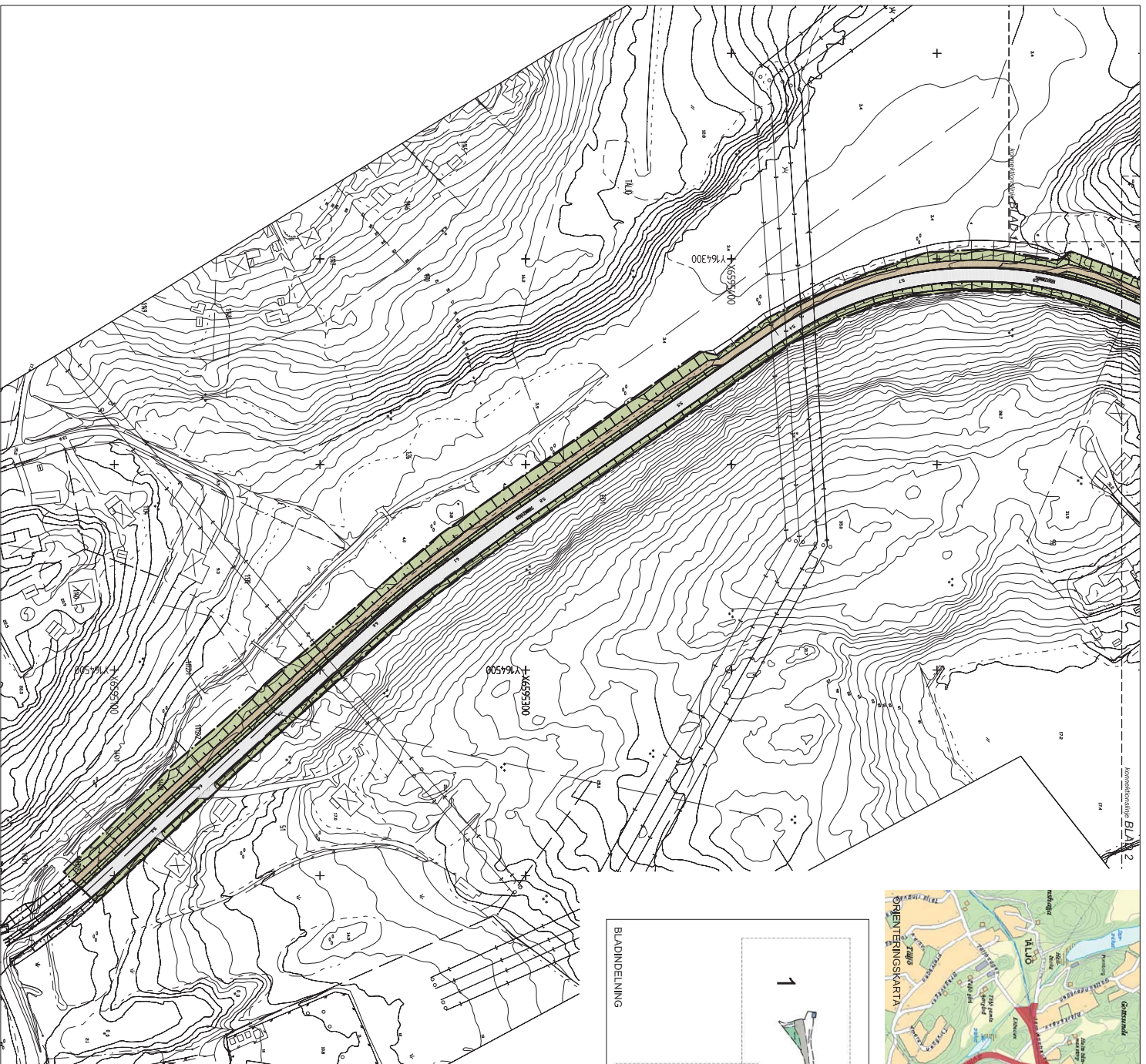
Ställe 1:1000 (A1)
 (1:2000 (A2))
 10 m

ANTAGANDEHANDLING Blad 2(3)

Detaljplan för
Täljö vägskääl
 Täljö, Österåkers kommun, Stockholms län

Upprättad den 2 april 2012, enligt PBL (1987:10)
 Rev. 2017-12-19

Ansvarig	Henrik Svansson Planutvecklare/Sveo
Ansvarig	Laga utvald
Beviljandemyndighet	Österåkers kommun
Stadsstyrelse	2017-12-19



Österåker

ILLUSTRATIONSPLAN
 Till detaljplanen nr 10/15008 dnr 15008/15, Österåker kommun, 2012-12-19

- Planens namn
- Planbeskrivning
- Genomförandebeskrivning

ILLUSTRATION
 Illustrationstyper

- Brück
- Pumpstation/ transformatorstation
- Vegetation
- Naturmark med dagvattenfördröjning
- Järnväg
- Körbana
- Gång- och cykelväg
- Ridväg

GRUNDKARTAN BETECKNINGAR

- Trafikgata
- Faslgångsvägar
- Faslgångsdelning
- Stigspår
- Vägar
- Blås
- Nickvägar
- Elledning
- Rådelspunkt
- Grundkarta Upprättad i september 2012 av MÄNNEHETEN I ÖSTERÅKER KOMMUN
- SVENSK 99:18:00
- SVENSKA SYSTEM I HÖJD: R14100

Kartans utseende
 Kartans utseende

Skala 1:1000 A1
 (1:2000 A2)

0 10 20 30 40 50
 100 m

ANTAGANDEHANDLING Blad 3(3)

Detaljplan för
Täljö vägskääl
 Täljö, Österåkers kommun, Stockholms län
 Upprättad den 2 april 2012, enligt PBL (1987:10)
 Rev. 2012-12-19

Ansvarig	Henrik Svansson	Plats	Österåker, Svealund
Ansvarig	Henrik Svansson	Plats	Österåker, Svealund
Ansvarig	Henrik Svansson	Plats	Österåker, Svealund
Ansvarig	Henrik Svansson	Plats	Österåker, Svealund

Detaljplan för **TÄLJÖ VÄGSKÄL**,
Österåkers kommun, Stockholms län.

PLANBESKRIVNING

HANDLINGAR

Plankarta med bestämmelser
Illustrationsplan
Planbeskrivning
Genomförandebeskrivning

PLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG

Syftet med detaljplanen är att, i samband med Roslagsbanans dubbelspårsutbyggnad, möjliggöra en ny bro över järnvägen för Svinningevägen, cirkulationsplats norr om bron samt en ny järnvägsbro västerut med passage under järnvägen för ridväg, gång-, cykel- och fordonstrafik. Syftet är även att möjliggöra gång- och cykelväg längs Svinningevägen för att skapa ett sammanhängande gång- och cykelstråk mellan Svinninge och Åkersberga.

Cirkulationsplatsen ska skapa en god angöring till Gottsunda samt planerad utbyggnad av Fredsborgsområdet. Dessutom ska Järnvägsbacken anslutas till Svinningevägen med möjlighet att i framtiden ansluta till den planerade Stavalänken.

Detaljplanen handläggs enligt den äldre plan- och bygglagen (1987:10), fortsättningsvis benämnd ÄPBL.

PLANDATA

Läge

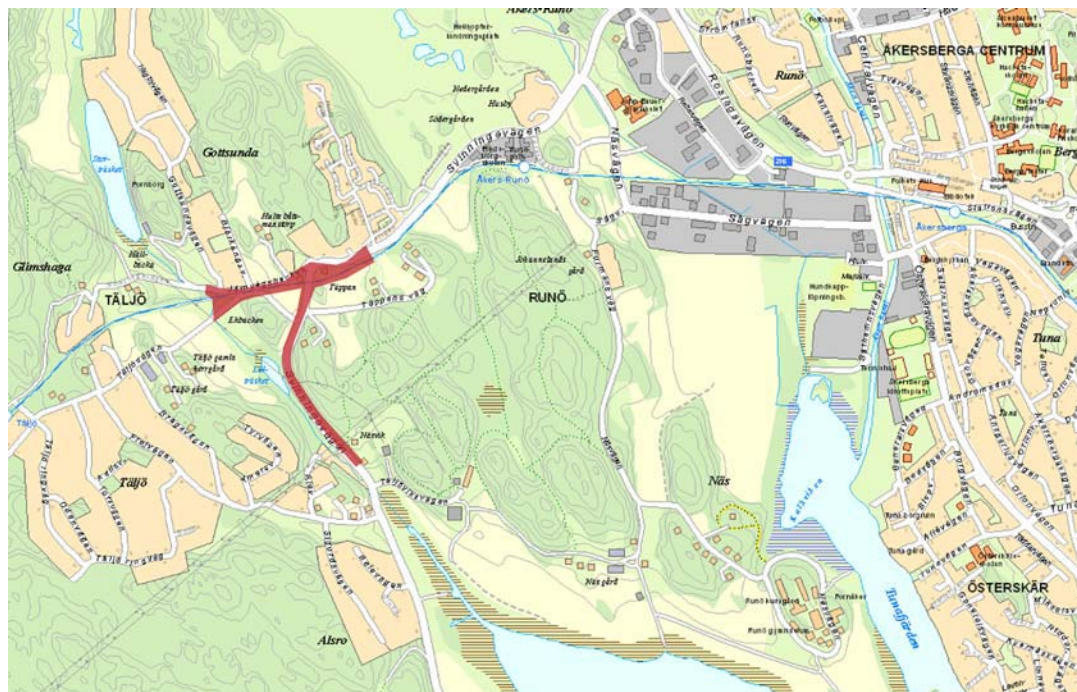
Planområdet är beläget ca 2,5 km väster om Åkersberga. Området sträcker sig från Hagbyhöjden i nordost till Gottsundavägen i väster och Täljöviksvägen i söder.

Areal

Planområdets areal uppgår till ca 5,9 ha.

Markägoförhållanden

Stora delar av marken ägs av Österåkers kommun. Ett område i anslutning till Roslagsbanan ägs av Storstockholms lokaltrafik. I övrigt ingår delar av ett antal enskilda fastigheter. Markägandet framgår av fastighetsförteckningen.



Planområdet är markerat med röd yta.

TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

Översiktliga planer

I gällande översiktsplan från 2006 ingår planområdet i det utvecklingsområde som kallas Täljö-Gottsunda-Näs. En fördjupning av översiktsplanen har gjorts för utvecklingsområdet (Fördjupning av översiktsplanen för Täljöviken 2006-08-16). Enligt fördjupningen ska fortsatt planering klargöra linjesträckning och reservat för en utbyggd Roslagsbana samt anvisa ev. nya stationslägen. Fortsatt planarbete ska även klargöra lämpligt reservat för en framtida vägförbindelse mot norr mellan Täljö och Stava.

Detaljplaner, områdesbestämmelser och förordnanden

Angränsande detaljplaner i norr är Täljö 2:9 m.fl. samt Åkers-Husby etapp 2. I söder angränsar detaljplanen för Täljö 1:69 och 1:70 m.fl.

Del av detaljplanen för Täljö 2:9 m.fl. samt del av detaljplanen för Täljö 1:69 och 1:70 m.fl. kommer att ersättas av detaljplanen för Täljö vägskal.

Norr om planområdet pågår planarbete för Fredsborg och för Hults båtmanstorp m.fl. I söder pågår planarbete för Täljöviken.

Alternativstudie

Parallellt med förstudien för utveckling av Roslagsbanan genomförde kommunen en alternativstudie som underlag för denna detaljplan. Syftet med alternativstudien var att identifiera, beskriva och översiktligt utvärdera alternativen för utvecklingen av väg- och spårsystemen i Täljöområdet i Åkersberga. I studien ingick även att studera det lämpligaste läget för korsningspunkten mellan Roslagsbanan och Svinningevägen samt lämpligaste läge i området för Roslagsbanans station.

