

AU § 195

KS Dnr 2011 / 243 - 217 (1)

Utdrag: akten, KS**Detaljplan för BJÖRNHAMMARVÄGEN M FL, i Svinninge****Ärende**

Kommunfullmäktige godkände den 19 december 2005 "Svinninge planprogram" och Svinninge – översiktlig MKB" som underlag för vidare detaljplaneläggning i området. Detaljplan för Björnhammarvägen m fl är en del av planläggningen för den genomgående bussgatan i området, som förses med gång- och cykelväg.

Tidigare beredning

- Samhällsbyggnadsnämnden har behandlat ärendet den 22 november 2011, § 254.
- Samhällsbyggnadsförvaltningen behandlar ärendet i tjänsteutlåtande daterat 2011-11-09.

Arbetsutskottets förslag**Kommunstyrelsen föreslår Kommunfullmäktige besluta**

Förslag till detaljplan för Björnhammarvägen m fl, i Svinninge, Österåkers kommun, Stockholms län, rev 2011-11-08 antas.

Protokollsanteckning

– Michaela Fletcher Sjöman (M) medges lämna nedan angiven anteckning till protokollet:

"Arbetsutskottet noterar särskilt vikten av skötselavtalet vid ombesörjandet av diken i detaljplanen."

§ 254

Detaljplan för BJÖRNHAMMARVÄGEN M FL, i Svinninge

Antagande av förslag till detaljplan.

Beslut

Samhällsbyggnadsnämnden föreslår kommunfullmäktige besluta:

1. Förslag till detaljplan för Björnhammarvägen m fl, i Svinninge, Österåkers kommun, Stockholms län, rev. 2011-11-08, antas.

Bakgrund, uppdrag

Kommunfullmäktige godkände 2005-12-19 "Svinninge planprogram" och "Svinninge - översiktlig MKB" som underlag för vidare detaljplanläggning i området.

Beredning och förslag

Detaljplan för Björnhammarvägen m fl är en del av planläggningen för den genomgående bussgatan i området, som förses med gång- och cykelväg.

Planförslaget har varit föremål för samråd och utställning. Skriftliga yttranden har sammanställts och kommenterats i samrådsredogörelse 2 resp. utlåtande. Efter utställningen har planförslaget reviderats med mindre ändringar, som framgår av utlåtandet. Planförslaget innebär inte betydande miljöpåverkan varför miljöbedömning inte utförts.

I ärendet föreligger tjänsteutlåtande daterat 2011-11-09 från samhällsbyggnadsförvaltningen

Beslutsunderlag

Planförslagets utformning och behandling framgår av i särskild bilaga redovisade plankarta med bestämmelser, illustrationsplan, planbeskrivning, genomförandebeskrivning, samrådsredogörelse 2 samt utlåtande.

Besvärshänvisning ska bifogas kommunfullmäktiges antagandebeslut.

Detaljplan för BJÖRNHAMMARVÄGEN M FL, i Svinninge

Antagande av förslag till detaljplan.

Beslutsförslag

Samhällsbyggnadsnämnden föreslår kommunfullmäktige besluta:

1. Förslag till detaljplan för Björnhammarvägen m fl, i Svinninge, Österåkers kommun, Stockholms län, rev. 2011-11-08, antas.

Bakgrund, uppdrag

Kommunfullmäktige godkände 2005-12-19 "Svinninge planprogram" och "Svinninge - översiktlig MKB" som underlag för vidare detaljplaneläggning i området.

Beredning och förslag

Detaljplan för Björnhammarvägen m fl är en del av planläggningen för den genomgående bussgatan i området, som förses med gång- och cykelväg.

Planförslaget har varit föremål för samråd och utställning. Skriftliga yttranden har sammanställts och kommenterats i samrådsredogörelse 2 resp. utlåtande. Efter utställningen har planförslaget reviderats med mindre ändringar, som framgår av utlåtandet. Planförslaget innebär inte betydande miljöpåverkan varför miljöbedömning inte utförts.

Beslutsunderlag

Planförslagets utformning och behandling framgår av i särskild bilaga redovisade plankarta med bestämmelser, illustrationsplan, planbeskrivning, genomförandebeskrivning, samrådsredogörelse 2 samt utlåtande.

Besvärshänvisning ska bifogas kommunfullmäktiges antagandebeslut.



Viveka Larsson
Plan- och exploateringschef



Lars Barrefelt
Stadsarkitekt

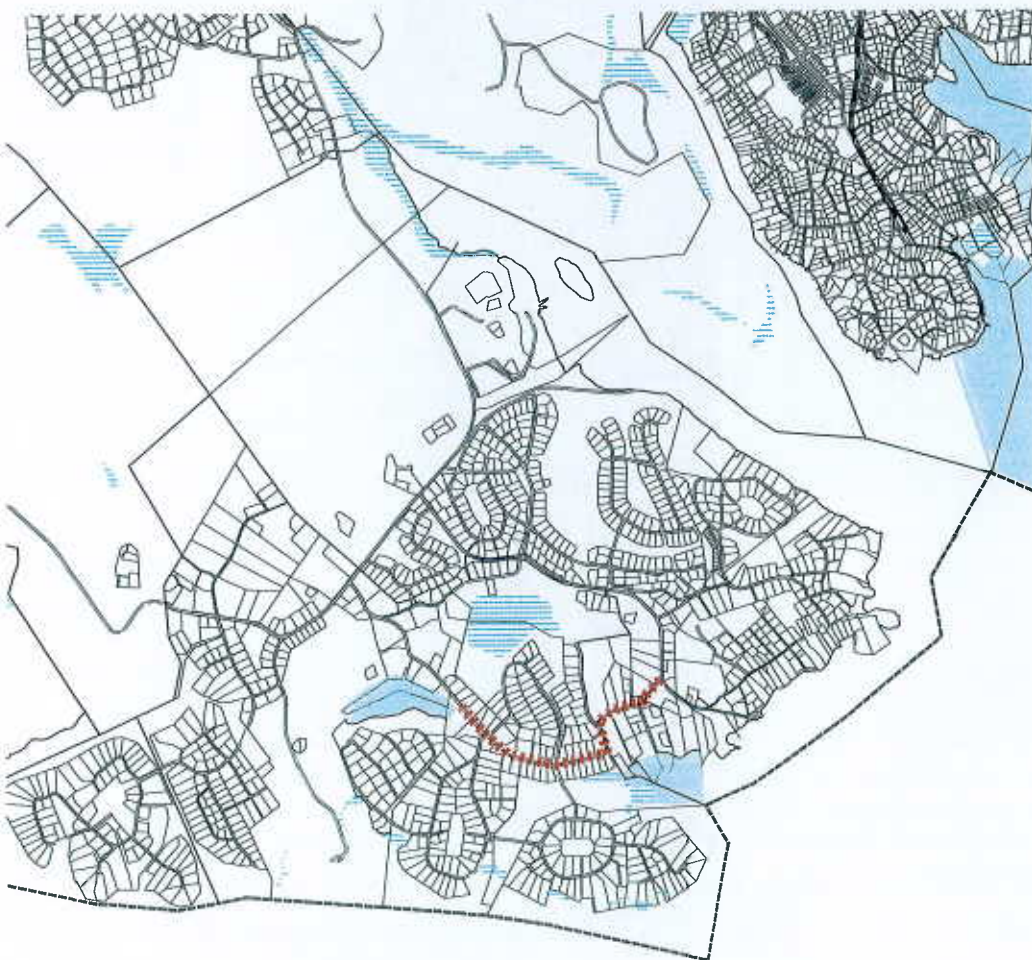
DETALJPLAN FÖR

BJÖRNHAMMARVÄGEN mfl

SVINNINGE, ÖSTERÅKERS KOMMUN, STOCKHOLMS LÄN

UPPRÄTTAD DEN 7 FEBRUARI 2011 REV: 2011-11-08

SAMHÄLLSBYGGNADSFÖRVALTNINGEN I ÅKERSBERGA



TILL DETALJPLANEN HÖRANDE HANDLINGAR:

- PLANKARTA MED PLANBESTÄMMELSER
- ILLUSTRATIONSPLAN
- PLANBESKRIVNING
- GENOMFÖRANDEBESKRIVNING

ANTAGANDEHANDLING

PLANKARTA

- Tillståndsgivare till:
- Planerings- och planbestämmelser
- Planerings- och planbestämmelser
- Planerings- och planbestämmelser
- Planerings- och planbestämmelser

PLANBESTÄMMELSER

Förändring av plan som omfattas av bestämmelserna för detaljplan. Endast ändring av bestämmelser och utformning för detaljplan. Bestämmelser utan beteckning gäller inom hela planområdet.

GRÄNSBESTÄMMELSER

- Planens gränser
- Gränser för planens olika delar
- Gränser för planens olika delar

ANVÄNDNING AV FÄRDER OCH VÄTTER

- Allmänna vägar
- Gränsvägar
- Vägar för tekniska ändamål

ADMINISTRATIVA BESTÄMMELSER

Gränsvägar som är avsett för tekniska ändamål. Områdets namn är: Österåker kommun. Områdets namn är: Österåker kommun. Områdets namn är: Österåker kommun.

ILLUSTRATIONER

- Illustration av planens utformning
- Illustration av planens utformning
- Illustration av planens utformning



Österåker kommun



Skala: 1:1000 (A1) (1:1000)

ANTAGANDEHANDLING

Blad 1 av 2

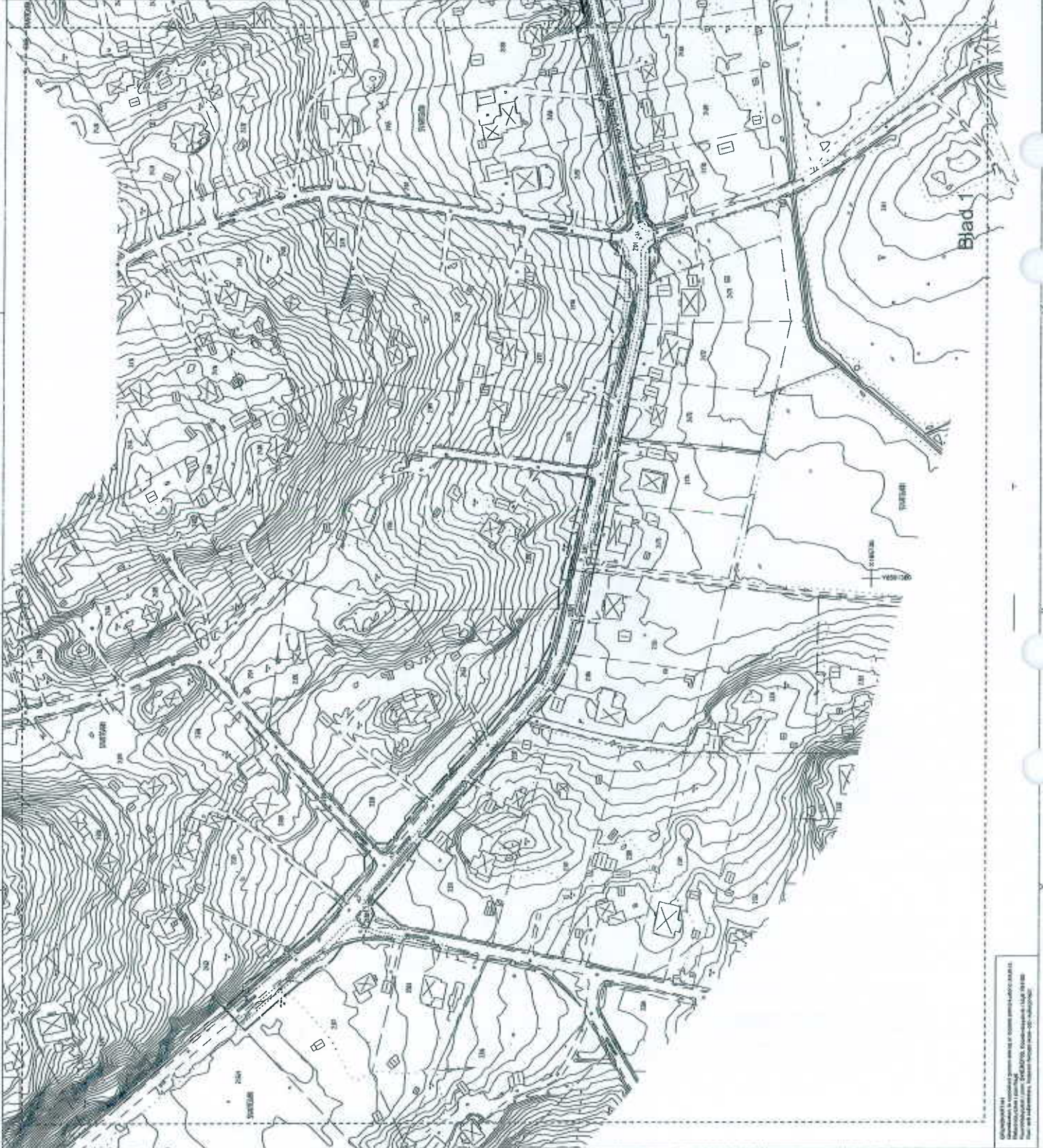
Detaljplan för BJÖRNHAMMARVÄGEN MFL

Sternerge, Österåkers kommun, Stockholms län

Uppdragsnummer 3011-22-07 av Stadsbyggnadskontoret

Rev: 2011-11-08

Uppdragsledare	Anders Nilsson
Projektledare	Anders Nilsson
Planeringsledare	Anders Nilsson
Utställningsansvarig	Anders Nilsson
Projektbeskrivning	Anders Nilsson



Blad 1

Österåkers kommun, 2011-11-08. Detta dokument är ett utkast till en detaljplan. Alla rättsliga åtgärder ska ske i samband med antagandet av detaljplanen. För mer information, kontakta Stadsbyggnadskontoret, Österåkers kommun, 191 80 Österåker, Tel: 08-730 10 00, Fax: 08-730 10 01, E-post: stadsbyggnadskontoret@osteraker.se

PLANKARTA

- Tillståndskarta för
- Planering och detaljplanering
- Detaljplanering
- Planeringsområde
- Gränsoversikt

PLANBESTÄMMELSER

Förordning gäller även utöver vad bestämmelserna uttryckligen anger. Ett nytt program ändring och utvidring är tillåtet. Bestämmelser utan beteckning gäller inom hela planområdet.

ÖVRIGTE TECKNINGAR

- Färdlinjerna

ANVÄNDNING AV MARK OCH VATTEN

- Allmänna platser

BYGGBÄDDAR

- Tillsatta områden

ADMINISTRATIVA BESTÄMMELSER

Österåker kommun är till sin helhet utvald för att utvecklas som en kommun för framtiden. Detta innebär att kommunen ska utvecklas som en kommun för framtiden.

ILLUSTRATIONER

- Användningsområde för detaljplanering
- Markens utveckling



Österåkers kommun



ANTAGANDEHANDLING

Blad 2 av 2

Detaljplan för

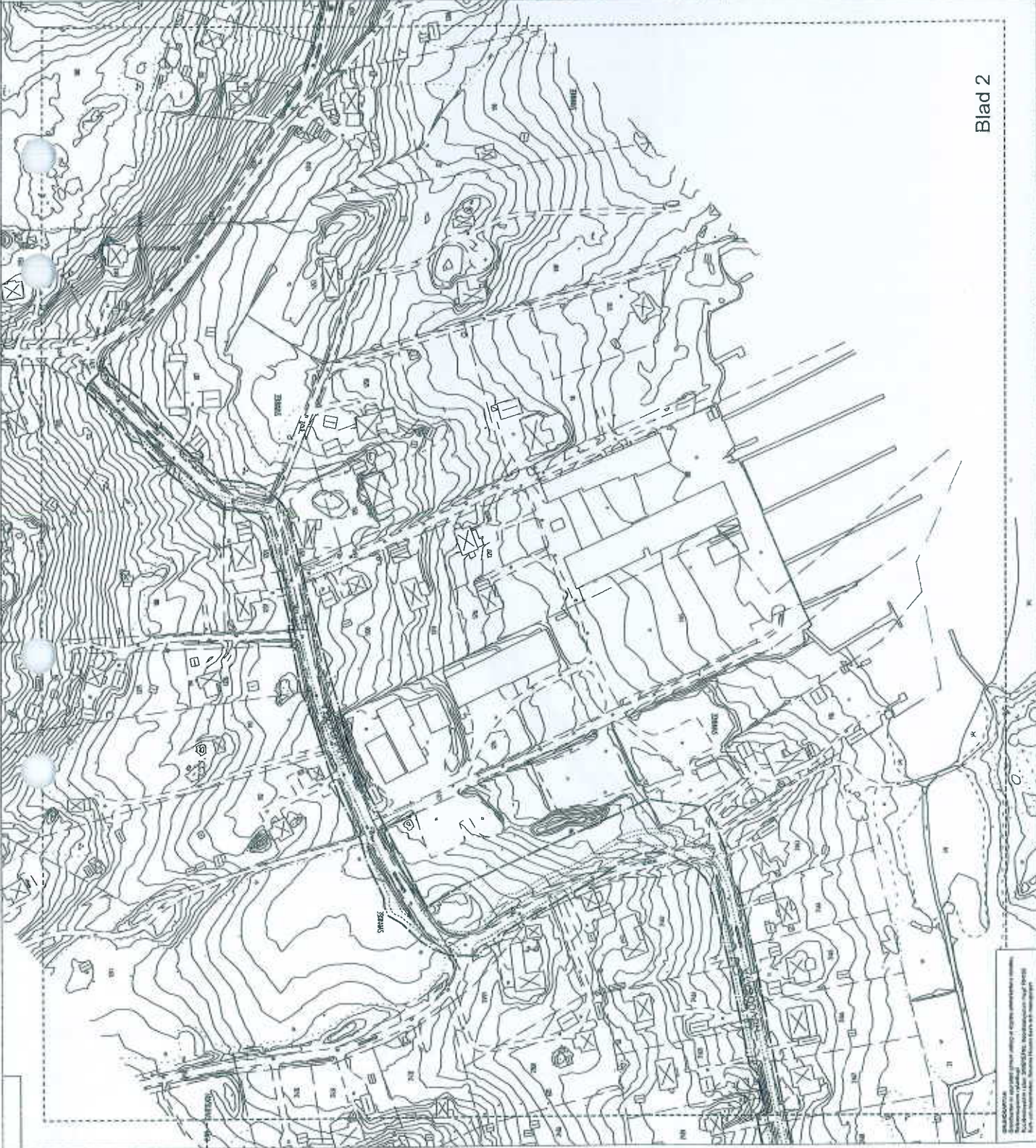
BJÖRNHAMMARVÄGEN MFL

Svinninge, Österåkers kommun, Stockholms län

Upprättad den 2011-02-07 av Stadsbyggnadsförvaltningen

Rev: 2011-11-28

Uppdragsledare	Per Eriksson	Ansvarig arkitekt	Per Eriksson
Projektledare	Per Eriksson	Uppdragsförvaltare	Per Eriksson
Illustratör	Per Eriksson	Revisor	Per Eriksson
Illustrationsår	2011	Revisionsår	2011