Fyra olika lägen bedömdes utifrån kortsiktiga och långsiktiga perspektiv. Kommunen och SL valde att gå vidare med alternativet med Svinningevägen i viadukt över järnvägen i befintligt läge, vilket ligger till grund för föreliggande planförslag.

Planens utformning bearbetades inför utställningen och planområdet utökades västerut. Denna bearbetning innebar att en ny passage för allmän trafik (ridväg, gång-, cykel- och fordonstrafik) skapades under Roslagsbanan i dalgången i Långhundraledens sträckning. Denna lösning innebar väsentligt minskat intrång i Ekbacken söder om Roslagsbanan. Lösningen innebar också att dalgången kan öppnas upp vilket ger bättre förutsättningar för landskapsbild, rekreation samt kultur- och naturvärden i området.

Miljöbedömning

När en detaljplan upprättas ska kommunen ta ställning till behovet att genomföra en miljöbedömning av planen i enlighet med reglerna i miljöbalken (6 kap. 11-18, 22 §§). En så kallad behovsbedömning görs som underlag för ställningstagandet. I behovsbedömningen utreds om detaljplanen kan medföra en betydande miljöpåverkan utifrån de kriterier som finns i bilaga 2 och 4 till förordningen (1998:905) om miljökonsekvensbeskrivningar. Om en detaljplan kan antas medföra "betydande miljöpåverkan" i lagens mening måste kommunen genomföra en miljöbedömning av planen i det fortsatta planarbetet. En eventuell miljöbedömning dokumenteras i en miljökonsekvensbeskrivning (MKB).

Behov av miljöbedömning – ställningstagande

Ett genomförande av detaljplanen bedöms *inte* medföra betydande miljöpåverkan i enlighet med ÄPBL 5 kap. 18 § andra stycket.

Motiven för bedömningen är:

- Landskapsbilden i och i anslutning till planområdet kommer att påverkas av ett ytterligare spår, den nya cirkulationsplatsen vid bron över Roslagsbanan, den utbyggda Järnvägsbacken samt gång- och cykelvägen längs Svinningevägen. Påverkan på landskapsbilden bedöms dock inte bli betydande eftersom vägarna och järnvägen utvecklas i befintliga korridorer i landskapet.
- I och i anslutning till den nordvästra delen av planområdet finns kulturintressant bebyggelse. Denna bebyggelse påverkas inte direkt

av planens genomförande men byggnadernas närmiljö kommer att förändras. Inte heller finns det några registrerade fornlämningar inom planområdet. Fornlämningen Österåker 543 är dock belägen omedelbart öster om planområdet, se upplysning i plankartan.

- Detaljplanen påverkar i begränsad utsträckning ett alkärr väster om Svinningevägen på sträckan söderut från bron över Roslagsbanan. Påverkan på naturmiljön bedöms inte bli betydande.
- Detaljplanens genomförande kommer att innebära förändrade buller- och vibrationsförhållanden. Detta som en följd av den ökade kapaciteten på Järnvägsbacken. Trafikökningen på Järnvägsbacken är dock inte så stor, inte ens om vägsträckan i framtiden skulle bli en del av en Stavalänk, att påverkan på närboende blir betydande. Konsekvenserna av buller och vibrationer från järnvägstrafiken analyseras och bedöms i den miljökonsekvensbeskrivning som SL tagit fram för järnvägsplanen för Roslagsbanan.
- Fordonstrafiken får bättre siktförhållanden och geometri på Svinningevägen samt i korsningen norr om bron över Roslagsbanan. Planens genomförande innebär därmed ökad trafiksäkerhet. Längs Svinningevägen planläggs en ny gång- och cykelväg vilket förbättrar säkerheten för gång- och cykeltrafiken. Med en gång- och cykelväg på järnvägsbron och i passagen i väster kan man passera på ett säkert sätt, vilket även bedöms gynna rekreativiteterna i området.
- Ur klimatsynpunkt innebär detaljplanen bättre förutsättningar för kollektivtrafiken i och med dubbelspåret positiva konsekvenser på kapacitet och tidtabellhållning. Sammantaget bedöms detta bidra till en begränsad trafikökning i området och därmed en begränsad ökning av trafikens utsläpp av klimatpåverkande gaser.
- Planen medför inte betydande påverkan på naturresurser enligt 3 och 4 kap. miljöbalken och bedöms i övrigt vara tillräckligt väl utformad ur naturressynpunkt.

Ett genomförande av detaljplanen bedöms *inte* heller medföra betydande miljöpåverkan enligt ÄPBL 5 kap. 18 § tredje stycket. Detta eftersom planområdet inte får tas i anspråk för något av de projekt som omfattas av ÄPBL 5 kap. 18 § tredje stycket, punkterna 1-8.

FÖRUTSÄTTNINGAR, FÖRÄNDRINGAR OCH KONSEKVENSER

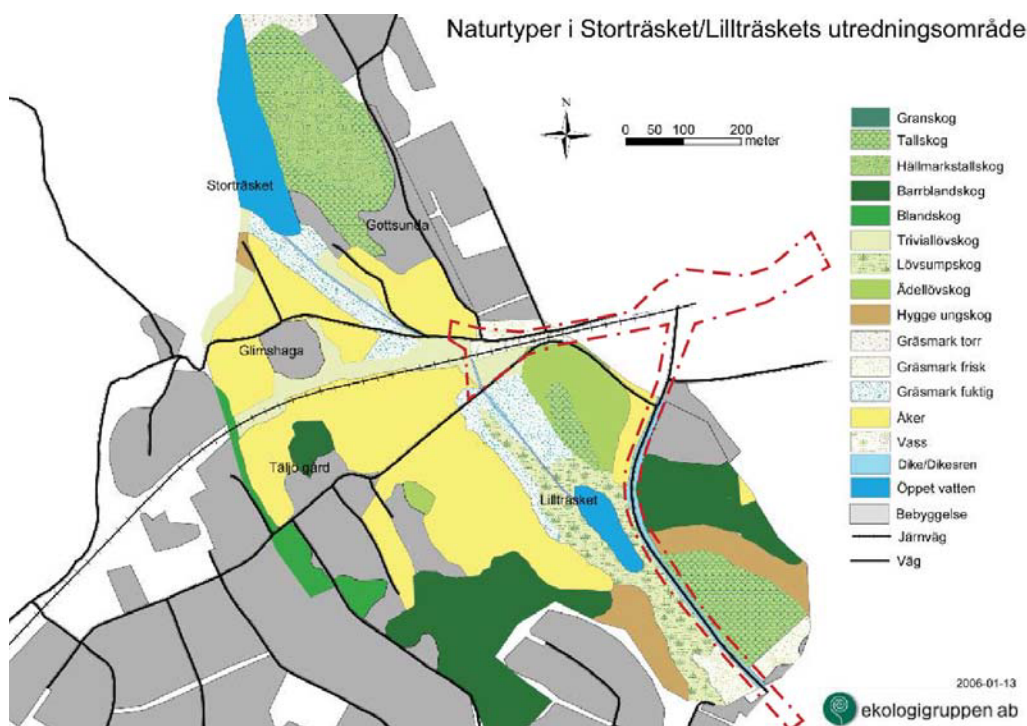
Natur

Mark och vegetation

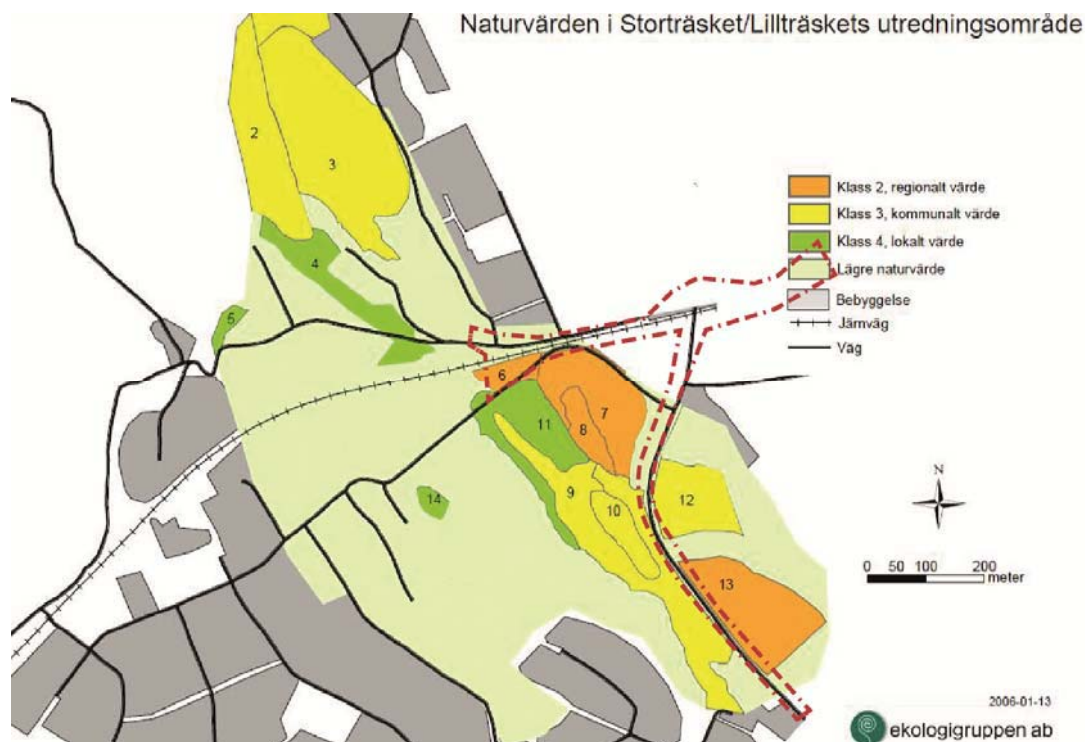
Standardhöjningen av Svinningevägen inklusive den föreslagna utbyggnaden av separat gång- och cykelväg innebär att vissa grönytor tas i anspråk. De marktyper och den vegetation som påverkas av förslaget är generellt sett av begränsat värde.

I samband med utbyggnaden av passagen i väster, kommer det vattendrag som utgör en del av Långhundraleden att påverkas. En anmälan om vattenverksamhet (kombinerat med ansökan om strandskyddsdispens), enl. 19 § punkt 7 förordningen (1998:1388) om vattenverksamhet m.m., har lämnats in till Länsstyrelsen av SL som en del av arbetet med dubbelspårutbyggnaden.

Söder om korsningen med Roslagsbanan passerar Svinningevägen ett skogsområde som är klassat som regionalt värde. Området ligger på den östra sidan om Svinningevägen. Planförslaget medger inget intrång i området. På motsatt sida Svinningevägen finns ett område av kommunalt värde. Området består av diverse sumpmarker, ofta med stående vatten såsom Lillträsket. Den föreslagna gång- och cykelvägen medför ett begränsat intrång i detta område. En anmälan till Länsstyrelsen, enligt 19 § punkt 3 förordningen (1998:1388) om vattenverksamhet m.m., ska göras innan arbete kan påbörjas.



Klassificering av naturtyper i och kring dalgången (ur Stor- och Lillträsk, Ekologigruppen, 2006). Planområdet är markerat med röd linje.



Klassificering av naturvärden i storträsket/lillträskets utredningsområde (ur Stor- och Lillträsk, Ekologigruppen, 2006). Planområdet är markerat med röd linje.

Geotekniska förhållanden

Berggrunden i området består av graniter och gnejsgraniter. Skogsmarken består av främst grovmo eller moig morän med svallat ytskikt. Leran från moränen har avsatts i form av postglacial lera längre ner på de låglänta delarna som nu är betesmark m.m.

Förorenad mark

Varken pågående eller tidigare markanvändning i området indikerar att det skulle finnas markföroreningar inom planområdet.

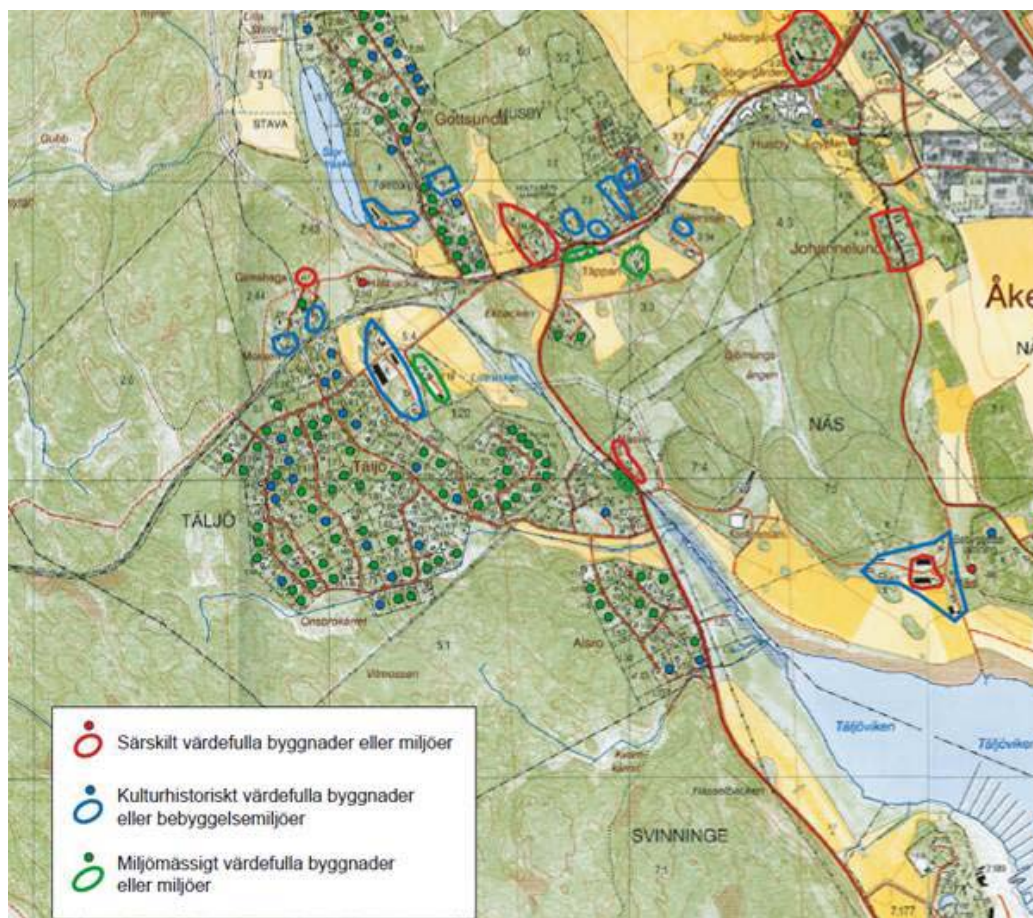
Kulturmiljö och fornlämningar

Den f.d. jordbruksfastigheten Täljö 2:10 har stora kulturhistoriska värden. En stor del av det kulturhistoriska värdet ligger i att anläggningen är uppförd som en helhet mellan 1905-07. En stor del av det ursprungliga byggnadsbeståndet är väl bevarat. Anläggningen har också ett samhällshistoriskt och pedagogiskt värde då det utgör ett välbevarat exempel på företeelsen egnahemsjordbruk från tidigt 1900-tal. De kulturhistoriska värdena skyddas i detaljplanen för Fredsborg.

Aktuell detaljplan påverkar Täljö 2:10 genom breddningen av Järnvägsbacken, söder om fastigheten. Sedan utställningen har dock markintrången minskats betydligt genom att läget för Järnvägsbacken har förskjutits längre söderut. Planläggningen bedöms inte ha någon negativ påverkan på den ovan beskrivna kulturmiljön. Förskjutningen av Järnvägsbacken söderut innebär att en mindre byggnad, som tidigare fungerade som handelsbod, behöver flyttas.

På fastigheten Näs 5:1, i södra delen av planområdet, finns bebyggelse som anses vara kulturhistoriskt intressant men som inte påverkas av planförslaget.

På fastigheten Husby 2:5, som med en mindre del ligger inom aktuell detaljplan, finns befintliga byggnader som har en speciell karaktär. Detta beaktas i kommande detaljplan.



Kulturhistoriska värden kring dalgången (ur fördjupad översiktsplan för Täljöviken)

Det finns inga kända fornlämningar inom planområdet. Strax öster om planområdet finns dock en fornlämning, av typen lägenhetslämning. Fornlämningen har en osäker utbredning. Bedömningen är dock att den inte kommer att påverkas av aktuell detaljplan. Innan arbete påbörjas ska fornlämningens utbredning fastställas genom en arkeologisk förundersökning. Om fornlämningen berörs till den grad att fornlämningen behöver tas bort eller förflyttas krävs tillstånd från Länsstyrelsen.



Ovan, fornlämningens läge markerad med röd ring (ur Fornsök, Riksantikvarieämbetet). Planområdet är markerat med svart linje.

Bebyggelseområden

Inom planområdet finns idag en bostadsfastighet i anslutning till Svinningevägens norra brofäste. Utbyggnaden av cirkulationen medför att ett uthus på fastigheten Täljö 2:12 tas bort. Vidare kommer inte den s.k. handelsboden inom Täljö 2:12 att kunna stå kvar i nuvarande läge i och med att Järnvägsbacken förskjutits längre söderut.

Delar av fastigheten Husby 2:5 och Husby S:1 planläggs som kvartersmark med gemensamhetsanläggning för gata.

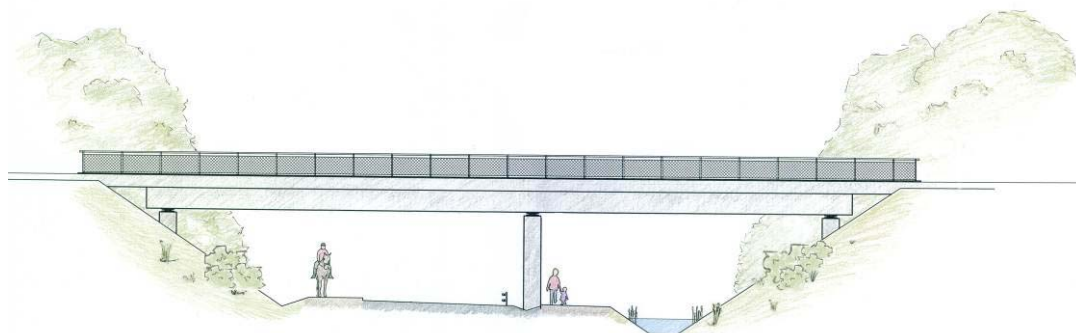
Gator och trafik

Gatunät

Svinningevägen sträcker sig mellan Åkersberga och Svinninge och vidare västerut. Vägbredden är generellt sett 7 meter och vägghållare för vägen inom planområdet är kommunen. Trafikverket är vägghållare för Svinningevägen från korsningen med Belevägen till Kulla vägskäl. Svinningevägen har mindre god standard på några sträckor med dålig sikt, avsaknad av trottoarer och gångpassager. Svinningevägens korsning med Roslagsbanan och Järnvägsbacken är trafiksäkerhetsmässigt sett dålig varför planen föreslår ett anläggande av en cirkulationsplats. Öster om cirkulationen dras Svinningevägen om och läggs närmare Roslagsbanan på en kort sträcka.

Järnvägsbacken är idag en enskild väg som matar trafiken till områden norr om Roslagsbanan. Planen medger möjlighet att anlägga en 7 meter bred väg som ansluter till Täljöområdet och kan utgöra en etapp i en framtida vägförbindelse västerut.

Täljövägen kommer att utnyttjas under utbyggnaden av Roslagsbanan och även utgöra en del av området för järnvägstrafik. Täljövägen på sträckan förbi Ekbacken kommer att ersättas av en ny passage under järnvägen mot Järnvägsbacken. Passagen utformas som en bred öppning i järnvägsbanken. Det förstärker upplevelsen av den gamla segelleden Långhundraleden, mellan Storträsk på norra sidan om järnvägen och Lillträsk på den södra. Passagen möjliggör biltrafik, gång- och cykeltrafik samt ridstig.



Ovan, illustration av passage för Täljövägen under järnvägen

Utfarter

Svinningevägen bedöms belastas mer i och med pågående utbyggnad och förtätning i Täljö och Svinninge. Det är därför viktigt ur trafiksäkerhets-synpunkt att vägen närmast cirkulationsplatsen inte har några anslutande utfarter. Detta innebär att utfarterna för Husby 2:5 och Hults båtsmanstorp 1:2 behöver förändras.

Utfarten för fastigheten Husby 2:5 löses genom att fastigheten ansluts till en förlängning av Husbystigen. Utfarten för Hults båtsmanstorp 1:2 löses i pågående planarbete för Hults båtsmanstorp m.fl. Tills dess får utfarten för Hults båtsmanstorp 1:2 ske som idag.

Fastigheten Husby 2:5 belagts med ett utfartsförbud i plankartan. Förslagsvis ingår fastigheten Husby 2:5 i den befintliga Hagbyhöjdens samfällighet, i och med att Hagbystigen förlängs.

Utfarterna från fastigheterna Husby 2:11 och 2:12 kommer ske från den nya lokalgatan inom den pågående detaljplanen för Fredsborg, norr om cirkulationsplatsen. Dessa fastigheters utfarter kommer inte att förändras i och med genomförandet av denna detaljplan.

Utfarten för Täljö 2:10 kommer att ske via Järnvägsbacken som föreslås breddas. Detta innebär att man behöver ta ca 180 m² av fastigheten Täljö 2:10 i anspråk för att få plats med Järnvägsbacken. Järnvägsbacken höjer sig mot anslutningen till cirkulationsplatsen. Utanför fastigheten Täljö 2:10 kommer Järnvägsbacken vara ca 0,5 m högre än idag. Det medför att utfarten kommer bli mindre brant än i dagsläget.

Gång- och cykelväg

Planförslaget möjliggör anläggandet av gång- och cykelväg längs hela sträckan av Svinningevägen och Järnvägsbacken inom den del som omfattas av planen. Föreslagna gång- och cykelvägar utformas 3 meter breda vilket medför en förbättring av trafiksäkerheten.

Det finns idag en gång- och cykelväg som löper längs Svinningevägen mellan Åkersberga och Hagby. På övriga sträckor hänvisas gående och cyklister till vägrenen. Varken längs Svinningevägen eller Järnvägsbacken finns idag några trottoarer vilket gör det osäkert att gå längs dessa vägar.

Det förekommer idag att människor genar över spåren och det finns en oreglerad gångpassage över Roslagsbanan i planområdets östra del. Oreglerade övergångar av järnvägar är i regel olämpliga och vid en ombyggnad till dubbelspår blir den typen av passager direkt farliga.

De platser där det idag finns oreglerade passager över spåren förses med stängsel. Den oreglerade gångpassagen kommer att stängas. Istället kommer den nya bron över Roslagsbanan, med gång- cykelbana att utgöra den primära gång- och cykelpassagen över Roslagsbanan. Det anläggs även en ny gång- och cykelväg i passagen under järnvägen i den västra delen av planområdet.