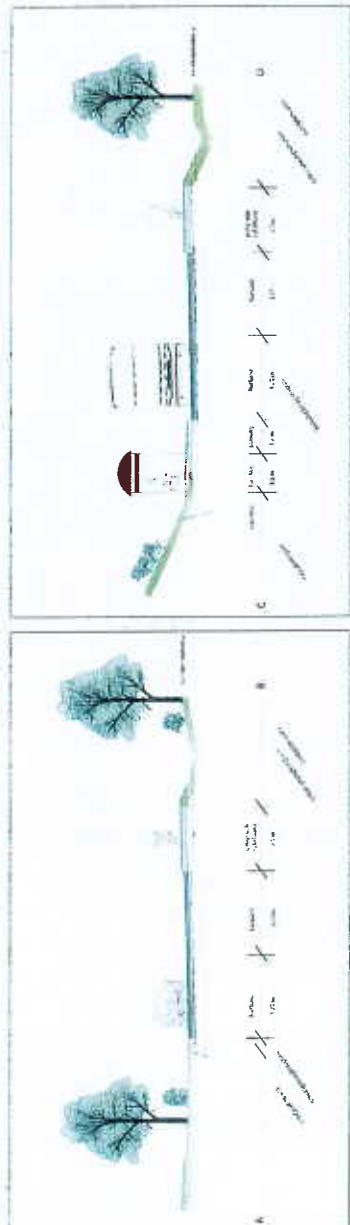
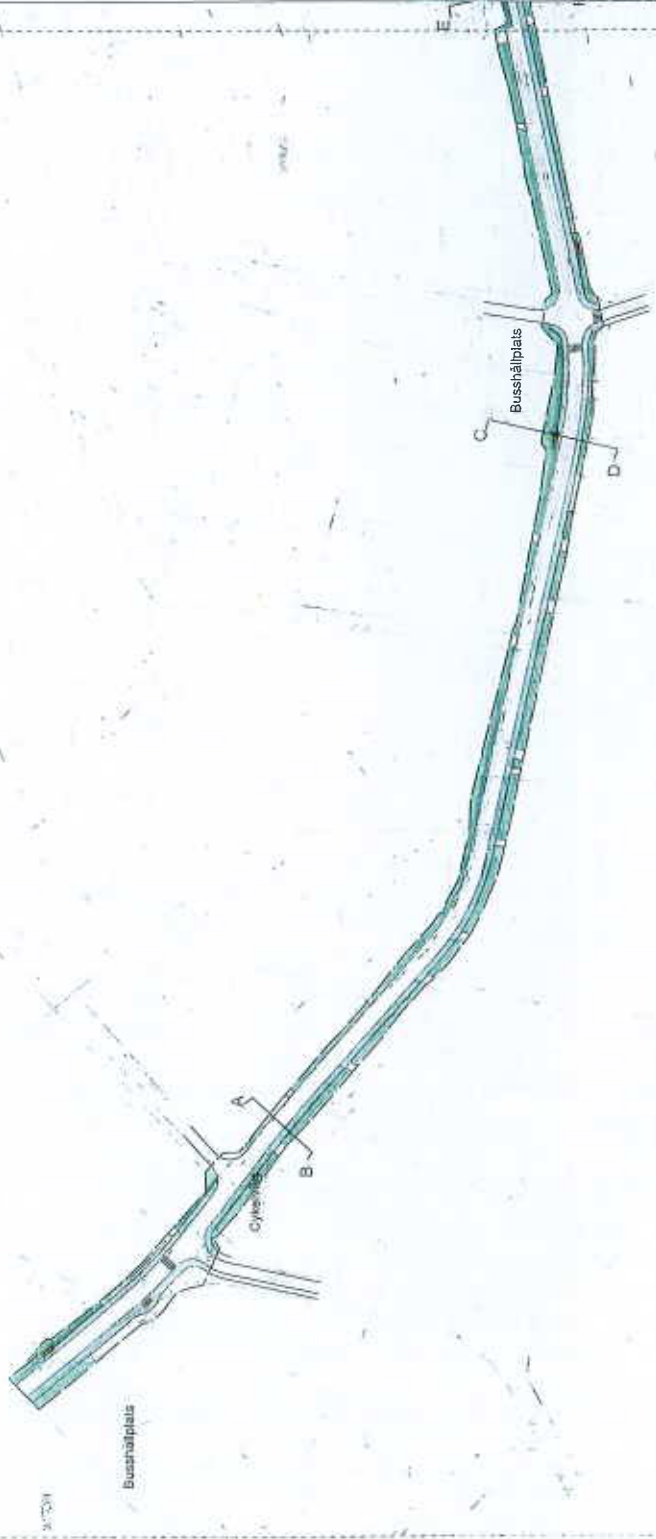
Blad 2

ÖSTERÅKER KOMMUN
 Stadsbyggnadsförvaltningen
 Box 100, 191 22 Svinninge, Österåkers kommun, Stockholms län
 Telefon: 08-730 30 00, Fax: 08-730 30 01, E-post: stadsbyggnad@osteraker.se

ILLUSTRATIONSPLAN

- Till utställaren står:
- Planering med stadsplaneringsförordning
 - Stadsplanering
 - Planeringsutvärdering
 - Beredningsrapportering

- Färdtyper**
- Planeringsgränser
 - Avgränsning av utställningsområde
 - Gränslinje
 - Gräns för separat gång- och cykelväg
 - Vägar



Blad 1



Österåkers kommun

Skala: 1:1000 (A1) 1:2000 (A2)
0 10 20 30 40 50 m

ANTAGANDEHANDLING

Detaljplan för Blad 1 av 2

BJÖRNHAMMARVÄGEN MFL

Simnige, Österåkers kommun, Stockholms län

Uppdatlad sen 2011-02-07 av Sjönämlingsbyrå AB

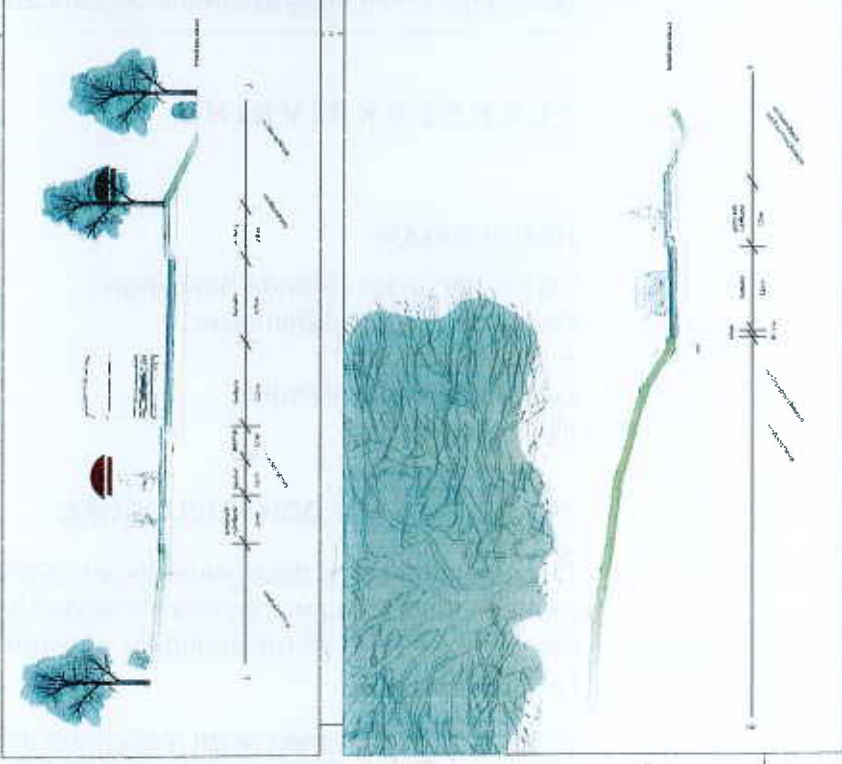
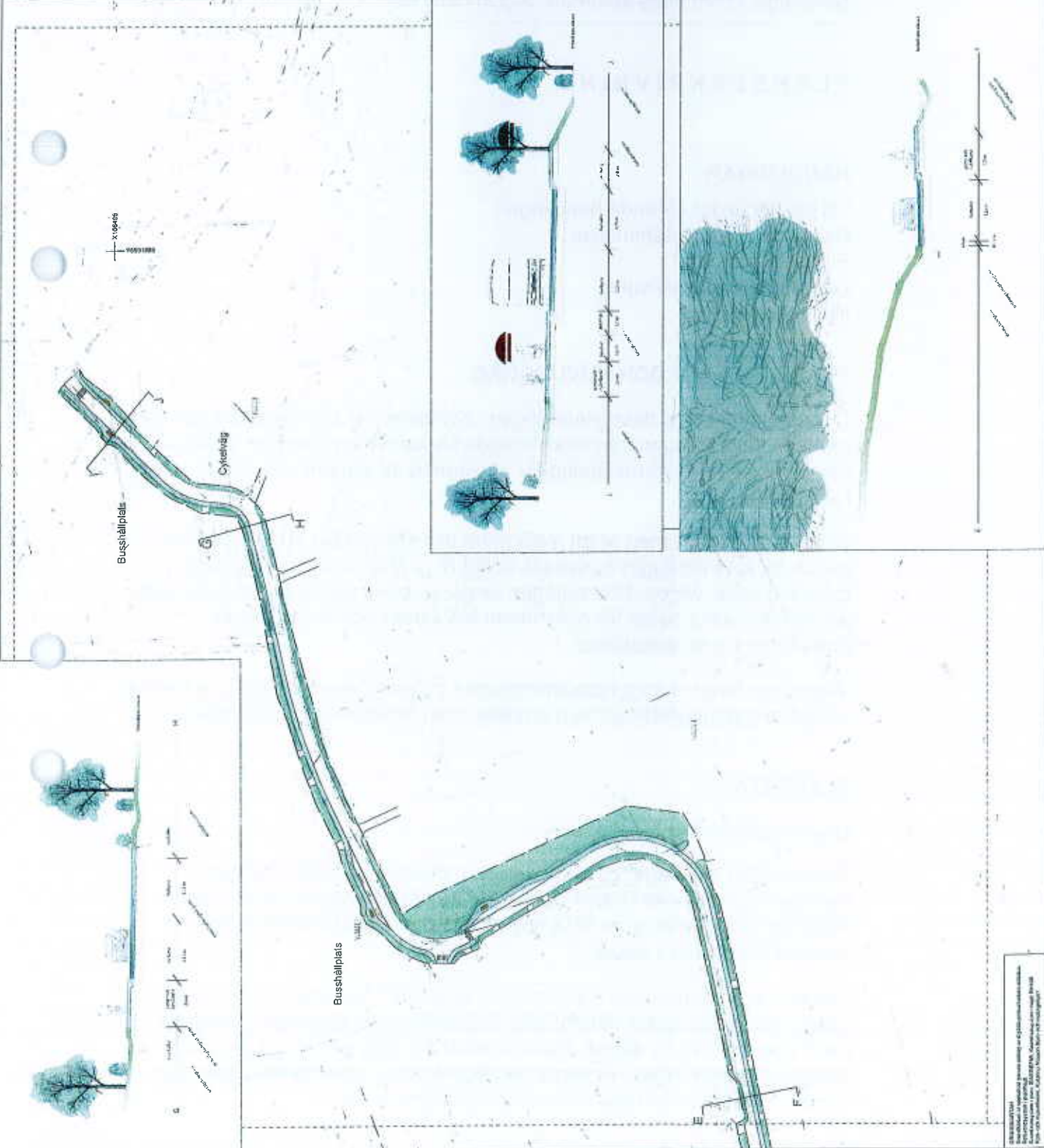
Revis: 2011-11-08

Uppdragsledare	Per Eriksson	Uppdragsledare	Jonas Eriksson
Uppdragsledare	Per Eriksson	Uppdragsledare	Jonas Eriksson
Uppdragsledare	Per Eriksson	Uppdragsledare	Jonas Eriksson
Uppdragsledare	Per Eriksson	Uppdragsledare	Jonas Eriksson

Österåkers kommun ansvarar för utställningens innehåll. Bilderna är illustrativa och ska inte användas som mall. Österåkers kommun ansvarar för utställningens utseende och innehåll.

- Tillgänglighet för
 - Planerade med tillgänglighetsåtgärder
 - Planerade med tillgänglighetsåtgärder
 - Planerade med tillgänglighetsåtgärder
 - Planerade med tillgänglighetsåtgärder

- Färdvägar
- Planeringsgränns
 - Stadsgränns
 - Stadsgränns
 - Stadsgränns
 - Stadsgränns



Österåkers kommun
 Skala: 1:1000 (A1) 1:2000 (A0)
 0 10 20 30 40 50 60 m

ANTAGANDEHANDLING

Blad 2 av 2

Detaljplan för
 BJÖRNHAMMARVÄGEN MFL

Svinlinge, Österåkers kommun, Stockholms län

Upprättad den 2011-02-07 av Samrådskommittén för detaljplanen

Revis: 2011-11-08

Lev. Samråd	Planeringsgränns	Planeringsgränns	Planeringsgränns
Stadsgränns	Stadsgränns	Stadsgränns	Stadsgränns
Stadsgränns	Stadsgränns	Stadsgränns	Stadsgränns
Stadsgränns	Stadsgränns	Stadsgränns	Stadsgränns

Österåkers kommun
 Kommunstyrelsen
 Kommunens tekniska nämnd
 Kommunens tekniska nämnd
 Kommunens tekniska nämnd

Detaljplan för
BJÖRNHAMMARVÄGEN m fl
Svinninge, Österåkers kommun, Stockholms län

PLANBESKRIVNING

HANDLINGAR

Till planförslaget hörande handlingar:
Plankarta med bestämmelser
Planbeskrivning
Genomförandebeskrivning
Illustrationsplan

PLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG

Övergripande syftar detaljplaneringen i Svinninge till att möjliggöra den pågående omvandlingen från fritidsboende till permanentboende. Vidare är planläggningen en förutsättning för utbyggnad av allmänt vatten och avlopp i Svinninge.

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra och säkerställa en fullgod vägstandard, som möjliggör busstrafik enligt SL:s krav, och ny gång- och cykelväg längs vägen. Utvecklingen av gång- och cykelvägnätet behövs för att förbättra säkerheten för oskyddade trafikanter och för att skapa förbättrade kommunikationer.

Vägen ska fungera som uppsamlingsgata genom Svinninge och ska medge en bättre linjebusstrafik genom området med förbättrade busshållplatser.

PLANDATA

Lägesbestämning

Planområdet är beläget i Svinninge och omfattar den befintliga Björnhammarvägen, del av Gränsridarvägen, Svartgarnsvägen och del av Hästängsuddsvägen, som tillsammans sträcker sig från Nantesvägen i öster till Boda träsk i väster.

Planens avgränsning mot omgivningen bestäms i huvudsak av vägens och gång- och cykelvägens släntfot eller dikeskrön samt eventuell ytterligare mark som behövs för vägen. Detta innebär ett visst intrång på privata fastigheter längs vägen. Planens angränsning mot anslutande vägar har gjorts med hänsyn till dess huvudmannaskap och drift.

Areal

Planområdet omfattar en yta på ca 2,4 ha och vägens sträcka är ca 1,3 km.

Markägoförhållanden

Stora delar av de västra delarna ägs av Hästängsudds fastighetsägarförening. I de centrala delarna ägs mark av Armada och av kommunen. För övriga delar finns flera markägare.

Aktuell detaljplan medför intrång på enskilda fastigheter. Detta på grund av att vägen måste breddas i syfte att förbättra trafiksäkerheten, med bl.a. en ny gång- och cykelväg. Se även genomförandebeskrivningen.

Riksintressen

Planområdet berörs inte av några riksintressen.

TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

Översiktsplan

Utvecklingen i Svinninge beskrivs i Österåkers översiktsplan från 2006.

Översiktsplanen förespråkar ett väl utbyggt och trafiksäkert gång- och cykelvägnät mellan olika kommundelar t.ex. från ytterområdena till tätortscentra, till knutpunkter i kollektivtrafiken samt till skolor och till större arbetsplatser.

Program för planområdet

För Svinninge finns ett planprogram godkänt av kommunfullmäktige 2005-12-19. Programmet ligger till grund för den fortsatta planeringen av Svinninge. I programmet beskrivs vägen som en del av uppsamlingsgatan/ bussgatan genom Svinninge, generella sektionsmått för uppsamlingsgatan anges i programmet.

Detaljplaner

Planområdet berörs inte av några gällande planer

Behovsbedömning avseende betydande miljöpåverkan

För Svinninge finns en översiktlig miljökonsekvensbeskrivning (MKB) som godkändes av kommunfullmäktige 2005-12-19. MKBn innehåller preliminära behovsbedömningar för tänkta detaljplaner d.v.s. avvägningar i vilka

områden det bedöms att föreslagen planläggning kommer att medföra betydande miljöpåverkan.

I samband med planarbetet har Samhällsbyggnadsförvaltningen gjort en översyn av behovsbedömningen för planområdet enligt MKB-förordningen 5 kap.18§ PBL.

Området är sedan tidigare ianspråktaget och har i vissa delar en gällande detaljplan med liknande användning. Detaljplanen medför endast en marginell skillnad av användning och påverkan med den befintliga markanvändningen.

Det finns inte inom planområdet några fastställda skyddsvärda eller känsliga områden.

Planläggningen möjliggör ett allmänt vatten- och avloppssystem vilket bidrar till en minskad inverkan av föroreningar i yt- och grundvatten i närområdet.

Med hänvisning till den översiktliga MKBn för detaljplaneringen i Svinninge och översynen av behovsbedömningen av detaljplanen för Björnhammarvägen mfl, har bedömningen gjorts att planen inte medför betydande miljöpåverkan.

FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR

Natur

Mark och vegetation

Planområdet utgörs uteslutande av befintligt vägområde samt släntzoner på angränsande fastigheter. I vägens närområde bedöms det finnas inslag av bevarandevärd natur i form av en ek inom fastigheten Svartgarn 2:459. För att bevara eken kommer stödmur att användas mot vägen samt att vägen smalnas av vid ekens läge. Dessa åtgärder är nödvändiga för att kunna bevara trädet och dess rotsystem.

Öster om Gränsridarvägen infogas ett område mot Björnhammarvarvet där utformningen på platsen ska utgöra insynsskydd och eventuellt bullerskydd för boende på motsatt sida vägen. Området ingår i vägområdet och kommer att utgöras i huvudsak av vegetation.

Geoteknik

De ytliga skikten består i huvudsak av morän. Vidare geologiska och geotekniska utredningar genomförs i projekteringsskedet.

Förorenad mark

Inga kända markföroreningar finns inom planområdet. Det har inte bedrivits någon tidigare verksamhet som tyder på att marken skulle vara förorenad.

Fornlämningar

Inga kända fornlämningar finns inom planområdet.

Gator och trafik

Sektioner av vägen finnes på illustrationsplanen där även lägesmarkering för sektionerna finns.

Gator, angöring

Björnhammarvägen, Svartgarnsvägen och aktuell del av Gränsridarvägen och Hästängsuddsvägen är uppsamlingsgator. Vägen trafikeras idag av buss 629. Trafiktätheten och typen av trafik på vägen gör att dess befintliga standard inte är tillräcklig. Trafikberäkningar visar att trafiken på sikt kommer att mer än fördubblas till följd av en fortsatt ökning av den permanenta bebyggelsen.

En projektering av aktuell vägsträcka har genomförts och ligger till grund för planförslaget. Projekteringen har haft som utgångspunkt att vägbanan ska ha en bredd på 6,5 meter, vilket motsvarar SL:s minimikrav för bussar i linjetrafik i bebyggda områden. Ökningen av vägbredden motiveras också av den förväntade ökningen av trafiken. Marken är anspråkstagen för väg och beräkningar visar att trafikmängderna inte kommer att medföra väsentligt ökade emissioner och buller.