Från cirkulationen på Svinningevägen medger planen gång- och cykelväg norrut mot Fredsberg och västerut mot Glimshaga och Täljö. Gång- och cykelvägen leds över järnvägsbron och längs den västra sidan av Svinningevägen fram till korsningen med Täljöviksvägen. Sträckan blir en viktig länk i det gång- och cykelstråk som är planerat mellan Åkersberga och Svinninge samt planerade gång- och cykelstråk mot Näs.

Kollektivtrafik

Bussar till Åkersberga och Danderyd trafikerar Svinningevägen. Buss- hållplatser finns idag i de östra delarna av planområdet vid Hagbyhöjden och utanför planområdet söder om Täljöviksvägen. Busshållplatserna kommer som en del av ombyggnaden av Svinningevägen att rustas upp med väderskydd, plattform och bussfickor.

Ridväg

Passagen under Roslagsbanan möjliggör byggande av en separat ridväg i Långhundraledens sträckning.

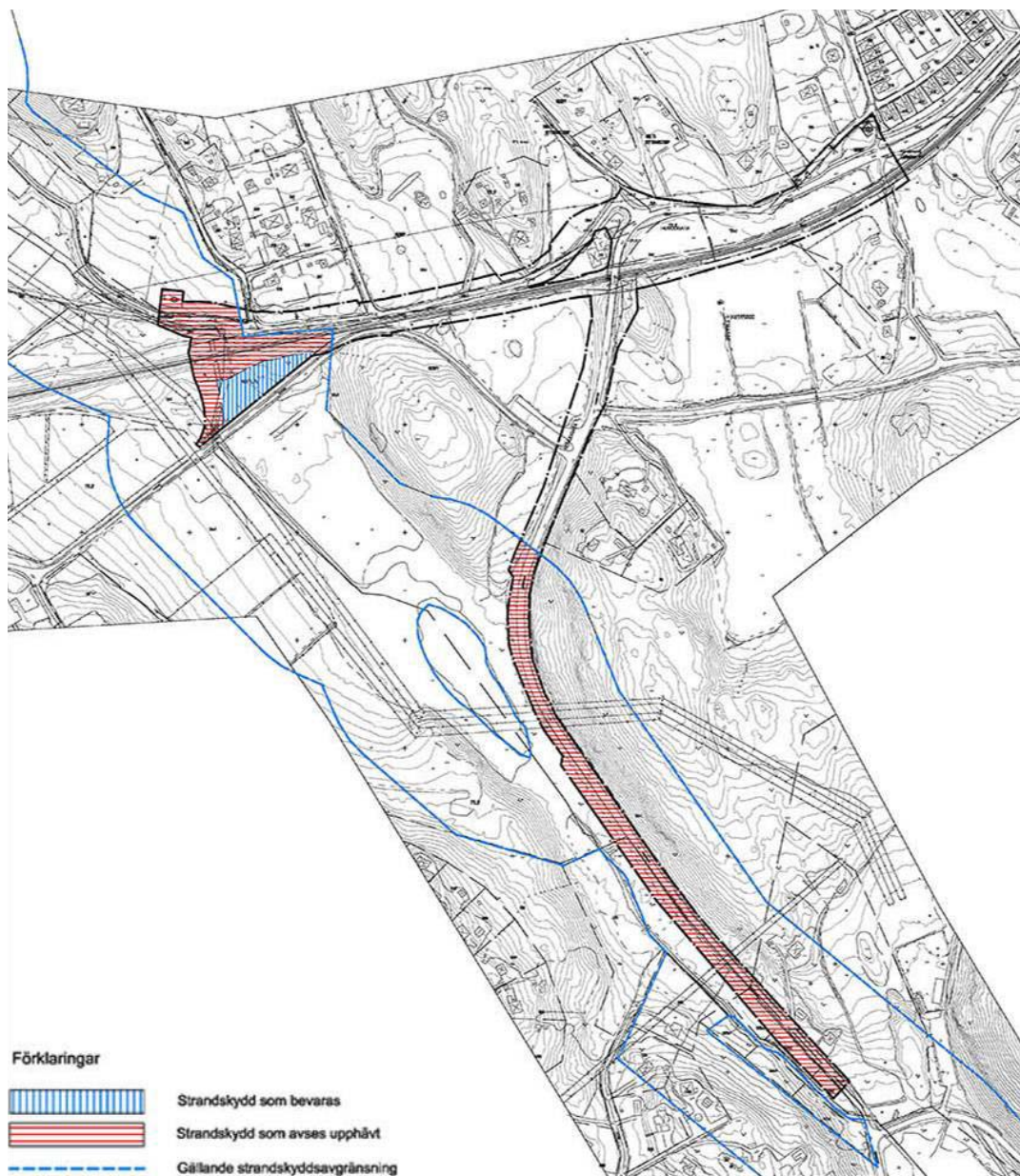
Parkering

Det finns inga parkeringsplatser i området och inga nya föreslås i planen.

Vattenområden

Strandskydd

Strandskydd om 100 meter gäller inom planområdet utmed Lillträsket och den bäck som följer Långhundraledens sträckning. Strandskyddet omfattar del av Svinningevägen, på en sträcka om ca 600 meter samt ett område i nordvästra delen av planområdet. Det sistnämnda är den passage där ridväg, gång-, cykel- och fordonstrafik passerar under Roslagsbanan.



Strandskydd föreslås bevarat inom vertikalt skrafferat område, dvs. inom naturområde. Strandskyddet avses upphävt inom horisontellt skrafferat område, dvs. för kvartersmark för järnvägstrafik och pumpstation samt på allmän plats för vägområden.

Strandskyddet föreslås upphävt för kvartermark för järnvägstrafik och teknisk anläggning, pumpstation samt på allmän plats för vägområden. Inom allmän plats för naturområde föreslås ingen förändring av gällande strandskydd. De områden där strandskyddet föreslås upphävt är i all väsentlighet redan ianspråktaget för väg- och trafikändamål. De områden som är strandskyddade idag respektive de områden som föreslås upphävas framgår av illustrationen ovan.

Störningar

Buller

I dagsläget trafikeras Svinningevägen av ca 4000 bilar per dag. Prognoser visar att antalet kan öka till ca 7000 bilar per dygn till 2030 (inkl. Stava-länken och Fredsborg). Ökad vägtrafik på Svinningevägen och Järnvägsbacken bedöms inte leda till överskridande av riktvärden för buller vid bostäder, enligt gjord bullerundersökning (*Tyréns, 2011*).

Tågtrafikbuller

Syftet med dubbelspårsutbyggnaden är att öka kapaciteten på Roslagsbanan. Detta innebär att fler tåg ger upphov till buller vid fler tillfällen, men att de maximala ljudnivåerna inte ökar. En bullerutredning har gjorts i samband med framtagandet av miljökonsekvensbeskrivningen för Roslagsbanan (2011-01-03). Utredningen visar att flera fastigheter på den norra sidan av Roslagsbanan sannolikt redan är bullerstörda vid uteplatser och skulle bli än mer störda vid en utbyggnad av dubbelspåret. För att intilliggande bebyggelse ska klara bullerriktvärden kommer SL att bygga bullerskärmar parallellt med spåret inom järnvägsområdet.

Samlad ljudpåverkan från väg- och tågtrafik

För de närmast belägna fastigheterna, Täljö 2:10, Husby 2:5, Husby 2:1 och Hults båtsmanstorp 1:2 m.fl., klaras 55 dB(A) till fasad med föreslagna åtgärder utmed järnvägen. De åtgärderna hanteras inom ramen för järnvägsplanen för dubbelspårsutbyggnaden för Roslagsbanan.

Miljö- och riskfaktorer

Planförslaget medger ökad standard och trafiksäkerhet på Svinningevägen och förbättrade anslutningar till intilliggande områden. Genom en ny gång- och cykelväg längs Svinningevägen ökar trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter inklusive barn och ungdomar. Den nya bron, den nya passagen i den västra delen och stängningen av befintlig passage i öster, medför bättre och säkrare gång- och cykelpassager över Roslagsbanan.

Teknisk försörjning

Dagvatten och avrinning

På Svinningevägen, som är den största genomfartsvägen, är trafikintensiteten idag ca 4000 fordon/dygn och beräknas år 2030 till ca 7000 fordon/dygn. Svinningevägen bedöms få normal andel tung trafik. Svinningevägen är inte en utpekad led för farligt gods.

Trälhavet är recipient för dagvattnet. Enligt miljökvalitetsnormen för Trälhavet (SE592605-182310), har vattenområdet idag en god kemisk status samt en måttlig ekologisk status. Risken bedöms som låg att den kemiska statusen i vattenområdet inte nås till år 2015.

Planen innebär att fler grönytor för fördröjning och infiltration skapas jämfört med idag. Dagvatten inom planområdet fördröjs och infiltreras på intilliggande grönytor i den mån det är möjligt.

Det finns idag diken längs Svinningevägen som tar hand om dagvattnet från intilliggande fastigheter och vägen. Dessa diken kommer att bestå i befintligt läge eller flyttas något beroende av hur Svinningevägen förändras.

Det dagvatten som inte infiltreras i grönytorna och på intilliggande tomter ska, tillsammans med vägdagvattnet, i första hand ledas i de öppna diken längs med vägarna och vidare som idag. Det innebär att vattnet rinner ner i befintliga diken och vidare till sumpskogen, Lillträsket, och slutligen till recipienten Trälhavet.

Ett markområde intill bäckfåran söder om järnvägen har avsatts för dagvattenhantering.

Markavvattning

Planområdet gränsar till en sumpskog väster om Svinningevägen. Inom Stockholms län råder ett generellt markavvattningsförbud. Detaljplanen förutsätter ingen markavvattning.

Vatten och avlopp

I den västra delen av planområdet, strax väster om passagen under Roslagsbanan, ska en ny avloppspumpstation uppföras. Pumpstationen angörs från förlängningen av Järnvägsbacken eller via gång- och cykelvägen.

EI

En befintlig transformatorstation finns i den nordöstra delen av planområdet och planläggs i detaljplanen som teknisk anläggning. Ett skyddsavstånd råder, från transformatorstationens fasad, om 5 meter till brännbart material.

Administrativa frågor

Planarbetet påbörjades innan 2 maj 2011. Enligt övergångsbestämmelserna till den nya plan- och bygglagen (2010:900) ska därför den äldre plan- och bygglagen (1987:10) tillämpas vid framtagandet av denna plan.

Detaljplanen ges en genomförandetid av 15 år efter laga kraft.

Kommunen ska vara huvudman för allmän plats.

Genomförandefrågorna behandlas vidare i genomförandebeskrivningen.

MEDVERKANDE TJÄNSTEMÄN

Detaljplanen har upprättats på Österåkers kommuns Samhällsbyggnadsförvaltning. Planhandlingarna har upprättats med hjälp av planarkitekterna Fredrik Meurling, Henrik Svensson och Peter Lindroos, Sweco Architects AB. Genomförandebeskrivningen har upprättats av mark- och exploateringsingenjör Anna Rieem på Samhällsbyggnadsförvaltningens plan- och exploateringsenhet.

Lars Barrefelt
Stadsarkitekt

Henrik Svensson
Planarkitekt Sweco

Detaljplan för **TÄLJÖ VÄGSKÄL**,
Österåkers kommun, Stockholms län.

GENOMFÖRANDEBESKRIVNING

En genomförandebeskrivning har till uppgift att redovisa de organisatoriska, tekniska, ekonomiska och fastighetsrättsliga åtgärder som behövs för att åstadkomma ett samordnat och ändamålsenligt genomförande av detaljplanen. Den ska även redovisa vem som vidtar åtgärderna och när de ska vidtas. Genomförandebeskrivningen har ingen rättsverkan. Avsikten med beskrivningen är att den ska vara vägledande vid genomförandet av detaljplanen.

1. Organisatoriska frågor

Syftet med detaljplanen är att, i samband med Roslagsbanans dubbel-spårsutbyggnad, möjliggöra en ny bro över järnvägen för Svinningevägen, cirkulationsplats norr om bron samt en ny järnvägsbro västerut med passage under järnvägen för ridväg, gång-, cykel- och fordonstrafik. Syftet är även att möjliggöra gång- och cykelväg längs Svinningevägen för att skapa ett sammanhängande gång- och cykelstråk mellan Svinninge och Åkersberga.

1.1 Tidplan

Detaljplanen har varit på samråd under våren 2011 och på utställning under hösten 2012. Planen kan antas och vinna laga kraft våren 2013.

1.2 Genomförandetid

Detaljplanens genomförandetid är 15 år från det att planen antas genom beslut som vinner laga kraft. Begreppet genomförandetid innebär att planens "giltighetstid" begränsas. Under genomförandetiden får detaljplanen inte ändras utan synnerliga skäl. Detaljplanen gäller även efter genomförandetidens utgång men kan då ändras och upphävas utan att de rättigheter som uppkommit genom planen behöver beaktas.

1.3 Ansvarsfördelning & huvudmannaskap

Huvudman för allmän platsmark i planen ska vara Österåkers kommun. Detta innebär att kommunen är ansvarig för skötsel och underhåll av samtliga allmänna platser inom planområdet.

2. Fastighetsrättsliga åtgärder

Österåkers kommun får i och med detaljplaneförslaget för Täljö vägskäl rätt att lösa in privatägd mark som ligger inom allmän plats (gator och natur).

Svinningevägen, Järnvägsbacken och anslutningen till Fredsborgsområdet kommer att förses med en bredare vägbana samt gång- och cykelbana vilket medför intrång på flera fastigheter. De fastigheter som berörs av intrång redovisas i separata bilagda intrångskartor.

Gemensamhetsanläggningen Täljö ga:2 som förvaltas av Gottsunda samfällighetsförening och som berörs av detaljplanen fordrar en omprövning efter att planen vunnit laga kraft. Omprövning erfordras med anledning av att kommunen kommer vara huvudman för del av den väg som omfattas av Täljö ga:2. Efter att planen har vunnit laga kraft ska inte den delen av vägen förvaltas av Gottsunda samfällighetsförening utan av kommunen.

För den planerade förändringen av utfarten för Husby 2:5 kan krävas omprövning av gemensamhetsanläggningen och andra fastighetsrättsliga åtgärder.

Kommunen ansöker om och bekostar erforderliga lantmäteriförrättningar.

3. Tekniska frågor

Dagvattnet ska omhändertas lokalt så långt tekniskt möjligt inom planområdet. Det dagvatten som inte omhändertas inom planområdet leds vidare i befintliga diken och vidare till Trälhavet.

En ny pumpstation i planens nordvästra del ska uppföras och förvaltas av Österåkersvatten AB.

4. Ekonomiska frågor

Kommunen erlägger ersättning i samband med lantmäteriförrättningen för de markintrång som erfordras för planens genomförande.

Kommunen svarar, efter detaljplanen och nödvändiga anläggningsförrättningar vunnit laga kraft, för kostnaden för iordningställandet av de delar av Svinningevägen, Järnvägsbacken och anslutningsvägen till Fredsborgsområdet som berörs i detaljplaneförslaget för Täljö vägskäl.

Österåkersvatten AB svarar för utbyggnaden av de kommunala VA-ledningarna och den nya pumpstationen som avses anläggas inom detaljplaneområdet.

5. Medverkande

Detaljplanen har upprättats av planarkitekterna Fredrik Meurling, Henrik Svensson och Peter Lindroos, Sweco Architects AB, på uppdrag av Österåkers kommun. Genomförandebeskrivningen har upprättats av mark- och exploateringsingenjör Anna Rieem vid kommunens plan- och exploateringsenhet.

Viveka Larsson
Plan- och exploateringschef

Anna Rieem
Mark- och exploateringsingenjör

Detaljplan för TÄLJÖ VÄGSKÄL, i Österåkers kommun, Stockholms län.

Ett förslag till detaljplan för Täljö vägskäl var på samråd under tiden 30 mars – 15 april 2011 och ställdes ut 1 oktober – 29 oktober 2012.

Inkomna skriftliga synpunkter från utställningen sammanfattas och kommenteras i detta utlåtande.

Inkomna yttranden:

1	Länsstyrelsen	Ingen åtgärd
2	Roslagsvatten AB	Synpunkt
3	Storstockholms Lokaltrafik	Synpunkter
4	Storstockholms Brandförsvär	Synpunkt
5	E.ON Elnät Sverige AB	Ingen erinran
6	Lantmäteriet	Ingen erinran
7	TeliaSonera Skanova Access AB	Synpunkt
8	Österåkers hembygds- och fornminnesförening	Synpunkter
9	Hagbyhöjdens samfällighetsförening	Synpunkter
10	Täljö vägförening	Synpunkter
11	Husby 2:5	Synpunkter
12	Husby 2:11, Hults båtmanstorp 1:2	Synpunkter
13	Näs 5:1	Synpunkter
14	Täljö 1:26	Synpunkter
15	Täljö 2:10	Synpunkter
16	Täljö 1:149	Synpunkter

Sammanfattning av revideringar av utställningsförslaget

- Plangräns med utfartsförbud införs mot Husby 3:3 i höjd med fastigheten Husby 2:5. Texten kring utfartsförbud och dess konsekvenser har förtydligats i planbeskrivningen.
- Järnvägsbacken har flyttats söderut in på angränsande Täljö 2:12. Täljö 2:10 får därmed ett mindre vägmarksintrång.
- Naturmarken väster om Svinningevägen i södra delen av planområdet tas bort och plangränsen är därmed tillbaka i samma läge som redovisades i samrådet.
- En ansökan om strandskyddsupphävande för vägmark har lämnats in till Länsstyrelsen och planbeskrivningen har kompletterats med information om vilka områden som avses upphävas.
- Justeringar i planhandlingarna av redaktionell karaktär.

1. Länsstyrelsen i Stockholms län

Länsstyrelsen lämnar förslaget utan åtgärd.

2. Roslagsvatten AB

Roslagsvatten har inga synpunkter på detaljplaneförslaget. Vägbyggnad av Järnvägsbacken ska om möjligt samordnas med planerad va-utbyggnad för Fredsborg och Rosenkälla. Föreskriven höjd över +11,2 längs Järnvägsbacken ifrågasätts.

Kommentar: Höjdsättningen har korrigerats.

3. Storstockholms Lokaltrafik

SL har synpunkter som har bäring på samordningen mellan järnvägsplan och detaljplan:

- På sid 5, första stycket i planbeskrivningen, gällande anmälan om vattenverksamhet, har SL inlämnat en sådan 2012-01-16 och fått beslut av Länsstyrelsen att verksamhet kan utföras. Om detaljplanen innebär vattenverksamhet utöver det som har beskrivits i inlämnad anmälan åligger det Österåkers kommun att hantera det.
- På sid 5 anges möjliga kompensationsåtgärder för intrång från järnvägen. Denna skrivning kommer från SL:s järnvägsplan som anger möjlig kompensationsåtgärd för det intrång som en sidoförflyttning av Täljövägen kräver. I nuvarande detaljplaneförslag föreslås dock Täljövägen stängas och istället ledas om under den nya järnvägsbron. Detta innebär att intrånget inte längre är aktuellt och därmed heller inte den föreslagna kompensationsåtgärden.
- Det anges att ett uthus på Täljö 5:1 behöver rivas, SL undrar om det inte bör vara en annan fastighetsförteckning, nämligen Täljö 2:12.
- SL ser positivt på upprustning av busshållplatserna, dock med förutsättning att samråd sker när det gäller utformning av dessa.

Kommentar: Kommunen har för avsikt att lämna in en anmälan om vattenverksamhet avseende åtgärder som kan påverkas av bl.a. gång- och cykelvägens anläggande utmed Lillträsk. Fastighetsbeteckningen är korrigerad till Täljö 2:12.

4. Storstockholms Brandförsvär

SSBF har inga ytterligare synpunkter utöver de som tidigare har lämnats i samrådet. Dock vill SSBF förtydliga att Länsstyrelsens riktlinjer för skyddsavstånd till bebyggelse ej endast innefattar bostäder utan även gäller annan form av bebyggelse. Vilket ej sägs i kommentar i samrådsredogörelsen.

Kommentar: Skyddsavstånd till bebyggelse är ej aktuellt eftersom marken som markeras som kvartersmark för bostäder i plankartan är s.k. prickmark, dvs. icke byggbar mark.

5. E.ON Elnät Sverige AB
E.ON har inget att erinra.

6. Lantmäteriet
Lantmäteriet har inget att erinra.

7. TeliaSonera Skanova Access AB
Skanova har teleledningar i området, i form av markförlagd kabel i osäkert läge och luftnät (karta bifogas sist i PDF). Det framgår ej vilka åtgärder som projektet kommer att föranleda i det befintliga telenätet. Generellt förutsätter Skanova att den som initierar ändring även bekostar åtgärden. Skanova förutsätter att underhandskontakt sker.

Kommentar: Skanova kommer att informeras om eventuella åtgärder som kan komma att påverka telenätet.

8. Österåkers hembygds- och fornminnesförening
ÖHF anser att cirkulationsplatsen bör anläggas något mer österut för att bättre bevara miljön vid Täljö 2:12. Det gör även att man mer spontant uppfattar vägens huvudriktning in mot Åkersberga. Bron kan dras något snett över järnvägen. Ingreppen i fastigheten Fredsberg ska minimeras. Om rasering blir aktuellt på Täljö 2:12 önskar ÖHF diskutera eventuella former av bevarande av handelsbodsbyggnaden, vilket är ett anmärkningsvärt exempel på företagandet i kommunen. Kalkkällan inom Täljö 1:43 bör ges uppmärksamhet och omvårdnad vid anläggande på platsen. Vid byggandet av järnvägsbro mellan Täljövägen och Järnvägsbacken måste detta göras med förståelse för ingreppet på miljön vid Långhundraledens västra inloppsfåra. Samarbete ska ske med arkeologisk expertis. Detta gäller även ingrepp i Lillträsket. Området söder om järnvägen från Åkers Runö till Svinningevägen/Ekbacken är tänkt för exploatering varför lokalgator kommer att behövas på denna sida. Då kan den nya Täljövägen ha betydelse liksom behovet av gång- och cykelrörelse Täljövägen-Svinninge. Trafikflödet förbi Fredsborgs skola minskar även genom detta.

Kommentar: Cirkulationsplatsens läge tillsammans med väganslutningar och bro över järnvägen är grundligt utredda med hänsyn till en ändamålsenlig struktur, trafikföring och trafiksäkerhet samt landskapets höjder och naturvärden. Se vidare i Alternativstudie för Täljö vägskäl (2009-12-02, reviderad 2010-02-01). Vid ett möte mellan ÖHF och kommunen i december 2012 framgick att handelsboden ska flyttas.

Kalkkällan ligger inte inom detaljplanen för Täljö vägskäl utan på den västra sidan om vattendraget. I samband med att kommunen kommer att se över Långhundraledens utformning med närliggande miljö kan bevarande av Kalkkällan bli en del av det projektet.

För att minimera gång- och cykelvägens intrång i det känsliga avsnittet utmed Lillträsk minskades vägsektionen inför utställningen. Detta görs dels genom borttagande av ett öppet dagvattendike, dels genom att behovet av en slänt längs gång- och cykelvägen minimeras med hjälp av en stödmur.