En ombyggd och förbättrad väg kommer att medföra intrång på enskilda fastigheter. Därför har projekteringen behandlat olika lösningar och utformningar av vägen. För diken på den norra sidan av vägen kommer täckdikning att användas. Det innebär minimalt utrymmesbehov för diken och slänter och således ett minskat intrång på fastigheter och ett minskat gaturum. Slutgiltiga lösningar på slänter och branta partier beslutas närmare i genomförandefasen.

På raksträckan öster om korsningen med Ardennergäddsvägen kommer vägen att smalnas av vid en punkt vilket utgör en fartdämpning på sträckan. Åtgärden påverkar endast motortrafiken på vägen och inte gång- och cykelvägen.

Gång- och cykeltrafik

Idag saknar vägen både gång- och cykelväg. Vägens bredd varierar och har en orgelbunden profil. Parallellt med vägen föreslås därför en 2,5 meter bred gång- och cykelväg som placeras norr om vägen från Nantesvägen fram till Gränsridarvägen där den korsar vägen och fortsätter på sydsidan mot Hästängsuddsvägen mm. För detta vägavsnitt har den mindre bredden enligt programmet använts för att minimera intrången på privata fastigheter. Från Hästängsuddsvägen och västerut, där mer utrymme finns tillgängligt, kommer gång- och cykelvägen vara 3,0 meter. Gång- och cykelvägen kommer i de flesta fall att passera bakom busshållplatserna som ligger längs vägen. Vid dessa punkter minskas gång- och cykelvägen till 2,0 meters bredd för att minimera intrånget.

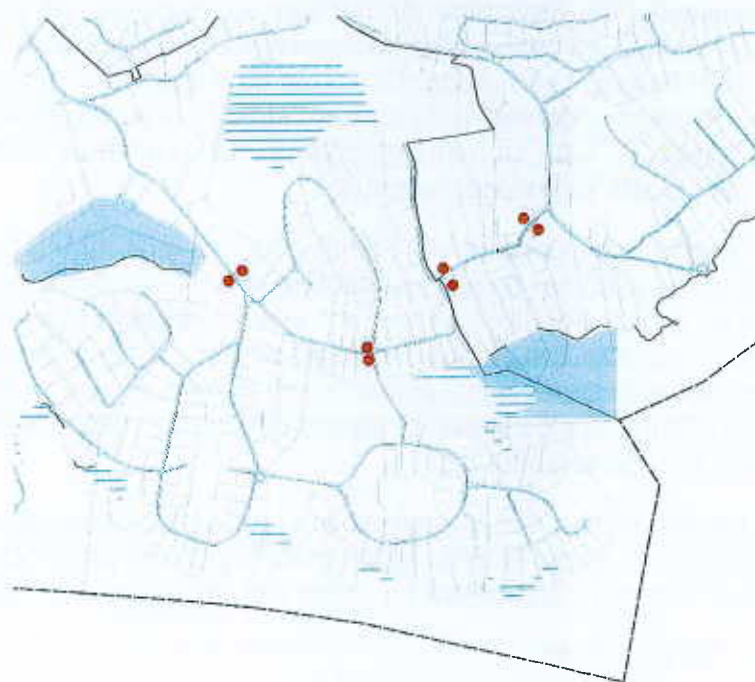
Även Nantesvägen och Hästängsuddvägen kommer att förses med gång- och cykelväg, vilka i sin tur kommer att kopplas till en gång- och cykelväg längs Svinningevägen till Åkersberga. Det regleras i andra detaljplaner.

Parkering, utfarter

Utfartsförbud införs inte som planbestämmelse på denna plan utan regleras i kommande detaljplaner som angränsar till vägen.

Kollektivtrafik

SL:s busslinje 629 mellan Åkersberga och Danderyd trafikerar vägen. Planförslaget möjliggör en förbättring av befintliga hållplatser. Hållplatserna utgörs av väderskydd och perrong. Där säkerheten kräver det tex. vid skymd sikt utförs hållplatser med bussficka. Då upptagningsområdet är stort föreslås nya hållplatser för att således skapa en bättre förutsättning för användningen av kollektivtrafiken.



Förbättrade hållplatser inom planområdet markerade med rött.

Bebyggelseområden

Kvartersmark

En pumpstation vid Ardennervägen utgör det enda inslaget av kvartersmark i planen. All övrig mark inom detaljplanen utgör allmän plats.

Tillgänglighet

Vägen saknar idag gångbana vilket innebär att tillgängligheten för oskyddade trafikanter är låg. Med en separerad gång- och cykelväg ökar både trafiksäkerheten för de oskyddade trafikanterna och tillgängligheten inom området.

Störningar

Trafikbuller

Dagens trafik medför inga bullerstörningar enligt genomförd trafikbullerutredning för Svinninge (2005-11-09). Bullernivåerna från trafiken uppgår till 45 dBA intill vägen och ligger därmed under gällande buller riktvärden.

Med en framtida utbyggnad till 2030 har prognoser om ökad trafik på vägen visat en viss bullerökning. Prognoserna visar dock att bullernivåerna fortsätter ligga under bullerriktvärdena och kommer inte att överskrida 55 dBA.

Teknisk försörjning

Dagvatten

Dagvatten från vägen leds i diken parallellt med vägen. Dagvatten från fastigheter, som ligger på en högre nivå än vägen, omhändertar dagvattnet lokalt på den egna tomten. I händelse av att marken blir mättad i samband med stora flöden kommer dagvattnet tas om hand i de diken som går parallellt med vägen. Dikena utformas som öppna diken där utrymme för det finns och för övriga sträckor som svackdiken vilka minimerar ytbehovet och intrång.

Vatten och spillvatten

Efter detaljpanelläggning kommer hela Svinninge efter hand kopplas till det allmänna vatten- och avloppssystemet. Vatten- och spillvattenledningar leds i vägområdet.

Pumpstation

Detaljplanen inkluderade i tidigare skeden av planprocessen en pumpstation i anslutning till Ardennevägen. Pumpstationen har tagits ur denna detaljplan och kommer istället införas i detaljplaneringen av Hästängsudd.

Transformatorstation

En befintlig transformatorstation finns strax söder om den föreslagna pumpstationen. Transformatorstationen ligger utanför planområdet och kommer inte att beröras av ett genomförande av planen.

Hälsa och säkerhet

Miljö- och riskfaktorer

Planförslaget bedöms inte innebära några betydande miljö- eller riskfaktorer. Trafiksäkerheten ökar i och med planförslagets genomförande då trafikseparering och övergångsställen införs. Trafik med farligt gods framförs endast på vägen i samband med bränsletransporter till enskilda fastigheter.

ADMINISTRATIVA FRÅGOR

Markägarfrågor

I samband med planens genomförande krävs inlösen av mark inom planområdet. Vilka fastigheter som berörs av detta framgår av genomförandebeskrivningen.

Genomförandetid

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

Huvudmannaskap

Kommunen är väghållare och huvudman för allmän plats.

Genomförandefrågorna beskrivs vidare i genomförandebeskrivningen.

MEDVERKANDE TJÄNSTEMÄN

Detaljplanen har upprättats på Österåkers kommuns Samhällsbyggnadsförvaltning genom planarkitekt Fredrik Meurling, samordnande arkitekt Joe Lindström och Stadsarkitekt Lars Barrefelt. Genomförandebeskrivningen har upprättats av exploateringsingenjör Leif Sörensen vid kommunens exploateringsenhet.

Lars Barrefelt
Stadsarkitekt

Fredrik Meurling
Planarkitekt Sweco

Joe Lindström
Arkitekt

rev

Detaljplan för
BJÖRNHAMMARVÄGEN m fl
Svinninge, Österåkers kommun, Stockholms län

GENOMFÖRANDEBESKRIVNING

1. Organisatoriska frågor

Detaljplanen omfattar del av Hästängsuddsvägen, Svartgarnsvägen, Björnhammarvägen och Gränsridarvägen. Detaljplanen upprättas med normalt förfarande. Detaljplanen ska möjliggöra de ombyggnader som erfordras till följd av den pågående förnyelseplaneringen av hela Svinningeområdet.

Detaljplanens genomförandetid är 15 år från det att planen antas genom beslut som vinner laga kraft.

1.2 Ansvarsfördelning & huvudmannaskap

Huvudmannaskap allmän plats (gata)

Kommunen föreslås bli huvudman för vägområdet i detaljplaneförslaget som utlagts som allmän plats (gata).

1.3 Avtal

Större delen av vägområdet i detaljplaneförslaget för Björnhammarvägen ägs av kommunen. För övertagande av den del som ägs av Hästängsudds fastighetsägareförening avser kommunen teckna avtal med föreningen. För övertagande av huvudmannaskap för vägområdet skall avtal tecknas mellan Hästängsudds vägförening och kommunen innan detaljplanen antas.

2. Fastighetsrättsliga frågor

Österåkers kommun får i och med detaljplaneförslaget för Björnhammarvägen rätt att lösa in den mark som enligt detaljplaneförslaget behövs för ombyggnad. De berörda delarna av Hästängsuddsvägen, Svartgarnsvägen, Gränsridarvägen och Björnhammarvägen kommer att förses med en bredare vägbana och gång- och cykelbana vilket medför intrång på ett flertal fastigheter. Följande fastigheter berörs:

rev

Fastighet	Intrång	Fastighet	Intrång
Svartgarn 2:317	ca 328 m ²	Svartgarn 2:470	ca 32 m ²
Svartgarn 2:318	ca 101 m ²	Svartgarn 2:473	ca 27 m ²
Svartgarn 2:335	ca 83 m ²	Svartgarn 2:474	ca 46 m ²
Svartgarn 2:336	ca 53 m ²	Svartgarn 2:475	ca 71 m ²
Svartgarn 2:337	ca 38 m ²	Svartgarn 2:476	ca 87 m ²
Svartgarn 2:338	ca 103 m ²	Svartgarn 2:477	ca 132 m ²
Svartgarn 2:339	Ca 7 m ²	Svartgarn 2:478	ca 273 m ²
Svartgarn 2:382	ca 229 m ²	Svinninge 1:87	ca 138 m ²
Svartgarn 2:394	ca 74 m ²	Svinninge 1:88	ca 316 m ²
Svartgarn 2:452	ca 52 m ²	Svinninge 1:92	ca 95 m ²
Svartgarn 2:453	ca 368 m ²	Svinninge 1:93	ca 78 m ²
Svartgarn 2:457	ca 204 m ²	Svinninge 1:94	ca 26 m ²
Svartgarn 2:458	ca 173 m ²	Svinninge 1:99	ca 3765 m ²
Svartgarn 2:459	ca 137 m ²	Svinninge 1:100	ca 152 m ²
Svartgarn 2:460	ca 102 m ²	Svinninge 1:123	ca 64 m ²
Svartgarn 2:461	ca 140 m ²	Svinninge 1:2	ca 2203 m ²
Svartgarn 2:462	ca 225 m ²	Svinninge 1:221	ca 77 m ²
Svartgarn 2:463	ca 8 m ²	Svinninge 1:226	ca 75 m ²
Svartgarn 2:464	ca 36 m ²	Svinninge 1:232	ca 61 m ²
Svartgarn 2:465	ca 22 m ²	Svinninge 1:234	ca 209 m ²
Svartgarn 2:466	ca 6 m ²	Svinninge 1:257	ca 156 m ²
Svartgarn 2:135	ca 3714 m ²		
Svartgarn 2:1	ca 6150 m ²		
Samfällid mark		Samfällid mark	
Svinninge S:2	ca 28 m ²	Svinninge S:6	ca 12 m ²
Svinninge S:4 >1	ca 230 m ²	Svinninge S:7	ca 1040 m ²
Svinninge S:4 >2	ca 308 m ²		
Svinninge S:4 >3	ca 163 m ²		

För att genomföra detaljplanen kommer kommunen att ansöka om och bekosta en lantmåteriförrättning i vilken bl.a. ingår att Lantmåteriet utför en värdering av den mark inklusive anläggningar (staket, buskar, träd mm) som behöver överföras för utbyggnaden av väg, busshållplatser och gång- och cykelbana. I samband med förrättningen avser kommunen att i så stor utsträckning som möjligt teckna överenskommelser om fastighetsreglering med berörda fastighetsägare. Lantmåteriförrättning krävs även för omprövning av Svartgarn ga:1 (vägar som förvaltas av Hästängsudds vägförening) så att väg med kommunalt huvudmannaskap ej längre ingår i gemensamhetsanläggningen.

3. Ekonomiska frågor

Kommunen svarar, efter övertagandet av huvudmannaskapet, för kostnaden för iordningställandet av de delar av Hästängsuddsvägen, Svartgarnsvägen, Gränsridarvägen och Björnhammarvägen som berörs i detaljplaneförslaget för Björnhammarvägen.

rev

4. Medverkande tjänstemän

Detaljplanen har upprättats på Österåkers kommuns Samhällsbyggnadsförvaltning genom planarkitekt Fredrik Meurling, samordnande arkitekt Joe Lindström och Stadsarkitekt Lars Barrefelt. Genomförandebeskrivningen har upprättats av exploateringsingenjör Leif Sörensson vid kommunens exploateringsenhet.

ÖSTERÅKERS KOMMUN
Samhällsbyggnadsförvaltningen
Plan och exploateringsenheten

Viveka Larsson
Plan- och exploateringschef

Leif Sörensson
Mark- och exploateringsingenjör

**Detaljplan för Björnhammarvägen mfl,
Österåkers kommun, Stockholms län.**

Ett förslag till detaljplan för Björnhammarvägen mfl, har varit utställd under tiden 4 april – 2 maj 2011.

Detaljplanesamråd skedde under tiden 11 juni – 14 augusti 2009. Samrådet redovisas i samrådsredogörelse 2010-03-08.

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

Revideringar av utställningsförslaget.

- Pumpstationen vid Ardennergäddan har tagits bort ur detaljplanen
- I den nordöstra delen har öppna diken ersatts med svackdiken vilket har medfört minskade intrång på privata fastigheter.

Sammanfattning av kommentarer till yttranden.

- De diskussioner som förts med berörda fastigheter och de yttranden som lämnats i samband med plansamrådet har resulterat i stora förändringar av planförslaget för att tillmötesgå de önskemål som funnits från fastighetsägares sida. De dimensioner av vägar etc. som presenterats i utställningshandlingarna är de minsta möjliga med hänsyn till SL:s krav på busstrafik samt kommunens vedertagna krav på trafiksäkra gång- och cykelvägar.
- Slänterna är ett resultat av att anläggande av dagvattendiken ingår i det som, tillsammans med körbanor och gång- och cykelvägar, utgör vägområde. Vägområdet är det utrymme som är nödvändigt för att anlägga vägen. Dessa slänter har alltså inget självändamål utan är ett resultat av förändringar i befintliga marknivåer. Det finns inte heller en ekonomisk vinning i sig att inlösa mark. Öppna diken anses som den lämpligaste lösningen men där det är allt för stora nivåskillnader så har täckdikning använts. Dagvattenbrunnar är inte önskvärdt och innebär, förutom att det är en dyrare lösning, att dagvatten avleds snabbare bort från området vilket inte är önskvärdt. Öppna diken och svackdiken infiltrerar dagvattnet, fördröjer det och i viss mån renar det.
- Gång- och cykelvägarnas normbredd är 3,0 meter vilket har minskats ned till 2,5 meter. En ytterligare minskning av bredden skulle innebära en oacceptabel standard vid nybyggnation.

- Möjligheten till enkelriktad kollektivtrafik styrs inte genom detaljplanering utan via SL, vilka anser att det vore olämpligt med en permanent lösning med enkelriktad kollektivtrafik. Detaljplanen ska medge möjligheten till dubbelriktad trafik.
- Timglaslösningar har, av kommunen, inte bedömts som en lämplig lösning på den här sträckan. Hållplatsernas placering vid korsningspunkter, är med en anledning av att boende längs korsningsvägarna ska ha nära till busshållplatserna. Hållplatserna placeras efter korsningarna vilket är korrekt ur trafiksäkerhets synpunkt och i enlighet med SL:s standard. Där så inte är möjligt placeras de mer än 10 meter innan en korsning eller övergångsställe.
- Hastigheten regleras inte i detaljplanen. En hastighetsplan för Österåker tas fram i skrivande stund där sträckan anges med hastighetsbegränsningen 40km/h.
- Sektioner i utvalda punkter har visats i samband med utställningen och är tillräckliga för att bedöma resultatet av ett genomförande.
- 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 behöver överföras för utbyggnaden av väg, busshållplatser och gång- och cykelbana.
- Det huvudsakliga intrånget sker på den norra sidan om vägen. Vid några punkter innebär den förändrade linjeföringen av vägen att mindre ingrepp på den södra sidan är oundvikliga.
- Inlösen av tomtmark kan ske när detaljplanen har vunnit laga kraft.
- Det är olämpligt att endast ha belysning på gång- och cykelvägen och inte samtidigt ha belysning på bilvägen ur trafiksäkerhetssynpunkt. Den belysningsarmatur som används är anpassad för att täcka vägområdet och inte belysa tomter eller in i bostadshus. Ljuskäglorna kommer att vara riktade nedåt i gatan respektive gång- och cykelvägen.

Inkomna yttranden:

1. E.ON
2. Lantmäteriet
3. Roslagsvatten AB
4. SL
5. Vattenfall Eldistribution AB
6. Österåkers hembygds- och fornminnesförening
7. Gemensamt yttrande: Svartgarn, 2:318, 2:334, 2:335, 2:337, 2:338, 2:382, 2:452, 2:453, 2:458, 2:459, 2:461, 2:463, 2:466, 2:469, 2:470, 2:471, 2:472, 2:473, 2:474, 2:475, 2:476, 2:477, 2:478, 2:480, Svinninge 1:96, 1:100, 1:226, 1:250
8. Svartgarn 2:339
9. Svartgarn 2:317
10. Svartgarn 2:318
11. Svartgarn 2:335
12. Svartgarn 2:382
13. Svartgarn 2:452
14. Svartgarn 2:457, 2:458
15. Svartgarn 2:464
16. Svartgarn 2:470
17. Svartgarn 2:475, 2:474, 2:335, 2:336
18. Svartgarn 2:476
19. Svartgarn 2:477
20. Svartgarn 2:478
21. Svartgarn 2:499
22. Svartgarn 2:500
23. Svinninge 1:87
24. Svinninge 1:88, 1:23

1. E.ON Elnät Stockholm AB

E.ON har studerat de inkomna remisshandlingarna och har inget att erinra.

2. Lantmäteriet

Lantmäteriet har inga synpunkter på planförslaget.

3. Roslagsvatten AB

Roslagsvatten AB har fått rubricerat detaljplaneförslag på remiss 2011-04-28 och har inget att anföra.

4. SL

SL förutsätter att kommunen planerar för gång- och cykelvägar till hållplatserna längs vägavsnitten i planen som är säkra, trygga, gena attraktiva och tillgängliga för personer med funktionsnedsättning. Utformningen ska utgå från ett barnperspektiv.

Kommentar: SLs förutsättningar är en del av syftet med detaljplanen vilket innebär en höjning av trafiksäkerheten. Separerad gång- och cykelväg kommer att finnas på en sida av vägen.

5. Vattenfall Eldistribution AB

Vattenfall har inget att erinra.

6. Österåkers hembygds- och fornminnesförening

ÖHF har inga invändningar mot den föreslagna detaljplanen.

7. Svartgarn, 2:318, 2:334, 2:335, 2:337, 2:338, 2:339, 2:382, 2:452, 2:458, 2:459, 2:461, 2:463, 2:466, 2:469, 2:470, 2:471, 2:472, 2:473, 2:474, 2:475, 2:476, 2:477, 2:478, 2:480, Svinninge 1:87, 1:96 1:100, 1:226, 1:250

Fastighetsägarna har sedan aug. 2009 fört diskussioner med kommunen ang. detaljplanen för Björnhammarvägen m.fl. Förändringar i planen har skett med minskat markinträng som följd. Men fortfarande anses mer göras och att kommunen bör bättre tillmötesgå gemensamma intressen om bevarad karaktär och minimerat markinträng.