9. Hagbyhöjdens samfällighetsförening

- Enligt föreningens tolkning kommer fastigheterna Husby 2:5 och Hults båtsmanstorp 1:2 att få sin angöring till fastigheterna via Hagbyhöjdens gata. Handlingarna är ej tydliga i den saken. Enligt planbeskrivning förlängs gemensamhetsanläggningen i Hagbyhöjden till utfarten för Husby 2:5 för att även möjliggöra utfart från Hults båtsmanstorp 1:2. Men enligt illustrationsplanen ser det ut som att vägen ska förlängas hela vägen fram till Hults båtsmanstorp. Hur långt är tanken att gemensamhetsanläggningen ska förlängas? Vilken standard kommer det att bli på vägen? Om förlängningen blir lång, kommer ej deras årsavgift täcka kostnader för underhåll och vinterväghållning. Kommer kommunen kompensera gemensamhetsanläggningen för detta över tiden?
- Trafiken på denna del av gemensamhetsanläggningen kommer att öka då ytterligare två fastigheter ansluts. Områdets struktur med små tomter gör att barnen ofta rör sig på gatorna. Det kan innebära behov av fartnedsättande åtgärder vilket är en kostnad för såväl Hagbyhöjdens som Husbystigens föreningar.
- Förutsatt att parterna är överens om dessa frågor emotsätter sig föreningen ej förslaget.
- Föreningen förutsätter också att inga kostnader på lantmåteriförrättningen, byggnation av gatan mm. kommer att belasta föreningen, samt att kommunen tar ansvar för att godkänd slutbesiktning är utförd innan överlåtelse sker och att kommunen bistår med nödvändiga resurser vid garantibesiktning.

Kommentar: Den föreslagna ombyggnaden av Svinningevägen görs bl.a. för att öka trafiksäkerheten och kapaciteten vilket gör det nödvändigt att stänga ett par befintliga utfarter. Husby 2:5 föreslås anslutas till befintlig gemensamhetsanläggning. För Hults båtsmanstorp 1:2 löses utfarten i pågående detaljplan för Hults båtsmanstorp m.fl. Till dess får utfarten ske som idag. Det är väghållarens, dvs. kommunens ansvar i och med planens genomförande att säkerställa tillfarten till de fastigheter vars tillfarter blir berörda. Kommunen ansöker och bekostar den omprövning av befintlig gemensamhetsanläggning som orsakas av detaljplanen. I samband med omprövningen regleras den utökade gemensamhetsanläggningens utformning och andelstal för den nyanslutna fastigheten.

10. Husby 2:5

Fastighetsägaren är positiv till planförslaget, med vissa villkor:

- Bulleråtgärder som krävs för att uppfylla krav enligt planförslaget bör utformas på ett sådant sätt att minsta intrång sker för bostads- och kulturmiljön på Husby och i planarbetet för Hults båtsmanstorp.
- Konsekvenserna av framtida buller och vibrationer från järnvägstrafiken uppfyller de krav som bedöms i MKB:n för järnvägsplanen.
- Markintrång minimeras i möjligast mån och markersättningar sker i rimlig proportion till värdet på den privat mark som inlöses.
- Sammanfattningsvis ska möjligheter till framtida utveckling av fastigheten Husby 2:5 ej påverkas negativt av detaljplanen.

Kommentar: För de närmast Svinningevägen och järnvägen belägna fastigheterna såsom Husby 2:5, m.fl. klaras dom rekommenderade riktvärdena med bullerdämpande åtgärder utmed järnvägen i form av plank eller dylikt. De bullerdämpade åtgärderna hanteras inom järnvägsplan för dubbelspårsutbyggnad för Roslagsbanan. Markintrång på Husby 2:5 har minskats från utställning till att nu omfatta ca 180 m² (tidigare 500 m²). Se kommentar under yttrande 9 avseende fastighetens utfart.

11. Täljö vägförening

Föreningen ser helst att ekbacken intill Täljövägen hålls intakt med anledning av speciellt kultur- och naturvärde. Det är därför olyckligt att detaljplanen ej sträcker sig ned till den nya järnvägsviadukten i Järnvägsbacken. Att anlägga bilväg under bron innebär att ingrepp i ekbacken ej behövs. Dessutom fås en säkrare trafiklösning eftersom trafiken från Täljö skulle ledas in i den nya rondellen uppe vid bron istället. Ett samarbete mellan järnvägsplan och detaljplan i detta skede vore att föredra. Gång- och cykelvägen från Åkersberga på den västra sidan av Svinningevägen bör fortsätta på den västra sidan fram till Frejvägen, även efter rondellen "Täljöviken" för att garantera en säker skolväg. Som det utsätts barnen för onödiga korsningar.

Kommentar: Planens utformning bearbetades inför utställningen och planområdet utökades västerut. Denna bearbetning innebär att en ny passage för allmän trafik (ridväg, gång-, cykel- och fordonstrafik) skapades under Roslagsbanan i dalgången i Långhundraledens sträckning. Denna lösning innebär väsentligt minskat intrång i Ekbacken söder om Roslagsbanan. Lösningen innebär också att dalgången kan öppnas upp vilket ger bättre förutsättningar för landskapsbild, rekreation samt kultur- och naturvärden i området.

Samverkan har skett mellan detaljplanen och järnvägsplanen bl.a. i detta avseende.

12. Husby 2:11, Hults båtmanstorp 1:2

Fastighetsägarna önskar mindre trafikstörning genom att rondellen flyttas något vilket påpekas ha kommunicerats i tidigare skeden. Det faktum att störningar från järnvägen även ökar för de boende, i och med dubbelspårsutbyggnaden, understryker detta argument. Ändringen skulle även vara positiv för de många personer som strövar och vistas i området.

Kommentar: Cirkulationsplatsens (rondellens) läge tillsammans med vänganslutningar och bro över järnvägen är grundligt utredda med hänsyn till en ändamålsenlig struktur, trafikföring och trafiksäkerhet samt landskapets höjder och naturvärden. Se vidare i Alternativstudie för Täljö vägskäl (2009-12-02, reviderad 2010-02-01).

13. Näs 5:1

Fastighetsägarnas tolkning är att kommunen vill gå in ca 2,5 m från vägen in på deras tomt, vilket innebär ca 300 m lång remsa. Fastighetsägarna känner oro för vad det innebär, med buskar och uppfarter och vill diskutera detta med kommunen för att förstå mer. Detta befaras bli störande då fastighetsägarna även tampas med förändringar på deras mark längre ner på Svinningevägen. Uppritade kartor saknar uppgifter att fastighetsgränsen för Näs 5:1 går ungefär i mitten av Svinningevägen. På plankartorna verkar det som att marken för aktuell inlösen ska bibehållas som grönområde. Fastighetsägarna önskar en bättre förklaring till vad detta egentligen kommer att innebära, planerar kommunen att ta bort befintlig vegetation? Om så är fallet emotsätts detaljplanen. Båtmanstorpets påpekas vara kulturhistoriskt värdefullt, med hänvisning till Stockholms Läns Museum. Det skulle bli en stor skada om buskarna, planterade på 50- och 60-talet, försvann som skydd mot vägen. Och troligen behövs befintliga ledningsstolpar flyttas samt förlust av stora befintliga träd. Det anses glädjande att kommunen planerar gångväg intill vattenstråket Långhundraleden. Det finns möjlighet att här skapa ett litet parkområde, med gc-stråk som skulle kunna förankra regionen och platsen med den historiska Långhundraleden. Och det faktum att just denna plats är en av mynningarna är fint. Fastighetsägaren önskar en fortsatt dialog om detta och hur man skulle kunna presentera en historisk kontext i en fysisk miljö. Fastighetsägaren vill veta vem på kommunen som är ansvarig för gatubelysningen? Önskemål och idéer finns om utformningen av belysningen, att den ska förhålla sig till den vackra miljön längs Svinningevägen utan att låta det bli för "industriellt". Innan mer information fås angående detaljplanen för att kunna diskutera detta mer detaljerat är fastighetsägaren emot kommunens idéer om inlösen av dess mark.

Kommentar: Plankartans grundkarta visar fastighetsgränsens läge för Näs 5:1, dvs. ungefär i mitten av Svinningevägen. Det planerade vägmarsintrånget omfattar ca 840 m² (tidigare 965 m²) på en sträcka om 120 meter utmed Svinningevägen. Marken som löses in omfattar vägområde och slänt, ej naturmark. En dialog har förts med fastighetsägaren angående det markintrång fastigheten blir berörd av samt utformningen av belysningen längs Svinningevägen. Detaljplanen möjliggör en utbyggnad av en gång- och cykelväg. Svinningevägens utformning med bredd etc. kommer inte att ändras vid genomförande av detaljplanen. De buskar och övriga trädgårdsanläggningar som ligger inom vägområdet kommer utöver markintrånget att ersättas. Viss vegetation inom vägområdet kommer att kunna vara kvar.

En nyligen framtagna belysningsplan föreslås vara riktlinjer för utformningen av kommunens belysning. Detaljplanen reglerar inte utformningen av belysningen.

14. Täljö 1:26

All stympling av fastighetsägarens mark vid Täljö vägskaal avvisas. Det anses onödigt och omotiverat, då det ej finns något direkt användningsområde för de ca 800 m² mark som kommunen vill lösa in. Det anses skrämmande att kommunen vill roffa åt sig mark utan nämnda skäl. Det naturligaste och mest skonsamma för miljön måste vara att anlägga gång- och cykelvägen intill Svinningevägen. Terrängen där är relativt plan och det finns gott om plats för att bredda Svinningevägen, bygga gång- och cykelvägen samt ett gångstråk ut med ån. Den föreslagna bron skulle kunna flyttas längre fram så att fastighetsägarens tomt ej berörs. Placeringen av bron anses märklig, då det en bit bort finns ett stort berg, vilket gör att de gående måste ledas tillbaka till andra sidan ån med ytterligare en bro. Till rondellbygget vid Täljöviken vill kommunen lösa in fastighetsägarens mark, ca 6000 m². Kommunens tjänstemän har uttryckt att denna mark är i princip värdelös och att priset kan bli några kronor per kvadratmeter. Detta tycks märkligt då kommunen har löst in tre angränsande tomter för 4-5 miljoner, vilket motsvara ungefär samma areal. Fastighetsägaren har inte fått grepp om hur mycket mark kommunen tänker lösa in och får inga tydliga svar, vilket skapat oro och misstanke om att kommunen försöker luras. Fastighetsägaren uppger sig veta om att det finns markägare som har fått byta mark med kommunen, vilket kommunens tjänstemän förnekar. Gäller olika spelregler och olika prissättning beroende på vad man har för ställning i samhället? Det anses skrämmande att kommunen tar så lite ansvar för vår natur, det planeras byggnation på strandskyddad mark, skogsmark samt jordbruksmark. Dessutom är reglerna kring det luddiga. Full insikt i de planer som rör fastighetsägarnas mark önskas samt att för kommunen ej nödvändig mark ej löses in.

Kommentar: I aktuell detaljplan kommer plangränsen återställas till samma läge som i samrådsförslaget. D.v.s. naturmarken som i utställningsförslaget berörde Täljö 1:26 utgår och det blir inget markintrång i denna del (tidigare 850 m²). Det intrång som berör fastighetsägaren vid rondellbygge i Täljöviken regleras inte i aktuell detaljplan utan i pågående detaljplan för Täljöviken. Det intrång som redovisades i anslutning till Svinningevägen var felaktigt redovisat i grundkartan, den marken är samfällad. Sammanfattningsvis resulterar detta i att Täljö 1:26 inte är berörd av något intrång som följd av denna detaljplan för Täljö vägskäl.