I avsnitt 7.2.3 i Svinninge planprogram anges att:

"Med hänsyn till områdets speciella karaktär och en dokumenterad önskan om att bevara denna så långt möjligt föreslås att även en förbättrad gatustandard baseras på minsta möjliga breddmått och låga dimensionerande hastigheter."

Den föreslagna vägutformningen som presenteras i utställningshandlingen stämmer inte med formulering i planprogrammet. Fastighetsägarna är oroad över den slutgiltiga karaktären då kommunen (vare sig tjänstemän, politiker eller konsulter) inte visat att de tagit tidigare diskussioner på allvar.

Synpunkter/förslag:

- En diskussion bör föras med Trafikenheten och SL angående att permanentgöra enkelriktad trafik. Detta medför att hållplatsernas antal, placering och utformning kan förbättras/minskas.

- Gällande restiden är en ev. förlängning av restid klart försumbar i förhållande till den karaktärsvinst som uppnås.
- Timglashållplatser ökar säkerheten och innebär dessutom mindre markintrång. Hastighet sänks och kommunen sparar pengar då markinlösen blir mindre omfattande. Anskaffnings-kostnader och underhållskostnader för busshållplatser minskar även.
- Hållplatserna bör inte ligga i anslutning till vägkorsning.

- Gång- och cykelbana bör minimeras med hänsyn till områdets karaktär. Denna del av busslingen har en begränsad trafikmängd även fullt utbyggd. En GC-bana om 2 meter anses räcka. (Inom planområdet är beräknad trafikmängd fullt utbyggt 2030, enligt planprogram för Svinninge, mellan 460 och 490 i punkterna 7 och 12.)

- "Hastighetsplanen" bör fastställas till 40 km/h.

- Detalskisser bör presenteras för slänterna vad gäller bredder och karaktär/utseende samt intrång. Detta gäller både för norra och södra sidan.
 - Befintlig växtlighet, var kommer den att hamna när allt är klart?

- Beträffande de skriftliga synpunkterna över planområdet är sammanfattningen bristfällig med schablonmässiga uttalanden som "*förbättrad standard för busstrafiken medför ökad vägbredd med markintrång*". Att bibehålla områdets karaktär omöjliggörs med dessa markintrång. Enligt *byggplanen* lades husen på södra sidan nära vägen för att inga markintrång skulle göras. Detta har återigen "glömts bort". Seriösa svar krävs.

- Endast GC-vägen bör förses med belysning, se bilaga.

Sammanfattningsvis är fastighetsägarna ej nöjda med de svar som fåtts under den långvariga processen sedan aug 2009. Därför vill de fortsätta att föra diskussioner med kommunen för att bevara områdets karaktär.

**Bilaga 1, belysning på busslingen: Hästängsuddsvägen, Svartgarnsvägen,
Gränsliddervägen och Björnhammarvägen**

Vi vill ha en helt annan Inriktning på belysningen än den kommunen presenterar i samband med detaljplaneförslaget för Björnhammarvägen.

Vi som bor i området har flyttat hit utifrån den karaktär som området idag har. Vi är medvetna om, och anser att det måste ske förändringar dock relevanta till områdets karaktär och också planerade omfattning.

Det viktigaste är inte att det är upplyst utan hur det är upplyst. Med rätt inställning från Trafikenheten är vi övertygade om att detta kommer kunna uppnås här. I de planer som nu är ute på samråd belyser kommunen återkommande vikten av att bevara områdets karaktär. Bevisa nu att Ni kan leva upp till det Ni lovar och skriver i olika dokument.

Vår del av busslingen har karaktären av ett villaområde där fastigheterna ligger nära vägen. Dessa fastigheter kommer att direkt påverkas av de ljuskäglor vilka kommunen presenterat i ett förslag.

Vi kräver att vår del av busslingen därför förses med belysning på endast GC-bana. Förslagsvis sådan som används för Park&GC-väg. Urvalet bedömer vi är stort.

Bifogad bilaga till yttranden.

Kommentarer: De diskussioner som förts med berörda fastigheter och de yttranden som lämnats i samband med plansamrådet har resulterat i stora förändringar av planförslaget för att tillmötesgå de önskemål som funnits från fastighetsägares sida. De dimensioner av vägar etc. som presenterats är de minsta möjliga med hänsyn till SL:s krav på busstrafik samt kommunens krav och vedertagna krav på trafiksäkra gång- och cykelvägar.

Möjligheten till enkelriktad kollektivtrafik styrs inte genom detaljplanering utan via SL, vilka anser att det vore olämpligt med en permanent lösning med enkelriktad kollektivtrafik. Detaljplanen ska medge möjligheten till dubbelriktad trafik.

Timglaslösningar har, av kommunen, inte bedömts som en lämplig lösning på den här sträckan. Hållplatsernas placering, vid korsningspunkter, är med en anledning att boende längs korsningsvägarna ska ha nära till busshållplatserna. Hållplatserna placeras efter korsningarna vilket är korrekt ur trafiksäkerhets synpunkt och i enlighet med SL:s standard.

Gång- och cykelvägarnas normbredd är 3,0 meter vilket har minskats ned till 2,5 meter. En ytterligare minskning av bredden skulle innebära en oacceptabel standard vid nybyggnation.

Hastigheten regleras inte i detaljplanen men önskemålet har noterats. En hastighetsplan för Österåker kommun håller på att tas fram. I den

hastighetsplanen, som nu är i samrådskede, anges vägsträckan ifråga som en väg med hastighetsbegränsningen 40 km/h.

Sektioner i utvalda punkter har visats i samband med utställningen och är tillräckliga för att bedöma resultatet av ett genomförande.

Befintlig vegetation står där den står idag. 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 behöver överföras för utbyggnaden av väg, busshållplatser och gång- och cykelbana.

Det huvudsakliga intrånget sker på den norra sidan om vägen. Vid några punkter innebär den förändrade linjeföringen av vägen att mindre ingrepp på den södra sidan är oundvikliga främst för att överbrygga nivåskillnader.

Kommentarer Belysning

Det är olämpligt att endast ha belysning på gång- och cykelvägen och inte samtidigt ha belysning på bilvägen ur en trafiksäkerhetssynvinkel. Den belysningsarmatur som används är anpassad för att täcka vägområdet, dvs både bilväg, gc-väg, och inte belysa tomter eller in i bostadshus.

Ljuskäglorna kommer att vara riktade nedåt i gatan respektive gång- och cykelvägen. Belysningsstolparna kommer att vara lackerade i mörkgrått enligt de boendes önskemål.

8. Svartgarn 2:339

Fastighetsägarna har också skrivit under på föregående yttrande men har strukit vissa delar, d.v.s belysningsbilagan och de tre sista punkterna, se föregående yttrande.

9. Svartgarn 2:317

Fastighetsägarna har följande synpunkter:

- Föreliggande detaljplan innebär ett stort intrång och medför bland annat att större delen av fastighetsägarnas häck mot Hästängsuddsvägen försvinner. Tomten är bland de mest utsatta för trafik i området, trafik både mot Svartgarnsvägen och Hästängsuddsvägen passerar tomten. På Hästängsuddsvägens raksträcka är dessutom hastigheten ofta högre än tillåtet. Häcken mot Hästängsuddsvägen är mer än 40 år gammal och utgör ett väsentligt buller- och insynsskydd samt en trivsselfaktor. Om den måste tas bort p.g.a. vägutbyggnaden vill fastighetsägarna att kommunen omplanterar häcken vid den nya gränsen och kompletterar den med ett bullerplank.
- Den senaste detaljplanen omfattar en längre sträckning mot fortsättningen av Hästängsuddsvägen söderut vilket innebär ett

större intrång och är helt onödigt i nuvarande etapp. Den fanns inte med vid förslaget daterat 2009-04-20, och är en utökning som motsätts.

- Den tillfälliga enkelriktade bussrutten bör bli permanent. Det blir billigare genom att färre busshållplatser behövs och säkrare då bussarna slipper möte. Det skulle också innebära ett mindre intrång i ett flertal fastigheter.
- Föreslagen bredd på gång- och cykelvägen är oproportionerlig med tanke på antalet människor som förväntas använda den. Det borde vara tillräckligt med en gemensamt gc-väg med en sammanlagd bredd på ca 1,5 m.
- Föreslagna busshållplatser på Hästängsuddsvägen utanför fastigheterna Svartgarn 2:317 Svartgarn 2:452 ligger för nära hållplatsen vid Ardennergången och bör därför slås ihop till en.

Kommentarer: 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 behöver överföras för utbyggnaden av väg, busshållplatser och gång- och cykelbana.

Detaljplanen sträcker sig så långt som det är nödvändigt för att möjliggöra en önskvärd korsningspunkt. Det finns, med liggande plan, inget intrång på fastigheten från korsningen och söder ut längs Hästängsuddsvägen.

Möjligheten till enkelriktad kollektivtrafik styrs inte genom detaljplanering utan via SL, vilka anser att det vore olämpligt med en permanent lösning med enkelriktad kollektivtrafik. Detaljplanen ska medge möjligheten till dubbelriktad trafik.

Gång- och cykelvägarnas normbredd är 3,0 meter vilket har minskats ned till 2,5 meter. En ytterligare minskning av bredden skulle innebära en oacceptabel standard vid nybyggnation.

Busshållplatserna kan uppfattas ligga nära varandra men hållplatserna förväntas också vara tillgängliga från de områden som ligger norr eller söder om Björnhammarvägen mfl, vilket också är en anledning till varför hållplatserna ligger vid korsningen.

10. Svartgarn 2:318

Fastighetsägarna har tagit del av ritningarna och kan se ungefär var intrånget kan ske, men saknar exakta mått. D.v.s. vilka konsekvenser som blir vad gäller förlust av häck, fruktträd, övrig vegetation och grind vid utfart. Detta efterfrågas för att kunna ta ställning till förslaget. Fastighetsägarna ställer sig även frågande till varför det har blivit ett ökat intrång i hörnet av tomten jämfört med det förra förslaget? Fastighetsägarna kräver ersättning för häck, grind och ev. fruktträd. D.v.s. en ny häck i motsvarande storlek, alternativt förflyttning av nuvarande häck, detsamma gäller grind med stolpar. Idag ligger utfarten från tomten på Svartgarnsvägen. I förslaget kommer cykelbanan att gå på denna sida av vägen. Fastighetsägarna önskar att få behålla utfarten där den är idag. Om detta visar sig vara omöjligt vill de ha ersättning för ny infart från Hästängsuddvägen samt för tillkommande ny väg över tomten till garaget. Placeringen av denna bör bli så nära tomtgränsen som möjligt, d.v.s. längs med Svartgarnsvägen. Fastighetsägarnas garage ligger idag nära tomtgränsen mot Svartgarnsvägen. Intrånget får ej medföra att garaget kommer för nära vägen. Om det finns risk för att garaget behöver rivas krävs ersättning för nytt garage. Framtida styckningsmöjligheter för tomten/fastigheten får ej försämrats/försvinna p.g.a. intrånget. Fastighetsägarna vill ha en försäkran på att så ej är fallet.

Kommentar: De intrång på fastigheten som görs är minimerade i den mån det är möjligt för att placera en gång- och cykelväg på sydsidan av vägen samt att skapa en trafiksäker väg. 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 behöver överföras för utbyggnaden av väg, busshållplatser och gång- och cykelbana. Den befintliga utfarten på fastigheten påverkas inte av planförslaget och kan bestå. Minsta tomtstorlek för styckning i Svinninge är generell 1500 kvm. Planförslaget medför inte att fastigheten blir mindre än 3000 kvm. Det kan dock finnas andra skäl till varför en styckning inte är lämplig, men den frågan berörs inte i detta planärende. I arbetet med att minska bredd av gata och gång- och cykelväg har beräkningar gjorts med resultatet att vägen har förändrats något i höjdlid. Detta har i vissa fall inneburit något mer intrång vid några punkter men framförallt minskat intrång i flera andra punkter.

11. Svartgarn 2:335

Fastighetsägarna motsätter sig det öppna dike som planeras utmed deras tomtgräns med markintrång som följd. Enligt byggplanen lades husen på södra sidan nära vägen för att inga markintrång skulle göras. Diket kan vara av typen täckdike som används idag och fungerar bra. Det eventuella dagvatten som kan bli aktuellt är från trottoaren vilket ett modernt täckdike

klarar utan problem. Det borde även vara fördelaktigt med täckdike ur säkerhetssynpunkt med tanke på barn osv. Ett markintrång kan för fastighetsägarna innebära skillnaden mellan att i framtiden få stycka tomten eller inte. Detta kan få stora ekonomiska konsekvenser för dem på sikt. Fastighetsägarna motsätter sig med andra ord markintrång, vilket ett täckdike eller annan lösning kan förhindra. De är även oroade över kommande väghöjder med tanke på deras in-/utfart som redan idag är brant och svår vintertid.

Kommentarer: Öppet dike är det mest fördelaktiga sättet att avleda dagvatten och bör i möjligaste mån användas. Täckdikning har använts i punkter där nivåskillnaderna varit för stora och öppna diken skulle innebära allt för stora intrång. Husen på södra sidan om vägen ligger nära vägen för att kunna angöra till vägen, vilket hade varit svårare om de placerats längre söderut. Täckdike eller öppet dike har ingen negativ effekt på barnens närmiljö. Inget vatten är stående i något av dessa dikestyper. I händelse av skyfall kan ett öppet dike fyllas tills det runnit undan.

Väghöjden på Björnhammarvägen blir lika eller lägre vid punkten utanför fastigheten. Däremot blir sträckan fram till entrén på tomten fram till tomtgräns kortare. En godkänd entré till fastigheten kommer att lösas vid ett genomförande av detaljplanen.

12. Svartgarn 2:382

Jämfört med det första förslaget anses det nu utställda planförslaget bättre. Det förefaller som att kommunens ansvariga har lyssnat en del på de boende, fastighetsägaren har dock fortfarande några synpunkter.

I planen har det angivits att vägen ska få en avsmalning på raksträckan öster om Ardennergäddvägen för att hålla nere hastigheterna på den långa racksträckan. Det anses bra då vägens nuvarande 40 km/h-karaktär inte riktigt finns kvar efter kommande utbyggnader. Sträckan väster om Ardennergäddvägen/Svartgarnsvägen (den östra korsningen av vägarna) är även den en lång raksträcka och redan idag finns det boende i området som nyttjar den till att öka medelhastigheten. Även här vore det lämpligt med en fartdämpande åtgärd, t ex avsmalning, vilket torde kunna bli en tämligen enkel och billig åtgärd.

På utställningsplanen i sektionssnitt A-B sektion 01150 förefaller det som att dagvattendiken kommer att läggas ned som täckta rör för att minska intrånget, men endast på ena sidan av vägen. Då alla tänkbara åtgärder för att minska intrånget borde användas är det rimligt att båda sidor får täckdike, som i sektionssnitt G-H sektion 0/450.

Intrång ska minimeras i möjligaste mån. Fastighetsägaren har inget emot att mot trolig underbetalning bli av med mark för anläggande av gata eller cykelbana. Att däremot bli av med mark för att anlägga exempelvis

sluttning, anslutande yta eller liknande är ej intressant. Ett sätt att minska intrånget är att använda låga stödmurar där det behövs, vilket det även talades om i samrådet. Även vid personligt samtal med stadsarkitekt Lars Barrefelt har denna möjlighet nämnts. Nu tycks det som att murar inte alls finns med i planeringen.

På illustrationsplan blad 1 framgår det att intrånget på fastighet Svartgarn 2:382 helt plötsligt blir betydligt större jämfört med intilliggande fastighet Svartgarn 2:453. Om det beror på att den utökningen innehåller intentioner från kommunen att anlägga anslutande sluttningar på fastighetsägarens mark motsätts detta klart och tydligt.

Enligt tidigare nämnt sektionssnitt A-B är mått angivna för väg och G/C-väg och summan av dessa mått är 9 meter. Om man idag går ut och mäter från dagens befintliga vägkant från motsatt fastighets sida, ligger 9 meters bredd inom dagens gräns för väg och dike på fastighetsägarens sida. Om dagens dike behålls på ena sidan vägen och om den sida som gränsar mot Svartgarn 2:382 använder nedgrävda diken enligt sektionssnitt A-B, borde intrånget kunna hållas till runt 1 meter, alternativt max 2 meter. De tämligen små nivåskillnader som uppkommer kan då lösas genom låga stödmurar alternativt sluttning, som inte kommunen behöver äga utan den marken vill fastighetsägaren ha kvar i ägo. Med andra ord är det fortfarande ett för stort och onödigt intrång på Svartgarn 2:382, särskilt i jämförelse med föreslagna intrång på intilliggande fastigheter.

Kommentarer: Avsmalning av väg är ett försök att förhindra höga hastigheter. Avsmalning och avstängning av ett körfält innebär att trafiken tvingas skifta körfält två gånger, först över till det ena och sedan tillbaka. Detta påverkar framförallt bussar som får en rörelse i sidled men också att de kommer över på fel sida om vägen. Detta bör inte ske utom där det är som mest nödvändigt varför endast en punkt har valts för en sådan lösning och där det också har varit nödvändigt för att kunna bevara en vacker ek.

Öppna diken är den bästa lösningen för avledning av dagvatten varför den lösningen har valts i de flesta fall. Längs vägens norrsida har täckdikning valts för större delen av sträckan för att nivåskillnaderna har varit allt för stora och för att minska intrången. De lösningar som anges ska ses som en helhet och utrymmet för hela vägområdet är det som är relevant i ett sammanhang. Detta innebär att diken och slänter ingår som en nödvändighet vid byggandet av en väg, det är därför inte helt korrekt att dessa går att välja bort eller välja vad som ska utgöra intrång på fastighet.

Stödmurar är ett sätt att ta upp de stora nivåskillnader som finns vid några sträckor. I stället för stödmurar valdes lösningen med svackdiken, vilket ansågs vara en bättre lösning i de punkter där det var nödvändigt att minska bredden på vägområdet.

Förändringen på illustrationsplanen, vilken visar att intrången förändras mellan fastigheterna Svartgarn 2:382 och 2:453, orsakas av den utskjutande del av marken som sker kring fastighetsgränsen. Den innebär att nivåskillnaderna mellan väg och befintlig mark är större på Svartgarn 2:382 än den på 2:453. Detta innebär således att marken måste förändras där gränssnittet mellan befintliga mark och svackdiken sker.

Sektionssnittet i A-B som uppgår till 9 meter innefattar inte hela vägområdet då det även ska innehålla diken och slänter. Det betyder att de 9 meter som vägbanorna utgör är desamma men att de resterande delarna påverkas över hur marknivåerna ser ut i den specifika punkten varför det inte går att direkt använda sig av samma mått på vägområdet över hela sträckan. Det vedertagna och även kommunens norm är att hela vägen och diken ska innefattas i vägområdet för att en hel omfattande kontroll och skötsel kan hållas på vägarna. Det vill säga att det inte är lämpligt att delar av vägområdet läggs på tomtmark.

13. Svartgarn 2:452

Fastighetsägarna upplever en oro för deras framtida boendemiljö, då utställningshandlingen inte tar hänsyn till områdets nuvarande karaktär. Den lever inte upp till kommunens egna ord:

"Med hänsyn till områdets speciella karaktär och en dokumenterad önskan om att bevara denna så långt möjligt föreslås att även en förbättrad gatustandard baseras på minsta möjliga breddmått och låga dimensionerande hastigheter." (Avsnitt 7.2.3, Svinninge planprogram)

Vinner utställningshandlingen i nuvarande form laga kraft tvingas fastighetsägarna att flytta.