15. Täljö 2:10

Det anses viktigt att detaljplanen samordnas med andra närliggande planer, samt sentida förändringar i dessa, samt förändringar i fastighetsägande:

- Fastigheten Täljö 2:12 är numera såld till SL och kommer ej fortsättningsvis att varar bostadsfastighet som angivits i planhandlingarna.
- Gamla handelsboden på fastigheten Täljö 2:12 kommer ej att vara kvar enligt uppgift från kommunen.
- I detaljplanearbetet för Fredsborg har fastighetsägaren uppfattat att förskolan inte längre kommer att ligga i den östra delen, nära rondellen som ursprungligen planerats. Här lämnas nu viss mark obebyggd, som gör att dragning av väg kanske kan nyanseras.
- Fastigheten Täljö 2:10 berörs dels av detaljplan för Fredsborg, dels av detaljplan för Täljö vägskäl och delvis av SL:s utbyggnad av dubbelspår.

Fastighetsägarna har påpekat att den planerade breddningen av Järnvägsbacken kan få negativa och kostsamma konsekvenser för tillfarten till fastigheten, inte bara vid infarten utan även för vidare vägdragning inom fastigheten. Breddningen innebär att hela 360 kvm behöver lösas in. Det påpekas ej gå att ha infarten i befintligt läge och samtidigt vara uppmärksam på eventuella justeringar i höjddel när det kan handla om att höjdskillnad om 2 m uppstår. Hur löser man det och vem betalar för konsekvenserna? Liksom vid tidigare samtal vill fastighetsägaren betona att angöringen inte får bli brantare än vad den är idag, att den i så fall måste flyttas västerut. Detta får även konsekvenser i vidare uppfart på tomten, bl.a. schaktning.

Kommer breddning ske fullt ut nu som förberedelse för Stavalänk? Det innebär ca 6-8 meter intrång av Täljö 2:10 vilket skapar en höjdskillnad mellan tomthöjd och Järnvägsbacken på upp till 2 m. ska dessutom någon form av sluttning avfasning skapas berörs mycket mer värdefull tomtmark. Redan idag är infarten brant nog, brantare

skulle innebära fara då Järnvägsbacken blir mer trafikerad och gc-vägen som befolkas av många skolbarn, måste korsas. Det är angeläget att intrånget mot Täljö 2:10 minimeras genom att nyttja mer mark från fastigheten 2:12. Det innebär att vägen kan rundas ut från infarten till Täljö 2:10 och dras närmare järnvägen. En sådan lösning skulle inte ge en brantare angöring i rondellen, och åtgärder och kostnader för infartsjusteringen undviks. Även skälet att man värnar om "kulturkullen" talar för en sådan åtgärd, man räddar mer tomt framför husen, inte minst trevligt för de boende i k-märkta hus. Detta räddar även den stora eken som utgör en viktig inramning till hus 1 och tomten. Ett alternativ som kanske är värt att studera är att bilvägen dras så nära järnvägen som möjligt där den passerar 2:10, medan gc-vägen kan följa terrängen i görligaste mån, vilket t.ex. skulle kunna innebära att den förläggs närmare eken och i nästan samma höjd. Västerifrån skulle alltså cykelbanan bli lite brantare upp mot infarten, men det borde inte utgöra hinder.

Hastigheter på olika vägavsnitt nämns ej i planen. Det anses lämpligt med "skolhastighet" om 30 km/h längs vägen från t.ex. Björkängsvägen till rondellen, förbi skola och infart mot Täljö 2:10. Det anges inte hur ersättning ska ske för sådant som förstörs i samband med planen, t.ex. häckar, träd, grindstolpar, mur, avfasningar, återställande av infart etc. Blir Svinningevägen smalare än Järnvägsbacken? Varför? Hur kommer infarten in i rondellen att synas söderifrån innan man kommer upp på järnvägsbron, utöver trafikskylt som sätts upp? Redan idag är detta avsnitt ett problem. Här blir också högersvängen genare genom att vägen utnyttjar den kommunalt ägda tomten 2:48. Det är bra att mark som ej bebos nyttjas, men är det trafiksäkert? Risk finns även för köbildning för de som ska åka igenom området till Fredsborg/Gottsunda/ Täljö. Vilken hastighet planeras söderifrån mot viadukt och rondell, respektive österifrån? Korsningen utmed fastigheten 2:48 är fortfarande skymd p.g.a. tät vegetation. Mer av den obebodda fastigheten 2:12 bör nyttjas till Järnvägsbackens breddning. Frågor som rör infart till Täljö 2:10 måste lösas i detalj redan nu, både vad gäller teknisk utformning och ekonomisk ersättning, vilket kommunen bör ansvara för.

Kommentar:

Punkt 1: Täljö 2:12 ägs av SL och ligger utanför aktuell detaljplan.

Fastigheten berörs av markintrång från Järnvägsbacken.

Punkt 2: Handelsboden inom Täljö 2:12 kommer att flyttas, se nedan.

Punkt 3: Förskolan omlokaliseras till att ligga i direkt anslutning till själva skolbyggnaden.

Punkt 4: Fastigheten Täljö 2:1 berörs av både detaljplan för Täljö vägskäl och detaljplan för Fredsborg. Detaljplanen för Täljö vägskäl har justerats så att Järnvägsbacken i höjd med Täljö 2:10 kommer skjutas längre söderut. Det medför ett betydligt mindre

vägmarksintrång än i utställningsförslaget. Intrånget minskar till hälften och är nu ca 180 m². De häckar, träd, grindstolpar, murar och andra trädgårdsanläggningar som ligger inom vägområdet kommer, utöver markintrånget, att ersättas och regleras i samband med genomförandet av detaljplanen. Järnvägsbacken hamnar ca 0,5 m högre än befintlig väghöjd och medför därmed en mindre brant tillfart till fastigheten. Det är väghållarens, dvs. kommunens ansvar i och med planens genomförande, att säkerställa tillfarten till de fastigheter vars tillfarter blir berörda. I och med att Järnvägsbacken förskjuts söderut kommer handelsboden på Täljö 2:12 behöva flyttas till annan plats. Dialog har förts med SL som ägare av Täljö 2.12.

Utformningen av Svinningevägen med bro över järnvägen och cirkulationsplats är i enlighet med gällande riktlinjer och är grundligt utredda med hänsyn till bäst lämpade trafikföring och trafiksäkerhet samt landskapets höjder och naturvärden. Skyltning, hastighetsbegränsningar och liknande åtgärder behöver komplettera den geometriska utformningen men regleras inte i detaljplanen.

16. Täljö 1:149

- Med dagens trafikproblem på 276:an bör man även se till framtida alternativa tillfartsvägar till Åkersberga samt till de nya bostäderna väster om Åkersberga. Man bör även planera för bra och säkra tillfartsvägar.
- När man nu planerar en ny cykelväg till Rydbo från Täljö station bör man samtidigt planera för att förlänga cykelvägen på norra sidan om järnvägen från Täljö station österut mot Järnvägsbacken. På så vis slipper cyklister på sträckan Åkersberga-Rydbo korsa järnvägsspåret. Denna cykelväg skulle även i framtiden kunna kompletteras med en bilväg för att knyta ihop framtidas bostadsområden norr om Täljö station. Därför är det viktigt att redan idag bereda plats för detta genom bergpasset i Täljö.
- I det fall en ny bilväg mellan Täljö och Rydbo för att avlasta 276:an blir aktuellt i ett senare skede, bör man redan idag tänka på att flytta vattenledningen tillräckligt långt från spåren, för att ge plats för den.
- Man bör också tänka om angående Täljö vägskal, att klämma in en rondell där kommer att ställa till med problem vintertid. SL:s ledbussar har redan idag tillräckligt svårt att ta sig fram på Svinningevägen på vintern p.g.a. blockering av stillastående ledbussar i rondellen. Rondellen bör flyttas längre österut.
- Kommunen bör lösa in även det gula huset nedanför bron för att bereda plats för Järnvägsbacken som slätas ut och dras rakt fram parallellt med järnvägsspåret under den nya bron för Svinningevägen, för att sedan ansluta till rondellen längre österut.

- Eftersom SL redan har planerat att sänka banvallen under den nya bron bör kommunen passa på att bereda plats åt Järnvägsbacken på samma ställe. Detta innebär att man gör den nya bron längre samt en aning böjd. På så sätt fås en mer utplanad och säker påfart till Svinningevägen från Gottsundahållet. Det medger även busstrafik med ledbussar till nya Täljö station. Och fungerar bättre på vintern.
- Täljö station bör flyttas ytterligare österut, så att en östlig utgång mot både Gottsunda och Täljö blir möjlig. Denna utgång skulle norrut knyta an mot Järnvägsbacken som förlängs parallellt med spåret fram till bergpasset. Detta skulle även ge större tillgänglighet av stationerna Gottsunda, Fredsborg och Täljö samt till boende i Täljöviken. Den västra utgången borde ligga i jämnhöjd med Frejvägen.
- GC-vägen på västra sidan av Svinningevägen måste fortsätta fram till Frejvägen i Täljö efter rondellen upp till Täljöviken, för att kunna garantera en säker skolväg för barnen. Som det är nu måste barnen passera Svinningevägen en första gång vid Frejvägen för att komma över till cykelvägen. Sedan måste de ännu en gång passera vägen vid rondellen för att komma tillbaka till samma sida. Två helt onödiga och livsfarliga moment.

Kommentar: Yttrandet innehåller många bra förslag. Den föreslagna utformningen av Täljö vägskäl inklusive Järnvägsbacken innebär att vägutformningen möjliggör flera alternativa utbyggnader mot väster. Såväl framtida väganslutning mot Glimshaga och Stava som GC-väg mot Täljö och Rydbo kan anslutas på ett gent och trafiksäkert sätt. En östlig utgång för Täljö station bör utredas men det ingår inte i detaljplanen Täljö vägskäl. Järnvägsbacken flyttas enligt förslaget. Vägområde för Svinningevägen i detaljplan för Täljöviken möjliggör gångbana på västra sidan av Svinningevägen mellan ny cirkulation vid Täljöviksvägen och Frejvägen.

Vägutformningen, inklusive lutningar, är gjord i enlighet med VGU (Vägar och gators utformning; Trafikverket och Sveriges Kommuner och Landsting). För mer bakgrund kring järnvägen, vägsystemet på kort och lång sikt m.m., se Alternativstudie för Täljö vägskäl (2009-12-02, reviderad 2010-02-01).

Lars Barrefelt
Stadsarkitekt

Henrik Svensson
Planarkitekt, Sweco

Detaljplan för TÄLJÖ VÄGSKÄL, Österåkers kommun, Stockholms län.

Ett förslag till detaljplan för Täljö vägskäl har varit på samråd under tiden 14 mars – 15 april 2011.

Inkomna skriftliga synpunkter sammanfattas och kommenteras i detta utlåtande.

Inkomna yttranden:

1. Skanova
2. E.ON
3. Lantmäteriet
4. Norrvatten
5. Roslagsvatten
6. SL
7. Storstockholms brandförsvaret
8. Vattenfall
9. Täljö vägförening
10. Täljö 2:12
11. Täljö 1:149
12. Täljö 1:154
13. Husby 1:2 och Täljö 2:51
14. Täljö 3:5
15. Österåkers Hembygds- och Fornminnesförening
16. Länsstyrelsen

Sammanfattning av förändringar efter samråd

- Planområdet utökas västerut med vägområde och en ny passage under Roslagsbanan för allmän trafik.
- En avloppspumpstation förs in i planens västra del.
- Förändring av bestämmelsen för Svinningevägens bro över järnvägen har gjorts på plankartan.
- Den fornlämning som finns öster om planområdet markeras på plankartan och informationstext införs på plankartan. Förklarande text införs i planbeskrivningen.
- En förtydligande text om dagvatten, recipienter och miljö kvalitetsnormer har förts in i planbeskrivningen.

1. Skanova

Det finns teleledning i området. Skanova förutsätter att den som initierar en ändring av en befintlig teleanläggning även bekostar åtgärden. Skanova förutsätter att kontakt tas med förvaltande nätplanerare.