Synpunkter och förslag:

Placering och antal busshållplatser:

- Hållplatserna Svartgarnsvägen och Ardennergäddsvägen är placerade i korsningar. Detta medför trafikfara med försämrad sikt och ökad trafiktäthet, eftersom korsningar är knutpunkter för fordon.
- I enlighet med kommunens egna riktlinjer skall inte hållplatser ligga direkt före korsning men hållplatsen Svartgarnsvägen, riktning Åkersberga, är i planen placerad direkt före korsning. Trafikfarligt och motsägelsefullt.
- Trafiksäkerheten försämras radikalt då hållplatsen Svartgarnsvägen enligt plan flyttas från en korsning till en annan. Detta till en mer trafikerad korsning med ett större trafikflöde än från vägen Ardennergäddsvägen. Detta är ju inte trafiksäkert?

- Hållplatserna Svartgarnsvägen och Ardennergäddvägen ligger idag och även i planen osedvanligt nära varandra. Vi uppfattar att enda anledningen till planerad flytt är att öka avståndet mellan hållplatserna för att motivera dessa bådars existens.
- *Förslag:* De två nämnda hållplatserna föreslås slås ihop till en. Placera denna mer centralt vid raksträckan mellan Ardennergäddvägarnas båda utfarter. Detta medför dessutom lägre kostnader både vad gäller markinlösen, anskaffning och underhåll (hållplatser). Trafiksäkerheten ökar även.

Hållplatsutformning:

Planens hållplatser tar fortfarande mycket tomtmark i anspråk, vilket förändrar karaktären i området påtagligt. *Förslag:* Utformning av busshållplatserna föreslås som Timlashållplatser. Trafiksäkerheten ökar och medför minimalt markintrång, vilket i förlängningen betyder lägre kostnader för kommunen samt mindre irritation för närboende. Karaktären kan bibehållas.

Enkelriktning av busstrafik:

Planens hållplatser och den föreslagna vägbredden på 6.5 m tar fortfarande mycket mark i anspråk, vilket förändrar karaktären i området påtagligt. *Förslag:* Den nu rådande enkelriktade busstrafiken bör göras bestående tillsammans med den tunga trafiken. Detta betyder att bussar aldrig behöver mötas och heller inte långträdare. Vägens bredd kan minskas. Markintrång blir minimalt, vilket i förlängningen betyder lägre kostnader för kommunen. Trafiksäkerheten ökar, där tung trafik endast leds ut från ett håll.

Hastighet:

Dagens hastighet på 50km/h är för hög i ett område fullt med lekande barn. *Förslag:* Främja låga hastigheter. Fastställ hastigheten till 40km/h i hela området. Trafiksäkerheten ökar.

Belysning:

Den lantliga karaktär som sätter sin prägel på området idag bör bevaras (det är därför folk vill bo där). Detta har kommunen uttryckt specifikt. Vad vi kan se av den belysning som hittills uppförts lever kommunen inte upp till dessa ord. Belysningen lämpar sig för en gata snarare än för en lantlig väg. *Förslag:* Upprätta lägre belysning endast över GC-väg. På så sätt bevaras dagens lantliga karaktär. Elförbrukningen och kostnader minskar.

Kommentarer: Hållplats placeras normalt efter gatukorsning och övergångsställe. För god sikt bör en hållplats inte anläggas närmare än fem meter efter en korsning eller övergångsställe. En hållplats bör inte heller placeras närmare 10 meter före ett övergångsställe eller en korsning.

Anledningen till flytt av hållplatsen har flera skäl. Det främsta är att möjliggöra korrekta hållplatser i närhet till korsningen Hästängsuddsvägen/ Svartgarnsvägen/ Ardennervägen. Dessa hållplatser kräver ett visst utrymme vilket finns vid angivet läge. Den befintliga hållplatsen före Ardennervägen utgör inte ett lämpligt läge för en hållplats samt att avståndet till nästa hållplats öster om blir betydligt mindre. Hållplatserna kan tyckas ligga nära varandra men syftet är också att boende längs tvärgatorna dvs Ardennervägen och Hästängsuddsvägen ska ha nära till busshållplatser.

Möjligheten till enkelriktad kollektivtrafik styrs inte genom detaljplanering utan via SL, vilka anser att det vore olämpligt med en permanent lösning med enkelriktad kollektivtrafik. Detaljplanen ska medge möjligheten till dubbelriktad trafik.

En hastighetsplan för Österåker kommun håller på att tas fram. I den hastighetsplanen, som nu är i samrådsskede, anges vägsträckan ifråga som en väg med hastighetsbegränsningen 40 km/h.

Det är olämpligt att endast ha belysning på gång- och cykelvägen då det skapar en mörk korridor längs bilvägen. Det är inte heller lämpligt att ha belysning endast på bilvägen utan belysning bör täcka både bilväg och gång- och cykelväg.

14. Svartgarn 2:457, 2:458

I planbeskrivning 2011-02-07 finns en avdelning gällande dagvatten på sid. 7. Fastighetsägarna har ett täckdike som dränerar de sydliga delarna av 2:455 och 2:456. Detta täckdike börjar i den nord-nordostliga sida av fastighetsägarnas tomt och slutar syd-sydväst. Detta täckdike saknas i den nuvarande planbeskrivningen, men finns inritat i tidigare kartor. Fastighetsägarna önskar att detta täckdike ska mynna i svackdiket, då denna vattenmängd ej kan tas hand om på den egna tomten.

Kommentarer: Dagvatten ska i möjligaste mån infiltreras på den egna tomten och i samband med höga flöden kan dagvatten ledas ut till det gemensamma eller kommunala dagvattenätet. Det dike som nämns finnas på fastigheterna Svartgarn 2:455 och 2:456 finns inte registrerat på grundkartan. Likväl är en avvattning av det diket lämpligen gjord till de diken som finns längs Ardennervägen för vidare transport ner till Svartgarnsvägens dagvattendiken.

15. Svartgarn 2:464

Ombud för samtliga delägare i dödsboet, fastighet 2:464, uttrycker att vid vägbreddning bör hänsyn tas till de byggnader, bl.a ett garage, som finns nära vägen.

Kommentarer: Det intrång som detaljplanen medger på fastigheten svartgarn 2:464 är ca 1,5 meter in från befintlig fastighetsgräns. Garagebyggnaden eller huvudbyggnad kommer inte att påverkas av detta.

16. Svartgarn 2:470

Synpunkter/frågor:

- Skall detta tolkas som att inritad grässlänt i anslutning till busstoppet intill fastighet kommer att byggas upp på fastighetsägarnas mark?
- Är avsikten att garageinfarten ej skall användas i framtiden eftersom en grässlänt är inritad på den?
- Om häck och träd måste tas bort, som i dagsläget har fungerat som buller och insynsskydd intill tomtgränsen mot Svartgarnsvägen kräver fastighetsägarna att häck och träd omplanteras av kommunen snarast.
- Olägenheten med busstoppets placering i direkt anslutning till tomtgräns och ovan beskrivna ingrepp leder till att fastigheten minskar avsevärt i värde. Hur löses den ekonomiska kompensationen för detta?

Fyra bättre alternativ till säkra vägar rekommenderas:

- Flytta vägen norrut en meter för att undvika markintrånget.
- Använd befintlig busshållplats.
- Ta bort hållplatsen, det finns två till inom 5 min promenadavstånd.
- Lägg busstoppen på raksträckan istället.

Kommentarer: Detaljplanen medger ett mindre intrång på fastigheten Svartgarn 2:470. Det intrånget kommer att ersättas ekonomiskt via inlösen av marken, eventuella förluster av buskage eller annan vegetation kommer att ersättas med motsvarande vegetation, enligt kommunens normer. Garageinfarten ska användas i framtiden.

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 behöver överföras för utbyggnaden av väg, busshållplatser och gång- och cykelbana.

Kommunen anser inte att de fyra föreslagna alternativen är bättre än detaljplanens utformning. Markintrånget ökar på den norra sidan mer om vägen knuffas norrut då nivåskillnaderna är större där. Läget för busshållplatsen är lämplig för att kunna nås av boende utmed Ardennergången.

17. Svartgarn 2:475 (underskrifter från 2:474, 2:335, 2:336)

Den planerade kommunala huvudgatan genom Hästängsudd, med standard för buss och en separat gc-väg parallellt, kräver en breddning av vägen med inlösen av mark från ett antal fastigheter längs Svartgarnsvägen listade i Kungörelse 2011-04-04. Denna inlösen innebär intrång med olika konsekvenser. Fastighetsägarna kräver en omprövning av detta beslut av följande skäl:

- Bostadshuset ligger redan mycket nära vägen. Planen anger att 71 kvm kommer att inlösas längs husfasaden mot vägen. Den planerade gc-vägen kommer då mycket nära bostaden med ett öppet dike närmast fastigheten. Infarten och parkeringsutrymmet längs husfasaden mot vägen och längs husgaveln minskar till den grad att otillräckligt utrymme återstår för bilar att parkera. I fastigheten drivs ett hunddagis vars kunder är helt beroende av säkra parkeringsmöjligheter för lämning/hämtning dagligen vid rusningstrafik. Trafiksäkra parkeringsmöjligheter är en absolut förutsättning för att kunna driva hunddagiset även efter ombyggnaden av vägen. En nedläggning av verksamheten skulle äventyra ekonomin. Därför krävs en omprövning av beslutet.
- Huset är försett med en källarvåning som vid flera tillfällen har översvämmats genom att de överbelastade dräneringspumparna gått sönder, när vattnet från sluttningen norr om vägen har strömmat in. Enligt försäkringsbolaget måste vattnet strömma in oberäknat för att ersättning ska kunna utkrävas. Om ett öppet dike anläggs så nära bostadshuset som 4 meter, ändras detta förhållande i och med att vattenmängden inte längre blir oberäknad. Därmed anser försäkringsbolaget att planen på ett öppet dike så nära huset är ytterst olämplig. Frågan är vem som bestrider kostnaderna vid eventuella översvämningar i framtiden? Hänvisning till försäkringsbolaget If, besiktningsman Kerstin Carlsson, tel 08-444 9123.
- I den första detaljplanen för området fastslogs att inget bostadshus skulle ligga närmare vägen än 6 meter. Dessutom blir förmodligen den planerade nivåskillnaden så pass stor att det kan orsaka problem för bilarnas framkomlighet.

Kommentarer: Fastighetens huvudsakliga infart sker mot garaget som ligger öster om huvudbyggnaden varpå garageuppfarten rymmer minst 3 bilar vilket anses mer än nödvändigt för bostadsändamål i enfamiljshus och även för hämtning och lämning av hundar till hunddagiset.

Vägen har en lutning mot norr vilket gör att dagvattnet från vägen och från fastigheter norr om vägen går främst via det norra diket. I samband med

stora flöden kommer diket på den södra sidan att spela en större roll. De båda diken på varsin sida om vägen innebär att dagvattnet kan tas om hand på ett bättre sätt än det görs idag. Dikesbotten är som närmast 5 meter från huvudbyggnaden och vägkanten ligger som närmast över 7 meter från huvudbyggnaden.

18. Svartgarn 2:476

Fastighetsägarna anser att kommunens inlösen av del av fastigheten inte är förenligt med Plan- och bygglagen. Att det finns gemensamma behov för infrastruktur i närsamhälle håller de med om, men att expropriera mark till slänter, för att därigenom minska kostnaderna för vägdragning, anses inte förenligt med Plan- och bygglagen. Utformningen av väg och cykelväg på Svartgarnsvägen går att utföra med stödmur mot befintliga fastigheter för att minska markintrång. Väg och cykelbana kan byggas ihop för att minska den totala bredden på väganläggningen. Istället för dikning kan vattenavledning utföras med dagvattenbrunnar som grävs ned under vägarna. Detta skulle avsevärt minska bredden på väganläggningen och inlösen av mark skulle inte behövas i lika stor omfattning. Det är således inte motiverat att vägen och cykelvägen ska ta en så pass stor bredd i anspråk. Att enskilda fastighetsägare ska bära kostnaden indirekt genom att kommunen löser in mark, istället för att kommunen står för de kostnader som är förknippade med att anlägga en modern väg genom ett etablerat villasamhälle, är inte acceptabelt.

I kungörelse, daterad 2011-03-28, delgavs beslut om att någon inlösen av mark inte var aktuell för fastigheten Svartgarn 2:476, detta ansågs vara ett positivt beslut. Senare togs en ny kungörelse emot, 2011-04-04, där kommunen hade ändrat beslutet och hänvisade till felaktigheter i den tidigare kungörelsen. I det ändrade beslutet hade kommunen beslutat att fastigheten skulle drabbas av inlösen. Detta anses inte är förenligt med Förvaltningslagen, som tydligt anger att om enskild fått ett positivt beslut av en myndighet kan det inte ändras om det innebär en försämring för den enskilde.

Dessa olägenheter anses oacceptabla:

- Fastigheten, Svartgarn 2:476, utgör idag, på det sätt som tomten är utformad en helhet, där träd, buskar och växter, tillsammans skapar balans och symmetri, vilket med en inlösen skulle gå förlorat.
- Fastigheten har idag ett insynsskydd mot Svartgarnsvägen, i form av ett staket och en nyponhäck som även löper längs fastighetens västra sida. Detta skulle i och med inlösen gå förlorat.
- En väletablerad äppelträdgård finns på fastigheten. Utformningen av denna har en geometrisk balans och en tanke då det gäller mångfalden av arter. Två av dessa äppelträd av arterna Cox Orange och Lobo, skulle försvinna i händelse av inlösen.

- Den del av tomten som kommunen vill lösa in, utgör idag under sommarhalvåret, även badmintonplan, till stor glädje för familjen. Denna skulle i och med detaljplaneförslaget försvinna.
- Marken används idag under vinterhalvåret som uppställningsplats för segelbåt. Att inte kunna ha båten på fastigheten skulle innebära en olägenhet och en ökad kostnad för vinteruppställning.
- I händelse av att utformningen av Svartgarnsvägen, enl. detaljplaneförslaget, skulle bli verklighet, så skulle trafikpåverkan på vår fastighet öka avsevärt. Känslan av att ha trafik nära där vi bor skulle påverka vårt boende negativt.
- I händelse av att utformningen av Svartgarnsvägen i detaljplaneförslaget skulle bli verklighet, skulle bullret från Svartgarnsvägen öka markant, då vägen flyttas närmare fastigheten. Själva vägbredden, med separat cykel- och vägbana tillsammans med en lång raksträcka, skulle innebära en negativ påverkan avseende hastigheten på trafiken generellt eftersom dessa egenskaper ökar benägenheten att köra fort.
- I och med den breda väganläggningen, försvinner de naturliga angöringar som fastigheterna norr om Svartgarnsvägen har idag. En stor del av Svartgarns karaktär skulle därmed gå förlorad.

Kommentarer: Slänterna, som ett resultat av anläggande av dagvattendiken, ingår i det som, tillsammans med körbanor och gång- och cykelvägar, utgör vägområde. Vägområdet är det utrymme som är nödvändigt för att anlägga vägen. Dessa slänter har alltså inget självändamål utan är ett resultat av förändringar i befintliga marknivåer. Det finns inte heller en ekonomisk vinning i sig att inlösa mark. Öppna diken anses som den lämpligaste lösningen men där det är allt för stora nivåskillnader så har täckdikning använts. Dagvattenbrunnar innebär, förutom att det är en dyrare lösning, att en snabbare avrinning av dagvatten sker från området vilket inte är önskvärt. Öppna diken och svackdiken infiltrerar dagvattnet, fördröjer det och i viss mån renar det.

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

Vägen kommer ca 3 meter närmare än idag, det vill säga att vägen skulle ligga 53 meter från huvudbyggnaden. Den negativa påverkan på boendet får anses som liten. Raksträckan utanför fastigheten finns idag och den hastighetsplan som nu är i samrådsskede visar en begränsning på Svartgarnsvägen till 40 km/h.

I kungörelsen som omnämnts hade några fastigheter av misstag inte kommit med. Detta korrigerades omgående med ny kungörelse och utställningstiden utökades som kompensation.

19. Svartgarn 2:477

Fastighetsägaren kan förstå att man är tvungen att bredda vägen för bättre kommunikationer, men måste cykelbanan gå vid vägen? Kan man inte göra den i en trevligare miljö genom t.ex. skog och mark och enbart ha en trottoar vid vägen, för att bibehålla "skärgårdskaraktären" i Hästängsudd. Boende här vill fortfarande känna att de bor på "landet" samtidigt som fastighetsägaren är väl medveten om att det finns ett behov av en bredare väg för bättre kommunikationer. Men måste den bli så pass bred?

Vad gäller för fastighetsägaren enskilt? Är det beslutat om hur stora tomterna ska vara i Svinninge? Kommer man att kunna stycka tomten i framtiden? Hur värderas tomtmarken? Vad är ersättningen för marken? Vem återställer en ny parkering? Vad händer med fruktträden, häckar, vatten, brunnen mm? Behöver fastighetsägaren göra något?

Kommentarer: Cykelvägen dras lämpligast där den kan fånga upp så många boende som möjligt, den ska vara gen och trafiksäker för bästa funktion därför har denna ansetts som lämpligast. Vägen är absoluta minimimått för SL ska kunna bedriva busstrafik och gång- och cykelvägen är smalare än vad som är praxis vid nybyggnation.

Minsta tomtstorlek för styckning i Svinninge är generellt 1500 kvm, det vill säga att fastigheten bör vara minst 3000 kvm innan styckning. Det kan dock finnas andra skäl till varför en styckning inte är lämplig, men den frågan berörs inte i detta planärende. Ersättningen är individuell och bedöms enskilt för den specifika fastigheten utefter det intrång som görs och de eventuella element på tomten som måste ersättas i samband med ett genomförande. 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 behöver överföras för utbyggnaden av väg, busshållplatser och gång- och cykelbana.

20. Svartgarn 2:478

Fastighetsägaren anser att utformningen av busshållplatsen i anslutning till fastigheten är illa placerad och gör för stort intrång på närmiljön. Det finns en mycket gammal frisk vegetation placerad vid södra tomtgränsen som elimineras vid genomförande av detaljplanen. Anslutning till fastigheten enligt gällande detaljplan är placerad vid kommande busshållplats.

Fastighetsägaren tycker att vägens bredd och cykelbana inte främjar en bra och hälsosam trafikmiljö utan dessvärre tvärtom.

Belysning av gatorna är viktig men bör genomföras med bättre gehör och önskemål ifrån fastighetsägarna. En detaljplan av området är nödvändig men måste genomföras med mer varsam karaktär än i nuvarande förslag. Fastighetsägaren motsätter sig nuvarande detaljplan samt förbehåller sig rätten att kunna komplettera yttrandet i framtiden när mer konkreta uppgifter om dess utformning finns.

Intrånget är av sådan art att den medför väsentligt försämrade möjligheter till styckning, eller att få en rimlig ersättning vid en ev. försäljning. Om fastighetsägaren erbjuder möjligheten att kunna växla mark mot allmanningen som finns i anslutning till fastigheten, skulle busshållplatsproblematiken underlättas.

Kommentarer: Utformningen av busshållplatsen är i enlighet med SLs krav och att placera en hållplats efter en korsning är det lämpligast framförallt ur en trafiksäkerhetssynpunkt då siktlinjerna inte störs lika mycket som om hållplatsen placeras innan korsningen. Anledningen till varför hållplatsen anläggs vid korsningen är för att öka det möjliga upptaget från boende längs Ardennervägen samt att det redan finns en busshållplats där idag. Infarten till fastigheten är idag från Ardennervägen och detaljplanen kommer inte att påverka den infarten.

Anläggandet av vägen och den separata gång- och cykelvägen är standardhöjande och medför en ökad trafiksäkerhet.

Den tänkta belysningsarmaturen är utvald med tanke på karaktären i området och för att minimera ljusspridning in i närliggande bostadshus.

Möjligheten till komplettering av yttrande i samband med utställning finns inte då tiden för inkommande av yttrande har gått ut. Nästa etapp i planprocessen är antagande skede då möjligheten till överklagande finns.

Allmanningen som nämns tillhör fastigheten Svartgarn 2:1 som är en samfällt ägd fastighet, varför kommunen inte kan ingå bytesaffär med den.

21. Svartgarn 2:499

Historik:

Den ena delägaren (5 delar, samtliga har undertecknat yttrandet) deltog i en grupp från Hästängsudds fastighetsägarförening i två planeringsmöten (Trafik 1 och 2) 16/5-2002 och 19/9-2002. Vid samråd i augusti 2009 skrev delägaren och övriga delägare av Svartgarn 2:499, att sidbytet för GC-väg nära Nantesvägen var trafikfarligt och föreslog istället, att det skulle ske i området, där nu ny föreslagen återvinningsstation planeras i planen Björnhammarvarvet.

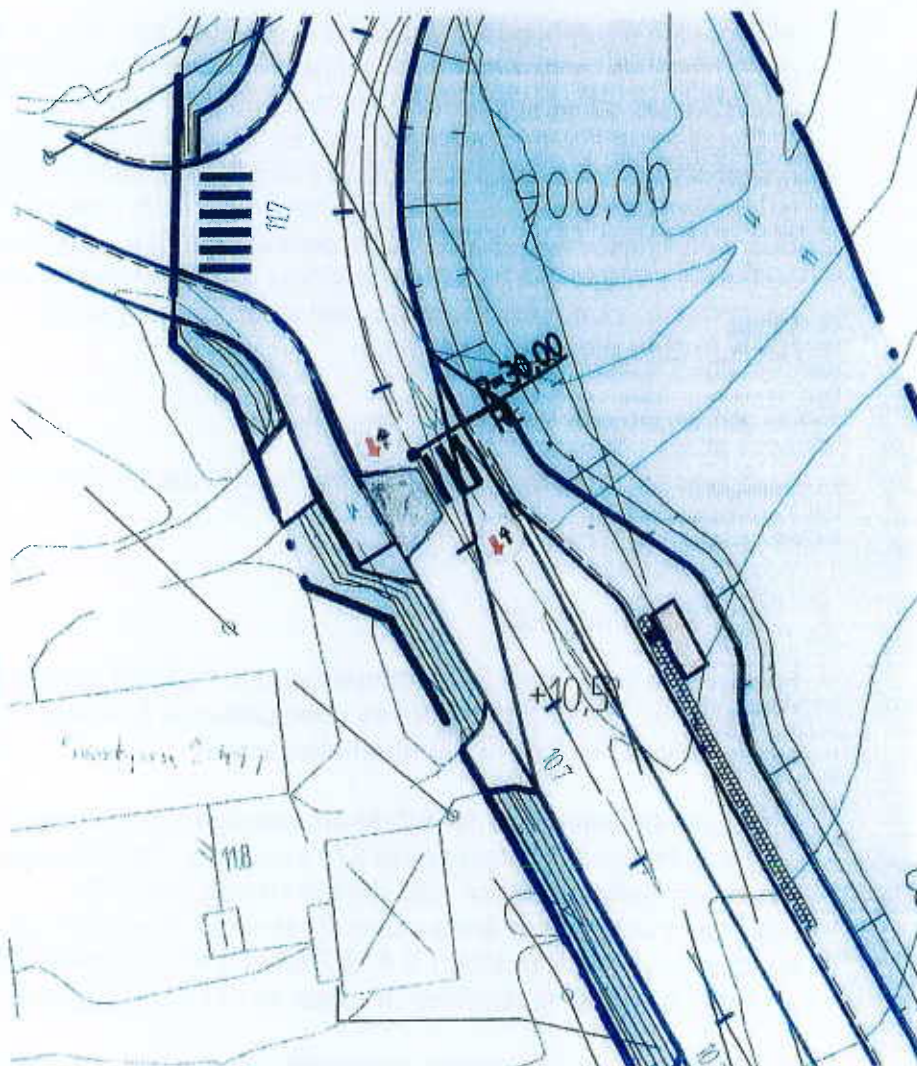
Kommunen har haft ett antal möten om Björnhammarvägen med Hästängsudds vägförening för framtagandet av nu utställda plan. Undertecknad har inte bjudits in till dessa möten.

I föreliggande planförslag ligger sidbytet för GC-väg och en ny busshållplats mitt för Svartgarn 2:499 och påverkar trafiksäkerheten och miljön på flera sätt. Ska sidbyte för GC-vägen med övergångsställe ske där, måste förbättringar ske avseende säkerheten för GC-trafikanter, de två utfarternas för fastigheten och bullernivån som träffar bostadshuset på fastigheten. Ett förbättringsförslag bifogas, där fordonstrafiken leds i ett körfält på övergångsstället med företräde för fordon med samma körriktning som bussen från busshållplatsen.

Kommunen behöver inte söka bygglov för anläggningar i väg efter detaljplan. Detta är alltså det enda tillfälle som fastighetsägarna har möjlighet att påverka sådant ifrån vägområdet, som framöver kan störa fastigheten och de boende.

Huvudägaren av Svartgarn 2:499 vill ha ett möte med kommunens trafikplanerare och planarkitekt om detaljutformningen av vägområdet utanför Svartgarn 2:499. Fastighetsägaren har deltagit och visat intresse för trafikplanering/säkerhetsfrågor, men ej fått delta i slutarbetet av föreliggande plan. Det finns alltså flera anledningar till att hålla ett sådant samrådsmöte. Förslag på punkter att avhandla:

- Genomgång av trafikfällor - trafikanter som ej följer säkerhetsbeteende
- Minimering av blockering av två utfarer från Svartgarn 2:499
- Minimering av ströljus från vägbelysning på bostadshus
- Framtida konsekvenser för 2:499 att bygga ut bostadshuset
- Ljudstörningsnivå från startande bussar från hållplats
- Ljudisoleringsbehov av huset på Svartgarn 2:499



Bifogat förslag till förbättring. Trafikmärken i vägbanan visande vilket fordon som har företräde, men i verkligheten på stolpe.

Kommentarer: Den kommunikation som kommunen har haft med vägföreningen har i tidigt skede involverat fastighetsägareföreningen. I det efterföljande arbetet har sedan möten med vägföreningen hållits för diskussioner kring de sträckor som berör vägföreningen.

Placeringen av passagen för gång- och cykeltrafik är gjord med bedömningen att det är en trafiksäker lösning i anslutning till korsningspunkt samt vid hållplatsläge. Förutsättningen är naturligtvis att trafikanter, som alltid, är uppmärksamma och håller hastighetsbegränsningarna vilket lika självklart inte kan regleras i detaljplaner. En avsmalning, som förslaget visar, anses inte vara nödvändigt i ett inledande skede. Skulle detta antagande vara felaktigt så är det riktigt att en sådan avsmalning inte styrs i detaljplanen utan kan genomföras vid behov.

Möjligheten till att bygga ut bostadshuset begränsas inte av ett genomförande av planen. In- och utfarter består som de är idag. Den tänkta vägen ligger längre ifrån bostadshuset än vägen gör idag varför bullernivåerna inte bedöms bli högre. En avsmalning av vägen, som fastighetsägaren förespråkar, skulle innebära fler sådana accelerationer och inbromsningar vilket torde vara negativt för boendet på fastigheten. Busshållplatsen medför ett antal accelerationer och inbromsningar av bussarna men på det hela taget bedöms inte bullernivåerna stiga då hastigheten i den hastighetsplan som tas fram medger en hastighetsbegränsning till 40 km/h.

22. Svartgarn 2:500

Fastighetsägaren till Svartgarn 2:500 instämmer i det som skrivits av ägarna till Svartgarn 2:499.

23. Svinninge 1:87

Fastigheten gränsar till Björnhammarvägen, Nantesvägen samt Snigelstigen, varför den berörs av detaljplanerna Björnhammarvägen, Nantesvägen del 2 samt Björnhammarvarvet.

Enligt planbeskrivningar för Björnhammarvägen och Nantesvägen del 2 planeras fastigheten expropria 870 kvm längs Nantesvägen och 294 kvm längs Björnhammarvägen, vad det blir i detaljplanen för Björnhammarvarvet är ännu oklart. Oräknat är också de kvm som planeras att lösas in av våra andelar i S 4, S 7 samt S10. Fastighetsägarna accepterar inte att fastigheten drabbas av detta orimligt stora intrång.

Fastighetsägarnas bostadshus med tillhörande altan i väster ligger redan idag nära Björnhammarvägen och busshållplatsen Nantes vägskäl, detta kompenseras delvis av en naturlig ridå av stora träd längs tomtgränsen. Enligt detaljplanen planeras Björnhammarvägen att breddas delvis genom intrång på fastigheten. Det planerade intrånget innebär att ridån av skyddande träd vid tomtgränsen försvinner samt att Björnhammarvägen hamnar oacceptabelt nära fastighetens bostadshus och altan. Något som helst intrång på fastigheten accepteras ej på den sträcka av Björnhammarvägen som är belägen längs med fastighetens bostadshus och tillhörande uthus.

Kommentarer: Intrånget på fastigheten i denna plan har mer än halverats sedan samrådet och utgörs främst av den busshållplats som placeras där. Läget för hållplatsen är det lämpligaste och behöver därför ta i anspråk den mark som redovisat.

Den tänkta breddningen av vägområdet innebär att avståndet mellan vägområde och huvudbyggnad minskar. Det är dock tillräckligt med

utrymme för att fortsatt ha vegetation mellan väg och hus för att minska insynen om så är önskvärt. 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 behöver överföras för utbyggnaden av väg, busshållplatser och gång- och cykelbana.

24. Svinninge 1:88, 1:23

Av kungörelse daterad 2011-04-04 framgick att båda fastigheterna Svinninge 1:88 och 1: 123 kommer att drabbas av intrång för cykelbana, busshållplats och grässlänter. Fastighetsägarnas två tomter skulle förlora tillsammans nära 600 kvadratmeter mark. Vad de särskilt inte kan acceptera är att tomterna har fått betydligt större intrång för grässlänt än någon annan fastighet utmed Björnhammarvägen, Gränssridarvägen och Svartgarnsvägen (kommunens egen fastighet 1:99 undantagen). En större förståelse skulle möjligen fås om fastigheten Svinninge 1:87, på andra sidan vägen skulle beröras av större grässlänter, eftersom den ligger betydligt lägre än vägen och därmed kräver en längre slänt. Fastighetsägarnas tomt ligger däremot ungefär i nivå med vägen. Men fastigheten 1:87 behöver bara släppa ifrån sig hälften så mycket mark (knappt 300 m²), trots att den har en längre gräns mot vägen. Fastighetsägarna kräver att intrånget inte ska vara större än det är på alla andra fastigheter, och utgår från att denna orättvisa och särbehandling är ett misstag som kommer att rättas till. Skulle detaljplanen antas i nuvarande utformning kommer de att överklaga denna oacceptabla särbehandling.

Kommentarer: Den tänkta breddningen av vägområdet innebär att mark måste tas i anspråk på den ena eller den andra sidan av vägen eller som i detta fall fördelat på båda sidor. Det finns inget egenintresse att belasta en särskild fastighet mer än någon annan. De ingrepp på fastigheter som planförslaget innebär är endast ett resultat av den lösning som ansetts som lämpligast för att nå det mål som är satt. I detta specifika fall så har fastigheten Svinninge 1:87 en huvudbyggnad som ligger nära vägen vilket gör det svårt att bredda vägen ytterligare åt det hållet. För fastigheten Svinninge 1:88 och 1:23 har dagvattenlösningen justerats till täckdikning varför intrånget på fastigheterna har minskats med en tredjedel.

Fredrik Meurling
Planarkitekt

Lars Barrefelt
Stadsarkitekt

**Detaljplan för Björnhammarvägen mfl. –
Svinninge, Österåkers kommun, Stockholms län.**

Ett förslag till detaljplan för Björnhammarvägen inkl. Svartgarnsvägen och Gränsridarvägen har varit föremål för samråd under tiden 25 juni – 14 augusti 2009. Ett samrådsmöte har hållits den 25 juni 2009 på samhällsbyggnadsförvaltningen.

Inkomna skriftliga synpunkter över detaljplanesamrådet sammanfattas och kommenteras i denna samrådsredogörelse 2.

Inkomna yttranden:

1. Gemensamt yttrande

Svartgarn	2:459, 2:461, 2:500, 2:499, 2:457, 2:463, 2:471, 2:469, 2:468, 2:465, 2:470, 2:453, 2:335, 2:318, 2:382, 2:452, 2:336, 2:476, 2:317, 2:478, 2:338, 2:337, 2:339, 2:477, 2:472, 2:475, 2:474, 2:458, 2:462
Svinninge	1:96, 1:123, 1:87, 1:232, 1:100

Fastighetsägarna har förståelse för behovet av en viss standardhöjning på berörda vägar för att kunna genomföra kommande detaljplaner i Svinningeområdet. Denna måste dock genomföras i enlighet med avsnitt 7.2.3 i Svinninge planprogram där bla hänsyn måste tas till områdets speciella karaktär.

Fastighetsägarna föreslår att dagvattenledningar grävs ner och att stödmurar används där det går och behövs för att undvika onödiga intrång. De föreslår också att gång- och cykelbanan minimeras och att busshållplatserna utformas som timglas för att få sänkt hastighet och ökad säkerhet i området.

De vill också påpeka att det är endast i de västliga delarna som den ökade trafiken kommer att påtagligt märkas enligt planprogrammet för Svinninge, vilket innebär att behovet av breddad väg i övriga delar är mindre.

Kommentar

Utvecklingen av vägarna föranleds en önskan om förbättrad standard för busstrafiken och därmed också en ökad säkerhet. Detta medför en ökad

vägbredd med intrång på angränsande fastigheter som följd. För att minimera intrånget på fastigheterna kommer det att prövas att använda en ökad lutning på bakslänten, dvs. den slänt som angränsar till fastighetsgräns, samt att använda täckdikning där så är lämpligt.

Busshållplatserna kommer att justeras så att två fickhållplatser inte ligger mitt emot varandra och därmed minska intrånget vid en specifik punkt. Hållplatserna vid Gränsridarvägen blir de enda som förses med ficka. Övriga hållplatslägen ändras till kantstenshållplatser med kraftigt minskade intrång.

2. Svinninge 1:123

Fastighetsägaren föreslår att Björnhammarvägen dras mellan fastigheterna 1:87 och 1:253 för att sedan ansluta mot Nantesvägen, detta menar han var den tidigare intentioner med vägen.

Kommentar

En anledning till att den föreslagna vägdragningen går i befintlig väg är att undvika att dra gatan över fastighetsmark och därmed tvingas stycka upp fastigheten i svår användbara delar.

3. Svinninge 1:221

Fastighetsägaren menar att kurvan som finns utanför deras fastighet är olycksdrabbad på grund av dålig sikt och skarp kurva. De föreslår att den föreslagna gång- och cykelvägen ska placeras på den norra sidan av Björnhammarvägen för att skapa bättre sikt i kurvan, samt att kurvan rätas ut över fastighet 1:87 som de menar ha en tillräcklig storlek för ett sådant ingrepp.

Kommentar

Ett nytt förslag har tagits fram med gång- och cykelvägen på den norra sidan av Björnhammarvägen.

4. Svinninge 1:87

Fastighetsägaren önskar att föreslagna busshållplatser tas bort ur förslaget då de anser att busstopp på gatan är tillräckligt. Intrånget på deras fastighet som förslaget medför är för stort och Bygdemans menar vägen kommer ligga för nära hus och altan samt att den gröna trädridån som finns idag kommer förstöras.

De vill också påpeka att sidbytet av cykelvägen från Nantesvägens västra sida till Björnhammarvägens södra sida är olämplig då det inte sker på en trafiksäker plats.

Kommentar

Se kommentarer under yttrande 1 och 3.

5. Svinninge 1:88

Fastighetsägarna Svinninge 1:88, 1:123, 1:221 önskar att Björnhammarvägen dras om till att gå mellan fastigheterna 1:87 och 1:253. De menar att det skulle bli en bättre och säkrare anslutning med dragning mot Nantesvägen, samt närmare till befintlig busshållplats, där det också finns mer obebyggd yta att bygga på.

Kommentar

Se kommentar till yttrande 2.

6. Svartgarn 2:500

Fastighetsägaren vill att busshållplatsen utanför fastigheten 2:499 flyttas norrut och placeras i kurvan norr om korsningen till Gränsridarvägen. Busshållplatser bör utformas som timglas, i kombination med byte av sida för föreslagen cykelbana, för att skapa en hastighetsbegränsande åtgärd och en säker på- och avstigningspunkt. De vill också uttrycka sitt stöd för samtliga synpunkter som ägarna av fastigheten Svinninge 2:499 har.

Kommentar

Läget för busshållplatser justeras så att de placeras på var sida korsningen mellan Björnhammarvägen och Gränsridarvägen. GC-vägen föreslås byta sida i anslutning till denna korsning. I övrigt se kommentar under yttrande 1 och 3

7. Svartgarn 2:499

Delägarna i fastigheten 2:499 önskar en helhetsbedömning av förslaget av en ny förskola och föreslagen vägdragning. De menar också att korsningen mot Nantesvägen är en olämplig anslutningspunkt.

Fastighetsägarna föreslår att cykelvägen byter sida mitt för fastigheten 1:234. Det skulle innebära en bättre kurva och bättre sikt i hörnet av fastigheten 1:271. De önskar även att busshållplatsen flyttas så som beskrivet av Svartgarn 2:500.

Fastighetsägarna önskar även att den tänkta förskolan kan få sin in/utfart där det i illustrationsplan står "vägslänt".

Kommentar

En eventuell ny förskola behandlas inte i denna plan men planen ska inte skapa hinder för ett uppförande av en ny förskola på platsen.

Anslutningspunkten mot Nantesvägen i förslaget är bättre än det möjliga alternativ söder ut.

För övriga yttranden se kommentarer under yttrande 3

8. Svartgarn 2:478

Fastighetsägarna anser att förslaget tar för mycket mark i anspråk och att det går att genomföra utan så stort intrång. De efterfrågar en personlig dialog med representant för detaljplanen för att gå igenom möjligheter och konsekvenser fysiskt och ekonomiskt.

Kommentar

Samrådsmöte har genomförts i kommunhuset den 25e juni 2009, där synpunkter förts fram. Vidare samtal har skett med representanter för boende i området.

Se även kommentar under yttrande 1

9. Svartgarn 2:477

Fastighetsägaren ställer sig frågande till det intrång som krävs för föreslagen plan. De undrar också om det finns beslut om hur stora tomterna i Svinninge ska vara, hur marken värderas, ersättningen för marken och vem som återställer parkering, fruktträd, häck, brunn mm.

Kommentar

Fastighetsägaren kommer att på sedvanligt sätt kompenseras för minskad areal och direkt påverkade anläggningar. Ersättningen är till stor del kopplad till det individuella fallet och det är olämpligt att ange schablonmässiga villkor.