Kommentar:

Kontakt med Skanova kommer att tas i den fortsatta projekteringen.

2. E.ON

E-On förutsätter att deras anläggningar kan vara kvar i befintligt läge och att eventuell ombyggnad eller flytt bekostas av den som begär. E.On önskar en utveckling av texten om transformatorstationen gällande avstånd mellan befintlig transformatorstation och brännbar byggnadsdel/upplag.

Kommentar:

Texten rörande transformatorstation kommer att kompletteras i linje med E.Ons önskemål.

3. Lantmäteriet

Kartan saknar uppgift om grundkartan. Olika färger för transformatorstation på kartan samt i teckenförklaringen.

Kommentar:

Uppgifter om grundkartan kommer att finnas på utställningshandlingarna. Färgerna kommer att justeras till de korrekta.

4. Norrvatten

Ingen erinran

5. Roslagsvatten

Vägutbyggnad av Järnvägsbacken skall om möjligt samordnas med planerad VA-utbyggnad. För övrigt ingen erinran.

Kommentar:

Synpunkten beaktas i fortsatt projektering och genomförande.

6. SL

Texten till bestämmelsen z_2 (placerad på Svinningebron över Roslagsbanan) bör ersättas med texten "Marken får byggas över med bro för allmän gatutrafik". Övrig text om frihöjd över mark och angivandet av höjd kan tas bort. Innehållet över mark kommer att ändras i senare skede.

SL förutsätter att kommunen samråder om utformningen av de hållplatser på Svinningevägen som berörs av detaljplanen.

Kommentar:

Förändringar av bestämmelserna gällande bron över Roslagsbanan kommer att göras. Kommunen kommer att kontakta SL gällande frågan om utformning av hållplatser.

7. Storstockholms brandförsvaret

Storstockholms brandförsvaret (SSBF) påpekar att Länsstyrelsen och Trafikverket rekommenderar riskreducering bl.a. genom att lämna 25 resp. 30 m från spårområdet bebyggelsefritt p.g.a. risker i samband med urspårning. SSBF föreslår att ev. riskreducerande åtgärder skrivs in i

planbestämmelserna i aktuell plan och även i angränsande planer om detta krävs.

Kommentar:

Ingen kvartermark för bostäder finns med i detaljplanen varför ingen bestämmelse om riskreducering är tillämplig i detaljplanen i fråga. Dock kan så vara fallet i angränsande planer vilket bör kommenteras i samrådsyttrande för de planerna.

8. Vattenfall

Vattenfall har elanläggningar inom och i närheten av planområdet som är av regionnätstyp. Mellan Vattenfalls stolpar och stag skall ha ett minsta avstånd på 10 meter till vägområdet respektive gc-området hållas. Vertikalt avstånd mellan fas och gc-väg skall vara minst 6,2 meter vid korsningspunkt. Belysningsstolpar ska placeras minst 4 meter horisontellt och vertikalt från yttersta fas.

Vid arbete under samt inom ett område 6 meter i sidled från yttersta fas skall arbete utföras enligt ESA Entreprenör 2006. Bevakning vid arbeten nära ledningarna skall beställas vid Vattenfall.

Tillfartsvägen får varken blockeras eller göras smalare eftersom transformatortransporter är stora och tunga.

Kommentar:

Väg och gc-väg är placerade utanför önskvärt avstånd om 10 meter. I samband med projektering och genomförande av planen ska nödvändiga åtgärder vidtas för att möta de krav som Vattenfall har för sin verksamhet inom planområdet.

9. Täljö vägförening

Täljö vägförening ser helst att Ekbacken intill Täljövägen hålls intakt för sitt mycket speciella natur- och kultvärde. Täljövägen borde ersättas med en bilväg under bron för att undvika intrång i Ekbacken. Järnvägsbacken och utrymmet för en passage under järnvägen borde ingå inom planområdet.

Kommentar:

Planförslaget utökas i enlighet med yttrandet så att passagen under järnvägsbron möjliggörs.

10. Täljö 2:12

Fastighetsägaren har ett eget förslag på tänkbar placering av Täljö viadukten vilket innebär att bron över järnvägen ligger längre österut, och således även cirkulationsplatsen på den norra sidan, än förslaget. Fördelarna med det skulle vara att vägen inte får så skarpa kurvor. Cirkulationsplatsen och anslutningsvägarna hamnar på en lägre nivå och alla fastigheter får in/utfarter mot lokalgata. Bullerstörningarna från

Roslagsbanan och bilvägar är oacceptabla och överskrider kraftigt alla gränsvärden. Förslaget anses vara trafik osäkert och cirkulationen ligger för högt vilket bidrar till höga anslutningsvägar. Kostnaden för byggnationen kommer att vara dyrare än nödvändigt och det kommer att innebära störningar för den fasta bebyggelsen. Tomtkartan för Täljö 2:12 är felaktig.

Kommentar:

Brons läge är baserat på möjligheten till att korsa Roslagsbanan med en tillräckligt hög frihöjd, där föreslaget läge anses det bästa i det avseendet. Cirkulationsplatsen är bundet till läget för att kunna angöra till Järnvägsbacken och Fredsborgsvägen.

Där en bedömd risk för buller finns, grundad i en bullerutredning, placeras bullerskärmar för att klara de riktvärden som krävs.

Grundkartan ska ses över till utställning så att inga eventuella felaktigheter finns.

11. Täljö 1:149

Yttranden föreslår att cykelvägen på den norra sidan bör förlängas via Järnvägsbacken för att få en sammanhållen sträcka mellan Gottsunda och Täljö station.

Rondellen bör flyttas längre österut pga. trafikflödesproblem. Yttranden bedömer att ledbussar inte kommer att få tillräckligt med fart att ta sig upp över bron vid halka. Önskemål om en uträtning av järnvägsbacken finns också vilket anses vara möjligt vid en placering av cirkulationen längre österut.

Kommentar:

Planområdet utökas västerut fram till Gottsundavägen och en cykelväg planeras in för denna sträcka. Angående placering av cirkulationen är möjligheten till alternativa brolägen begränsad då marknivåerna är för låga på flera andra ställen vilket skulle innebära massiva utfyllnader. Lutningen på bron och kurvradien på cirkulationen är i enlighet med SL:s krav på vägutformning.

12. Täljö 1:154

Fastighetsägaren av Täljö 1:154 anser att bron över Roslagsbanan och cirkulationen bör placeras längre österut. Då det skulle innebära minskat buller för flera bostäder, en rakare vägsträckning, mer utrymme för en cirkulation samt den trädbeklädda kullen söder om nuvarande bro kan sparas. Fastighetsägaren anser det olämpligt att Täljövägens omdragning i samband med breddningen av Roslagsbanan innebär intrång i ekbacken som är ekologiskt värdefull miljö. Det anses också olyckligt att inte planområdet är större och omfattar även den del som järnvägsbacken och ytan för en framtida passage under Roslagsbanan.

Kommentar:

Med grund i befintliga marknivåer skulle en bro över Roslagsbanan vid yttrandens föreslagna läge bli svår att genomföra. Det skulle kräva omfattande arbeten för att möjliggöra en sådan lösning samt en större andel väg skulle tillkomma med ökade kostnader som följd.

Täljövägens befintliga vägområde ianspråkats av järnvägen men Täljövägens flyttning förbi Ekbacken ingår inte i detaljplanen men är kopplad till järnvägsplanen. Den föreslagna vägen under järnvägens nya bro möjliggör dock att Täljövägen inte behöver flyttas.

13. Husby 1:2 och Täljö 2:51

Detaljplaneförslaget innebär att infarten till Hults Båtsmanstorp (Husby 1:2) flyttas och en lokal gc-väg med infart från Äppelträdgården ska användas, vilket är oacceptabelt. Fastighetsägaren föreslår att ny infart till Hults Båtsmanstorp planeras västerifrån som en avfart från den nya infartsgata som ingår i detaljplaneförslaget för Fredsborg.

Kommentar:

Befintlig infart på tomten bibehålls och tillfart sker på befintligt vägområde, som dock görs om till GC-väg på vilken fastighetens tillfart får ske. Alternativa tillfartslösningar ska utredas i kommande planarbete för fastigheten. En ny infart från cirkulationen är olämplig då påfarten skulle komma för nära den svängande trafiken och angöringen i och till cirkulationen. För att kunna angöra till vägen mot Fredsborg på ett korrekt sätt skulle intrång på Husby 2:11 vara nödvändigt.

14. Täljö 3:5

I yttrandet anges det önskvärt att koppla Järnvägsbacken till Täljö under Långhundraledens nya järnvägsbro direkt i samband med utbyggnaden av Roslagsbanan. Därmed skulle Täljövägen bli onödig och ekbacken skulle kunna undvika intrång. Fastighetsägaren ställer sig emot Stavalänken.

Kommentar:

Planförslaget utökas i enlighet med yttrandet så att passagen under järnvägsbron möjliggörs och Täljövägen därigenom ersätts. Synpunkten ang. Stavalänken noteras.

15. Österåkers Hembygds- och Fornminnesförening, ÖHF

För att bättre bevara miljön och det kulturella värdet inom både Fredsborg och fastigheten Täljö handel vid Täljö 2:12, anser ÖHF att cirkulationsplatsen ska förläggas något mer österut. Även angöringen av Svinningevägen i den södra delen av planområdet bör placeras något mer österut för att inte göra intrång på den kulturmiljö som finns i och kring fastigheten Täljö 1:43.

Kommentar:

Angående bron och cirkulationens läge så är det svårigheter att genomföra en sådan lösning i öster då det skulle innebära stora uppfyllnads- och schaktarbeten för att klara att nå över järnvägen som stiger i öster. Svinningevägen kan inte flyttas österut i den södra delen. Näs 5:1 innehåller kulturhistorisk bebyggelse med större värden.

16. Länsstyrelsen

I planområdet finns en känd fornlämning vars utbredning i dagsläget inte är fastställd. En avgränsning måste därför göras i en arkeologisk förundersökning. Fornlämningen bör tydligt framgå av plankartan med illustrationstext på aktuell plats. En förklarande text bör finnas i plankartan och framgå av planbeskrivningen/genomförandebeskrivningen.

Planområdet gränsar till en sumpskog väster om Svinningevägen. För åtgärder som förutsätter att det aktuella området delvis avvattnas behövs dispens från Stockholms läns markavvattningsförbud. Detaljplanen bör inte antas förrän dispensen har prövats och avgjorts av Länsstyrelsen.

Det framgår inte var vattnet i vägdikena tar vägen. Länsstyrelsen anser att planhandlingarna behöver kompletteras med uppgifter om recipientförhållanden, miljö kvalitetsnormer för vatten och åtgärdsprogram för berörd vattenförekomst.

Kommentar:

Fornlämningen kommer att införas på plankartan med förklarande text respektive i plan- genomförandebeskrivning med direktiv om att en arkeologisk förundersökning ska genomföras innan arbete påbörjas.

En anmälan om vattenverksamhet, enl. punkt 7 19§ (1998:1388), ska lämnas in till Länsstyrelsen av SL som en del av arbetet med dubbelspårsutbyggnaden och förändringen av läget för bäcken i läge för passagen.

Alternativa lösningar för att minska intrånget och behovet av utfyllnad vid Lillträsk ska undersökas. Om utfyllnaden krävs längs Svinningevägen kommer en anmälan enligt punkt 3 19§ vattenverksamhets förordningen (1998:1388) att göras till Länsstyrelsen.

Förtydligande text om dagvattenhanteringen, recipienter, miljö kvalitetsnormer för vatten och åtgärdsprogram för berörd vattenförekomst kommer att införas i planbeskrivningen.