10. Svartgarn 2:476

Fastighetsägarna anser att föreslagna bredder på gång- och cykelväg samt gaturummets totala bredd är för stort och att det inte harmoniserar med den befintliga bebyggelsen. De befärrar att förslaget kommer att medföra ökade hastigheter. De anser att ett sätt att minska bredden är att gräva ner en dagvattenledning för att undvika onödiga diken.

Intrånget anses vara för stort och nivåkillnader bör tas upp med hjälp av stödmur för att minska ingreppet på fastigheten.

Fastighetsägarna vill hänvisa till Svinninge planprogram avsnitt 7.2.3 där det anges direktiv för hur utvecklingen av Svinninge ska ske, vilket inte överensstämmer med förslaget.

Intrånget medför att flera träd, buskar, infarter mm måste tas bort vilket kommer att påverka närmiljön negativt. På fastigheten kommer fyra äppelträd, en häck, ett staket och en brunn försvinna vilka de anser inte går att ersätta, då balansen på tomten skulle gå om intet.

Kommentar

Gång- och cykelvägen kan minskas i bredd där den passerar ett väderskydd. Inom planområdet har gc-vägen i huvudsak 2,5 meter bredd för att minska intrången.

Se kommentar under yttrande 1 och 9

11. Svartgarn 2:470

Fastighetsägarna vill markera att intrånget på deras fastighet inte finns med på den redovisning av intrång i fastigheter som finns i planhandlingarna. Fastighetsägarna önskar att om befintlig häck och träd tas bort vid busshållplatsen ska bullerplank sättas upp mot fastigheten. Förslaget innebär en värdeminskning av deras fastighet, menar dom, och önskar veta hur den ekonomiska kompensationen ska lösas.

Fastighetsägarna rekommenderar att vägen istället flyttas två meter norrut och att befintlig busshållplats används för att minska intrånget, alternativt att busshållplatsen tas bort helt och hållet.

Kommentar

Fastigheten ska läggas till bland övriga i redovisningen av intrång. Vidare se kommentarer under yttrande 1 och 9

12. Svartgarn 2:463

Fastighetsägaren menar att den föreslagna kurvan utanför fastigheten är för skarp och medför en ökad säkerhetsrisk. Istället föreslås att vägen "sneddas" över fastigheten 2:462 mot att den västra busshållplatsen flyttas norrut bort från dennes utfart.

Kommentar

Trafiksäkerheten för den föreslagna vägen bedöms bli bättre bl.a. med hänsyn till förbättrad sikt i kurvor.

Se kommentar under yttrande 1 och 4

13. Svartgarn 2:462

Fastighetsägaren föreslår att de nya föreslagna busshållplatserna på Gränsridarvägen bör flyttas till befintliga lägen för hållplatser. Förslagets läge kan medföra problem för busstrafiken vintertid. Fastighetsägaren menar att om kommunen vill "snedda" vägen över hans tomt går det bra så länge han blir kompenserad med en markyta av samma storlek utmed Gränsridarvägen. Utfarten från fastigheten önskas behållas mot Gränsridarvägen.

Fastighetsägaren vill också påminna om projektet i Skärgårdsstad där dagvattendiken fick grävas ner i ledningar efter missnöje.

Kommentar

Busshållplatserna flyttas så att utfarterna mot Gränsridarvägen kan bestå.

Se kommentarer under yttrande 1 och 6.

14. Svartgarn 2:459

Fastighetsägaren vill främst flagga för att den ek som står på deras tomt och drabbas av intrånget som planförslaget innebär, är mycket bevarandevärd och vill att den skyddas.

Gång- och cykelvägen föreslås vara 1,5 meter istället för föreslagna 3 meter. De föreslagna infällda busshållplatserna uppfattas också större än nödvändigt och bussen bör istället stanna på vägen som den gör idag.

Fastighetsägaren anser också att om någon busshållplats ska tas bort så bör det vara den vid Ardennergäddan då det inte är så långt att gå till nästa hållplats.

Kommentarer

Eken är inmätt och ska bevaras, ev kommer stödmur krävas på en kortare sträcka.

Se kommentarer under yttrande 1 och 10

15. Svartgarn 2:458

Fastighetsägaren föreslår att vägbanan görs en meter bredare, ligger kvar i samma nivå som idag och att gång- och cykelvägen placeras norr om Svartgarnsvägen med en förhöjning.

Förutom att vägen blir en meter bredare behövs en meter till att skilja vägbanan och gång- och cykelväg, samt att G/C-vägen görs 2 meter bred.

Kommentar

De mått som används i planförslaget är de minsta tänkbara för att skapa en trafiksäker gata och en god bebyggd miljö. För gång- och cykelväg se kommentar till yttrande 10.

16. Svartgarn 2:453

Fastighetsägarna anser att planförslaget medger för stort intrång på deras fastighet. Ett genomförande av planen skulle förstöra karaktären och omöjliggöra en framtida styckning av tomten och en möjlig infart till en ny tomt, anser de. De anser också att gång- och cykelvägen bör placeras på vägens norrsida.

Förtydligande av kommunens ersättningsskyldighet av omplantering av häckar och buskar efterfrågas.

Kommentar

Se kommentarer till yttrande 1,3 och 9.

17. Svartgarn 2:452

Fastighetsägaren vill påpeka att de anser att intrången är för stora. Busshållplatserna är för tätt placerade och de som anläggs bör utformas som timglashållplatser.

Fastighetens nylagda uppfart hamnar enligt förslaget mitt för en busshållplats vilket de anser kommer att göra infarten för brant och blir tvungen att göras om. De föreslår att den föreslagna busshållplatsen utanför deras fastighet flyttas till ett mer centralt läge i området för detaljplanen Hästängsudd 2.

Fastighetsägaren anser även att den föreslagna gång- och cykelvägen är för bred. Dessutom anser de att dagvattendiken bör ersättas med dagvattenledningar för att minska intrånget på fastighetsmark.

De anser också att de ökade bredden av gaturummet kommer bidra till ökade hastigheter vilket måste motverkas genom åtgärder.

Fastighetsägaren vill diskutera markkompensation för den mark som löses in av kommunen.

Kommentar

Se kommentarer under yttrande 1,9 och 10.

18. Svartgarn 2:382

Fastighetsägarna anser att planförslaget medger ett allt för stort intrång på deras fastighet. De efterfrågar en tydligare diskussion kring ersättningen av den mark som inlöses av kommunen. De vill också framhålla att det på deras fastighet finns ett flertal träd som de anser vara bevarandevärda.

Fastighetsägarna önskar minimimått på väg och g/c-väg, samt att g/c-vägen läggs på den norra sidan av vägen. Stödmurar efterfrågas i förslaget då det skulle kunna minska intrånget vilket också dagvatten i ledning skulle göra istället för dike.

Kommentar

Stödmurar kan bli aktuellt på platser där växter el. dyl. inte går att flytta och är bevarandevärd.

Vidare se kommentarer under yttrande 1, 3 och 10.

19. Svartgarn 2:338

Fastighetsägarna har för avsikt att i framtiden stycka fastigheten och utnyttja den möjliga utfart som finns mot Svartgarnsvägen. De önskar att detta ska vara möjligt även efter ett plangenomförande.

Kommentar

Planförslaget medför inga hinder för att stycka tomten och därmed nya utfarter till Svartgarnsvägen.

20. Svartgarn 2:318

Fastighetsägarna vill att deras garage, som i samband med ett plangenomförande skulle komma närmare än 4 meter från tomtgräns, inte ska behöva flyttas eller rivas. De vill inte heller att deras utfart mot Svartgarnsvägen flyttas. För den häck och grind på fastigheten som påverkas av planförslaget ska ersättning utgå från kommunen för flytt eller ersättande, hävdar de.

Fastighetsägarna vill också försäkra sig om att intrånget inte påverkar deras framtida möjligheter till att stycka tomten.

De ställer sig frågande till om vägområdet behöver bli så brett som planförslaget medför.

Kommentar

Intrånget på fastigheten är ringa och någon flytt av garaget ska inte vara nödvändig.

Se vidare kommentar till yttrande 9.

21. Svartgarn 2:317

Fastighetsägaren anser att gång- och cykelvägen samt busshållplatserna tar för stora ytor i anspråk. Busshållplatserna utanför fastigheten bör tas bort från förslaget och placeras längre norrut eller slås samman med föreslagen hållplats vid Ardennergäddsvägen.

Kommentar

Hållplatserna vid Hästängsuddsvägen och Ardennergäddsvägen kommer att ligga kvar men utformas som kantstenshållplats vilket innebär mindre intrång.

Regionala myndigheter, instanser

22. Storstockholms lokaltrafik AB

SL förutsätter att hållplatserna förses med väderskydd. De ser gärna att kurvorna utformas bredare för att skapa bättre sikt och högre trafiksäkerhet. Vid dimensionering av fasad och fönster mot gator med busstrafik bör socialstyrelsens riktvärden (SOSFS 2005:6) vara vägledande mot störningar från tung trafik. Riktvärdena medger ett maximalt buller på 45 dB och ekvivalent ljudnivå på 35 dB.

Kommentar

Väderskydd finns med som förutsättning i det planförslag som tagits fram. De två kurvorna som finns i området kommer i möjligaste mån rätas ut och annars förbättras i samband med breddningen av vägen.

Busstrafiken bedöms inte ske i en sådan hastighet att ett överskridande av riktvärdena inomhus är aktuella.

23. Vägverket, Region Stockholm

Vägverket ser positivt på att kommunen förbättrar trafiksäkerheten och skapar bättre möjligheter för kollektivtrafiken att trafikera området genom att ta över huvudmannaskapet för uppsamlingsvägen. Vägverket Region Stockholm och kommunen är överens om att kommunen ska ta över väghållaransvaret för Nantesvägen. Avses förändringarna genomföras, speciellt i korsningen mot Nantesvägen, innan beslutet om förändrat väghållarskap vunnit laga kraft ska Vägverket i tid beredas möjlighet att granska och godkänna handlingar.

Kommentar

Beslutet om ändrat väghållarskap har vunnit laga kraft.

Kommunala nämnder, bolag

24. Lantmäteriet, Stockholm

Lantmäteriet menar att E1 bör omnämnas i genomförandebeskrivningen. Det bör framgå i genomförandebeskrivningen att lantmåteriförrättning krävs för genomförande samt vem som initierar förrättning och vem som bekostar förrättning.

Kommentar

Genomförandebeskrivningen kommer att kompletteras med den information som efterfrågas i yttrandet.

25. Roslagsvatten AB

Roslagsvatten AB anser att vägutbyggnaden bör samordnas med va-utbyggnaden. I östra delen av Björnhammarvägen är ej framtida pumpstation samt u-områden, som krävs för att få självfall från Nantesvägen, fastlagda. Detaljplaner måste fastställas i rätt ordning så det är möjligt att bygga ut Va-nätet. Va-utbyggnaden kan ej genomföras förrän detaljplanen för Björnhammarvarvet fastställts. Geotekniken samt det förmodade höga grundvattnet måste utredas där pumpstationen planeras vid Ardennergågen.

Kommentar

VA-utbyggnaden har diskuterats ytterligare med Roslagsvatten. Geotekniken och grundvattennivåer vid föreslagna pumpstation förutsätts studerade av Roslagsvatten i samband med den kommande projekteringen.

26. E.ON Elnät Sverige AB

Inom planområdet finns 0,4 och 10kV kablar belägna. Förutsatt att dessa inte berörs så har E.ON Elnät inget att erinra.

Kommentar

Inga kommentarer

Föreningar, intresseorganisationer

27. Hästängsudds vägförening

Hästängsudds vägförening anser att vägområdet enligt planförslaget blir för brett och medför för stora intrång. De anser även att busshållplatserna är olämpligt placerade vilket medför onödigt markintrång. Den föreslagna pumpstationen anser de vara olämpligt placerad då den medför oangelägenheter för den angränsande fastigheten.

Vägföreningen föreslår att dagvattnet läggs i ledningar för att minska intrånget vilket också kan göras med stödmurar på lämpliga ställen. De föreslår att gång- och cykelbanan minimeras för att behålla karaktären i området. Busshållplatserna föreslås utformas som timglas för att minska intrång och skapa en hastighetsdämpande funktion. Vägföreningen föreslår också att läget för pumpstationen flyttas till en plats som inte är i direkt anslutning till en fastighet.

Kommentar

Pumpstationen är i föreslaget läge ca 20 meter från närmaste bebyggelse. Alternativet till föreslagen plats är vidare söderut längs Ardennervägen där grundvattennivåerna är högre vilket försvårar grundläggningen samt att det skulle bli ett negativt ingrepp på landskapsbilden. Vidare se kommentarer för yttrande 10 och 18.

28. Hästängsudds fastighetsägareförening

Fastighetsägareföreningen önskar att bussfickahållplatserna stryks från planförslaget och att bussen stannar i gatan. De föreslår att bussarna stannar mitt för varandra för att därmed skapa ett stopp i trafiken vilket skapar en säkrare trafikmiljö. De föreslår också att hållplatsläget vid Gränsridarvägen flyttas till befintligt läge. Fastighetsföreningen ställer sig också frågande till föreslaget läge för pumpstationen då skyddsavståndet för den omöjliggör en framtida styckning av fastigheten.

Kommentar

Se kommentarer för yttrande 1, 9 och 27.

Inkomna yttranden utan erinran

29. Österåkers hembygds- och fornminnesförening

Ingen erinran

30. Vattenfall Eldistribution AB

Ingen erinran

31. Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Ingen erinran

32. Länsstyrelsen Stockholms län

Ingen erinran

33. TeliaSonera Skanova Access AB

Ingen erinran

Sammanfattning av revideringar av samrådsförslaget.

Förslag till ändringar:

- Föreslagna busshållplatser ändras till kantstenshållplatser istället för hållplatser med ficka, där så är lämpligt.
- En flytt av gång- och cykelväg till att ligga norr om vägen bör provas för sträckan mellan Nantesvägen och Gränsridarvägen.
- Täckdiken bör användas där intrången och utrymmesbristen är som störst.
- Stödmur bör användas för korta sträckor, där så är nödvändigt.
- Gc-vägens bredd minskas till 2,5 meter på aktuell sträcka för att minimera intrången.

Rättelse 2011-12-13: Samrådsredogörelsen har justerats beträffande nr. 5, Svinninge 1:88, då yttrandet missuppfattats.

Fredrik Meurling
Planarkitekt

11

§ 270

Yttrande över ansökan om bergtäkt på Rydboholm 2:1

Yttrande över ansökan om tillstånd till bergtäkts- och återvinningsverksamhet på Rydboholm 2:1, Österåkers kommun.

Beslut**Samhällsbyggnadsnämndens beslut**

1. Samhällsbyggnadsnämnden överlämnar, utan eget ställningstagande, ärendet till Kommunstyrelsen, för ställningstagande.

Bakgrund

Österåkers kommun har 2011-11-07 fått en remiss från länsstyrelsen angående ansökan enligt miljöbalken 9 kap om bergtäkts- och återvinningsverksamhet på Rydboholm 2:1. Österåkers kommun lämnas därmed möjlighet att yttra sig innan beslut fattas av miljöprövningsdelegationen. Sökande är NCC Roads AB och verksamheten avser bergguttag, massåtervinning och asfaltstillverkning. Ansökan består av tillståndsansökan, miljökonsekvensbeskrivning, PM Dagvattenhantering och kompletteringar enligt föreläggande från länsstyrelsen.

Ansökan har kungjorts i Dagens Nyheter, Svenska Dagbladet, Mitt i Österåker och Mitt i Täby.

Kommunen har tidigare i juni 2009 lämnat synpunkter på verksamheten i samband med samråd och i januari 2010 i samband med remiss från länsstyrelsen avseende behov av komplettering av ansökan.

I ärendet föreligger rev. tjänsteutlåtande daterat 2011-12-16 från samhällsbyggnadsförvaltningen

Bilaga

Tjänsteutlåtande 2011-11-21, rev 2011-12-16 från samhällsbyggnadsförvaltningen (Bilaga SBN § 270/2011)

Miljö- och hälsoskydds-enheten
Karin Palmqvist Larsson

2011-11-21 SBN Dnr 2009-2954-427
rev 2011-12-16

Till samhällsbyggnadsnämnden

Yttrande över ansökan om bergtäkt på Rydboholm 2:1

Yttrande över ansökan om tillstånd till bergtäkts- och återvinningsverksamhet på Rydboholm 2:1, Österåkers kommun.

Beslutsförslag

Samhällsbyggnadsnämndens beslut

1. Ansökan om bergtäkt avstyrks med anledning av att:

bergtäkten inte är förenlig med befintlig bostadsbebyggelse och planerad utveckling

störningar från bergtäkt i form av buller, damning, vibrationer och luftstöt våg innebär risk för olägenhet för boende i området

förutsättningarna för bergtäkt inte har förändrats till förmån för verksamheten sedan tidigare beslut om avslut och återställning av bergtäkten

2. Om verksamheten tillåts bör den begränsas och försiktighetsmått vidtas så att störningarna minimeras i enlighet med synpunkter nedan.

Bakgrund

Österåkers kommun har 2011-11-07 fått en remiss från länsstyrelsen angående ansökan enligt miljöbalken 9 kap om bergtäkts- och återvinningsverksamhet på Rydboholm 2:1. Österåkers kommun lämnas därmed möjlighet att yttra sig innan beslut fattas av miljöprövningsdelegationen. Sökande är NCC Roads AB och verksamheten avser bergguttag, massåtervinning och asfaltstillverkning. Ansökan består av tillståndsansökan, miljökonsekvensbeskrivning, PM Dagvattenhantering och kompletteringar enligt föreläggande från länsstyrelsen.

Ansökan har kungjorts i Dagens Nyheter, Svenska Dagbladet, Mitt i Österåker och Mitt i Täby.

Kommunen har tidigare i juni 2009 lämnat synpunkter på verksamheten i samband med samråd och i januari 2010 i samband med remiss från länsstyrelsen avseende behov av komplettering av ansökan.



Förvaltningens slutsatser

Befintlig och planerad verksamhet

Verksamheten vid Rydbokrossen består i dagsläget av krossning, upplägg och återvinning av främst bergmassor, betong och asfalt.

Under åren 1968 – 1999 bedrevs bergtäkt på platsen med ett uttag om ca 200 000 ton per år.

Enligt ansökan önskar sökanden bedriva:

* Bergtäkt med ett uttag om 5 miljoner ton under 20 år, motsvarande en genomsnittlig årsproduktion om 250 000 ton per år. I komplettering till ansökan yrkar sökanden på tillstånd för uttag av upp till 500 000 ton berg/år vilket är dubbelt så mycket som angivits i ansökan och i samband med samråd.

* Framställning av matjord, mottagning, sortering och återvinning av avfall lämpligt för bygg och anläggningsändamål. I ansökan anges att omfattningen ska var som i dagsläget. Enligt nuvarande beslut får max 600 000 ton inkört entreprenadberg och 100 000 ton asfalt per år användas för återvinning samt 5000 ton stubb mellanlagras och flisas. I komplettering till ansökan yrkar sökanden på tillstånd för mottagning och återvinning av upp till 1 000 000 ton entreprenadberg per år samt mellanlagring av 30 000 ton överskottsmassor från bygg och anläggningsverksamhet (t ex betong, klinker, tegel, keramik, samt asfalt, jord, sten, lera och spårballast som inte innehåller farliga ämnen). Mängderna uppgår till ca 300 000 ton mer än vad som angivits i ansökan och i samband med samråd.

* Lägga upp överskottsmassor från återvinningsverksamheten som ett led i en successiv efterbehandling efter bergguttagen. Sökanden yrkar på tillstånd för upplägg av högst 10 000 ton per år.

* Asfaltverk. Sökanden har tidigare anmält uppställning av mobilt asfaltverk, för delar av året. Tillverkning av asfalt planeras ske i samma omfattning, med en årsproduktion på 100 000-150 000 ton. Befintligt beslutet om asfaltverk har dock inte utnyttjats i dagsläget.

Den utökade verksamheten med bergtäkt innebär borrhning, sprängning med efterföljande utlastning av utsprängda bergmassor för krossning och sortering samt periodvis skutslagning med hydraulhammare. Sammantaget innebär den planerade verksamheten en ökning av störningarna genom ökad trafik, vibrationer, luftstöt våg, buller, damning och risk för stenkast.

Erfarenheter från tidigare täktverksamhet och nuvarande verksamhet

Täktverksamhet och sprängningar har tidigare medfört störningar för de närmast boende och för de boende i Rydbo samhälle. Klagomål på verksamheten har främst avsett störningar från buller, vibrationer och trafik. Under de senaste åren har mängden massor som hanterats ökat och klagomål har inkommit på buller. De höga upplagen och placeringen av den mobila krossen kan ha bidragit till bullerstörningarna.

Jämförelse med nollalternativet

Genom stora mark- och anläggningsarbeten i Stockholmsregionen uppkommer stora volymer entreprenadberg som kan återvinnas inom nuvarande verksamhet.

Samhällsbyggnadsförvaltningen (SBF) bedömer att tillgången på entreprenadberg i regionen är så stor att behovet av bergtäkten inte är motiverad mot bakgrund av de störningar som kan uppkomma för de närboende.

Masshantering och bergtäkt bedrivs i dagsläget i närområdet, i bl a Vallentuna och Norrtälje kommun samt vid kommande exploatering av Rosenkällaområdet kommer nyuttag av berg att ske.

Kommunala planer och lokalisering

Området där Rydbokrossen ligger är inte utpekad som verksamhetsområde eller bergtäkt i gällande översiktsplan 2006 för Österåkers kommun. Enl. beslutat program för Rydbo Norra finns planer på att komplettera den befintliga bebyggelsen i Rydbo med nya bostäder. I Täby kommun utvecklas Arninge, som en regional kärna, bl a med bostadsbebyggelse och ny station.

Byggnadsnämnden framförde redan i samrådet 2009 att bergtäkt i området inte är lämpligt p g a dess centrala läge och närheten till befintlig och utvecklingsbar bostadsbebyggelse. I kommunens översiktsplan 1990 redovisades att täkten skulle avslutas. Vid avslutningen av täkten 1999 gavs besked om att bergtäkten därefter inte skulle återupptas utan återställning skulle ske och kommunen har därför i sin planering för området utgått från att täkten inte skulle tas upp på nytt. Återställningsarbeten har också påbörjats. Förutsättningarna för bergtäkt i området har inte förändrats till förmån för verksamheten sedan täkten lades ner. Byggnadsnämnden såg inte skäl för ett förändrat ställningstagande till bergtäkt och avstyrkte denna. Massåtervinning som sker i dagsläget bör dock kunna fortsätta.

Genom bl a den utbyggnad av dubbelspår för Roslagsbanan, som nu sker, blir området än mer strategiskt för utveckling. Dessutom diskuteras en ny tågdepå i anslutning till Rydbo.

SBF bedömer att den planerade verksamheten inte är förenlig med befintlig bostadsbebyggelse eller planerad markanvändning i övrigt och lokaliseringen bedöms därmed inte lämplig enligt MB 2 kap 6 §.

Verksamhetstider

I dagsläget gäller beslut om försiktighetsmått där verksamhetstiden begränsas till helgfria vardagar kl 07-22, där krossning endast får bedrivas mellan kl 07-18 medan mottagning och utlastning får pågå mellan 07-22.

Ansökan omfattar verksamhet vardagar mellan kl 06-22. I ansökan anger sökanden att borrhning, sprängning och skutslagning endast får utföras mellan kl 07-18. I komplettering till ansökan har sökanden angivit att verksamheten på kvällstid kl 18-22 utgörs av underhållsarbeten, införsel och utlastning av bergmassor samt tvättning av makadam. Enligt uppgift i komplettering yrkar sökanden att arbetstider för asfaltverket ska vara vardagar mellan kl 06-22.

LofM

Enligt uppgifter i MKB ska förkrossning pågå mellan kl 06-18. Sökanden önskar även utföra underhållsarbeten och reparationer under dygnets alla timmar.

Det råder oklarheter kring vilka tider som krossning får bedrivas och vilka verksamheter som sökanden avser att bedriva under nattetid kl 06-07. Vilka verksamheter som kan tillåtas under olika tider på dygnet bör preciseras i tillståndet.

Med hänsyn till närheten till bostäder (ca 200-500 m) och risken för störningar bör ingen verksamhet tillåtas under nattetid kl 22-07 och krossning bör endast tillåtas under dagtid kl 07-18.

Med hänsyn till risken för störningar vid bostadsbebyggelse bör de delar av verksamheten som är mest störande begränsas så att verksamhet med borrar och sprängning inte får utföras under månaderna juni-augusti, då människorna vistas mera utomhus och risken för störning är störst. För att minska störningarna bör verksamheten även begränsas så att krossning under sommarmånaderna endast får bedrivas mellan kl 07-17.

Buller och damm

Sökanden har angett riktvärden för buller utomhus vid närmaste bostäder i enlighet med riktvärden från NV avseende nyetablerad industri. Enligt bedömning från NV bör dock riktvärdena minskas med 5 dBA-enheter om ljudet innehåller återkommande impulser såsom vid nitningsarbeten, lossning av järnskrot eller slag i transportörer. SBF bedömer att delar av den sökta verksamheten kan komma att innehålla sådana ljud och att ett lägre riktvärde för buller därför bör tillämpas.

Enligt ny praxis från miljööverdomstolen ska begränsningsvärdena istället anges och ramarna för kontrollen av begränsningsvärdena anges i villkoren. Villkoren bör omfatta krav på mätning och beräkning av buller samt ange hur ofta samt i vilka punkter mätning ska utföras.

All krossning bör ske innanför avskärning eller i inbyggd kross och borrarutrustning bör vara försedd med avskärmning för att minska störningar i form av buller vid närbelägna bostäder.

Trots att riktvärden för buller innehålls kan ljudet upplevas som störande. Med hänsyn till närheten till bostäder är det därför rimligt att begränsa tiderna för bullrande verksamheter enligt ovan.

Upplagens höjd inverkar på bullrets utbredning. Höjden på upplagen bör därför preciseras och begränsas så att de med marginal ligger under tätkanten.

Verksamhetsutövaren bör även sträva efter att ha en avskärmande vegetationsskärm runt täktområdet.

När vinden ligger på från täkten mot Rydbo samhälle förekommer olägenheter av damm. Damning från kross och upplag bör därför begränsas och skyddsåtgärder vidtas redan när risk för spridning av damm föreligger.

Rop

Vibrationer och sprängning

Oro för skador på hus har framförts av boende i Rydbo samhälle. Vibrationer och luftstötvtåg uppkommer vid sprängning och enligt sökanden kommer mätning att ske vid varje sprängning. Sökanden har åtagit sig att utföra besiktning av husen runt anläggningen med avseende på sprickbildning innan produktionsprängningar påbörjas.

Villkoren bör omfatta krav på mätning och ange i vilka punkter mätning ska utföras samt precisera utförandet av besiktning av husen i närhet av anläggningen.

Borr-, tänd- och laddningsplaner bör anpassas för att minimera vibrationerna. Då tänkten ligger i ett område med befintliga bostäder och utvecklingsbara bostadsområden bedömer SBF att det är rimligt att vibrationerna begränsas så att vibrationerna i närliggande bostäder som begränsningsvärde inte får överstiga 2 mm/s.

Skogsområdet öster om verksamhetsområdet används som rekreationsområde av de boende och av skolan. Oro finns för stenkast i samband med sprängningar och det är av största vikt att inga stenkast förekommer ut från täktområdet.

Dagvatten och ytvatten

Vattendelegationen beslutade den 16 dec 2009 om miljökvalitetsnormer för vattenförekomster inom Norra Östersjöns vattendistrikt. Statusklassificering av vattenförekomster visar att Ullnaån har otillfredsställande status med avseende på näringsämnen och sammantaget en måttlig ekologisk status. Vid prövning av tillåtligheten av miljöfarlig verksamhet ska hänsyn tas till miljökvalitetsnormen. Målet är att Ullnaån ska uppnå god ekologisk status senast år 2021.

Vatten som avleds från anläggningen ska passera en sedimentationsbassäng med oljeavskiljning och översilning innan avledning till recipienten Ullnaån. Det är viktigt att dammarna dimensioneras efter gällande belastning och att skötseln säkerställer en hög reningsfunktion. Begränsningsvärden för rening av dagvattnet bör anges (t ex innehåll av näringsämnen och partiklar) och villkoren bör omfatta krav på kontroll av dagvattnet efter reningsanläggningen samt ange hur ofta mätning ska utföras.

Vid tvättning av makadam uppstår tvättvatten som innehåller höga halter kväveföreningar (sprängmedelsrester) och partiklar. Resultat från utförda kontroller av ytvatten visar kraftigt förhöjda värden på kväve i bevattningsdammen för tvätten under 2009 och 2010. Tvättvattnet bör omhändertas separat och renas särskilt med avseende på kväve.

Utredning avseende verksamhetens påverkan på vattenkvaliteten i Ullnaån visar att utsläpp av dagvatten till Ullnaån har påverkat vattenkvaliteten och provtagningar har visat att kvävehalten är högre nedströms anslutningspunkten för dagvatten.

Dagvattnet från hela verksamhetsområdet bör samlas upp och renas innan det når recipienten Ullnaån. Särskilt bör dagvattnet från området vid asfaltverket samlas upp och renas genom oljeavskiljare innan utsläpp till recipienten.



Sökanden föreslår en separat sedimenteringsbassäng och översilningsyta mot väster.

Med hänsyn till Ullnaåns höga värde som lokal för den rödlistade arten Nissöga samt fortplantningsområde för öring bör dagvattenreningen för hela verksamhetsområdet driftsättas snarast.

Ullnaåns stäckning från järnvägen söderut till Ullna kvarn är iordningställd som lekbotten för havsöring och det är viktigt att ingen grumling uppstår. Utsläppspunkten för dagvatten bör därför lokaliseras söder om Ullna Kvarn för att minska risken för påverkan på reproduktionsmiljön för fisk. Placeringen bör anges i villkor alternativt i verksamhetsplanen.

Saltinblandad sand bör hanteras så att läckage av salt inte kan ske, t ex på nederbördsskyddat och hårdgjord yta.

Med hänsyn till risken för att möjligheten att nå MKN för ytvatten påverkas negativt att verksamheten bedömer SBF att krav bör ställas på kompensationsåtgärder för att MKN ska uppnås.

Grundvatten

Verksamheten i Rydbokrossen, Danderyds lastbilscentral och bostäderna vid Ullna kvarn och Nybygget försörjs med vatten från enskilda borrhållningar.

Resultat från utförda kontroller av grundvatten visar att en grundvattentäkt inom verksamhetsområdet (benämnd "borrad brunn övre") uppvisar ökande halter av vissa ämnen och kan vara ett tecken på en grundvattenpåverkan från upplagen av entreprenadberg.

För att säkerställa en långsiktigt hållbar vattenförsörjning är det av stor vikt att grundvattnet inte förorenas eller att grundvattennivån avsänks. Kontroll av grundvattennivån samt vattenkvaliteten i grundvattentäkterna på området bör ske regelbundet genom analys av bl a petroleumkolväten.

Trafik och luft

Trafikutredning är utförd hösten 2007 som visar att Trafikbelastningen på Rydbovägen (väg 936) uppgår till ca 2000 fordonsrörelser per dygn. Den tunga trafiken står för 45 % av trafiken. Transporterna förknippade med verksamheten vid Rydbokrossen uppgår till i genomsnitt 200 fordonsrörelser per verksamhetsdygn.

De boende i Rydbo samhälle upplever redan i dagsläget att det är ett problem med den tunga trafiken på Rydbovägen då det bland annat minskar möjligheten att cykla och gå till och från Arninge. Transporter till och från tåkten bör inte ske genom Rydbo samhälle. Utfarten från tåktområdet ut på Rydbovägen är utformad så att sikten är delvis skymd österut. Det är av största vikt att utfarten utformas så att trafiksäkerheten kan säkerställas.

Trafiken till och från tåktområdet medför att stenar hamnar på vägbanan och att Rydbovägen blir smutsig. Sökanden utför städning av utfartsvägen och en bit av Rydbovägen med egen sopmaskin. För att säkerställa trafiksäkerheten bör



krav bör ställas på att verksamhetsutövaren håller utfarten och Rydbovägen fria från smuts och stenar.

Transporterna förknippade med verksamheten kan innebära att miljö kvalitetsnormerna för vägen E18, avseende emissioner av partiklar (PM 10) och kväve kan komma att överskridas. Sökanden bedömer dock inte att verksamheten kommer att innebära att miljö kvalitetsnormerna överskrids.

Stofthalt i utgående luft från asfaltverket och krossanläggning bör regleras i villkor.

Asfaltverk

Asfaltstillverkning är förknippad med risker för människors hälsa och miljön. Tillverkningen innebär hantering av petroleumprodukter och andra kemiska produkter som medför risk för påverkan på ytvatten och långsiktigt en risk för markförorening. Särskild beredskap bör finnas för haveri, oljeutsläpp, brand och lukt.

Stofthalten i utgående rökgaser från asfaltverket bör regleras i villkor.

Sammanfattande synpunkter

Enligt miljöbalken kap 2 ska vid yrkesmässig verksamhet bästa möjliga teknik användas för att förebygga, hindra eller motverka skada eller olägenhet för människors hälsa eller miljön.

Verksamhetsutövare ska vidta de försiktighetsmått och de begränsningar som behövs för att motverka risken för olägenhet för människors hälsa eller miljön. Redan risken för olägenhet för människors hälsa eller miljön ska beaktas. Enligt skälighetsregeln ska nyttan av åtgärderna vägas mot kostnaden.

Förutsättningarna för bergtäkt har inte förändrats till förmån för verksamhet sedan tidigare beslut om avslut och återställning av bergtäkten 1999. SBF bedömer att tillgången på entreprenadberg i regionen är så stor att behovet av bergtäkten inte är motiverad mot bakgrund av de störningar som kan uppkomma för de närboende.

SBF bedömer att den planerade verksamheten inte är förenlig med befintlig bostadsbebyggelse eller planerad markanvändning i övrigt och lokaliseringen bedöms därmed inte lämplig enligt MB 2 kap 6 §.

Mot bakgrund av att de boende i Rydbo samhälle redan i dagsläget är störda av den pågående verksamheten bedömer SBF inte att verksamheten bör utökas med ytterligare störningar som följd.

Sammantaget innebär den planerade verksamheten en ökning av störningarna genom ökad trafik, utsläpp av dagvatten, vibrationer, luftstötvtåg, buller, damning och risk för stenkast.

Med hänsyn till närheten till bostäder samt miljö kvalitetsnormer för vatten och luft är det skäligt att skyddsåtgärder vidtas och att verksamheten begränsas för att minimera störningarna från verksamheten.



Utsläppsvillkor och krav på provtagning bör regleras i villkor. Egenkontrollen bör omfatta provtagning och mätning för att kontrollera påverkan på omgivningen, luft, ytvatten och grundvatten.

Med hänsyn till risken för störningar vid bostadsbebyggelse bedömer SBF att det är skäligen att verksamheten begränsas så att störningarna minskas, t ex genom begränsning av verksamhetstiden på dygnet samt över året. Ingen verksamhet bör bedrivas nattetid kl 22-07, krossning bör endast tillåtas under dagtid kl 07-18 och verksamhet med borrhning och sprängning bör inte utföras under månaderna juni-augusti. Krossning under sommarmånaderna bör endast bedrivas mellan kl 07-17.

Dagvatten bör renas och tas om hand så att vattenkvaliteten i Ullna ån och MKN inte påverkas negativt. System för rening av dagvatten för hela verksamhetsområdet bör idriftsättas snarast.

Med hänsyn till risken för att möjligheten att nå MKN för ytvatten påverkas negativt av verksamheten bedömer SBF att krav bör ställas på kompensationsåtgärder för att MKN ska uppnås.

Tidigare beredning, källhänvisning och bilagor

Kommunen har tidigare lämnat synpunkter på verksamheten i samband med samråd (MHN's yttrande 2009-06-10 och BN's yttrande 2009-06-26) samt i samband med remiss från länsstyrelsen avseende behov av komplettering av ansökan (MHN's yttrande 2010-01-18).

Bilagor

Utdrag ur miljökonsekvensbeskrivningen "Icke teknisk sammanfattning"

Förvaltningschef
Kristina Gewers

Föredragande
Karin Palmqvist Larsson

Kop [Signature]

Till:

Länsstyrelsen i Stockholms län

För kännedom:

Österåkers kommun, miljö- och hälsoskydds nämnden, byggnadsnämnden

Täby kommun, miljö- och hälsoskydds nämnden, byggnadsnämnden

Södra Roslagens Miljö- och hälsoskydds nämnd

Gruppmejl lista för boende i Rydbo

Yttrande över ansökan från NCC Roads AB om tillstånd enligt miljöbalken för bergtäkts- och återvinningsverksamhet vid Rydbokrossen, Österåkers kommun

Med denna skrivelse protesterar de boende i Rydbo mot NCC Roads AB:s ansökan om utökad verksamhet vid Rydbokrossen. Ansökan avser en verksamhetstid på 20 år och omfattar uttag och krossning av totalt 5 miljoner ton berg med en årlig produktion av 500 000 ton. Ansökan omfattar även återvinning av inert avfall för bygg- och anläggningsändamål, mottagning och krossning av upp till 1 000 000 ton entreprenadberg per år, uppläggning av högst 10 000 ton/år överskottsmassor från återvinningen för efterbehandling av området, uppställning av asfaltverk samt jordtillverkning.

Vi som bor i Rydbo har under flera år dagligen besvärats av NCC:s nuvarande verksamhet vid Rydbokrossen. Vi har även tidigare varit i kontakt med Länsstyrelsen om den planerade utvidgningen av verksamheten och Österåker Kommun om den befintliga verksamheten.

Skrivelsen sammanfattar ett flertal fakta och frågeställningar som måste tas i beaktande i Länsstyrelsens beslutsunderlag för NCC:s ansökan.

Enligt Länsstyrelsens eget regelverk ska **skyddsavståndet** mellan bostäder och störande verksamhet såsom stenkrossning och sprängningar vara minst 800 meter. Avståndet mellan Rydbokrossen och Rydbo samhälle är väsentligt kortare än detta skyddsavstånd.

Avståndet från den mellersta delen av Rydbokrossen, som dessutom inte är ljud/bullerisolerad samt stendammskyddad, till Rydbo Bergväg är endast 513 meter. (Det finns dessutom vägar och bostadshus som ligger ännu närmare krossen men där avstånden inte är uppmätta.)

Enligt Boverkets allmänna råd "Bättre plats för arbete" ska särskild hänsyn tas till bostadsområden där det finns **samlingslokaler för barn**. I Rydbo finns två låg- och mellanstadieskolor samt två förskolor. Avståndet från den mellersta delen av Rydbokrossen, (som inte är ljud/bullerisolerad samt stendammskyddad) till Rydbo skola är endast 450 meter. (Angivna avstånd är uppmätta med GPS.)

Topografin och den normala vindriktningen i området medför att buller fortplantas till bostads- och skolområdet med störning som följd. En utökning av verksamheten får till följd att **bullerstörningarna** blir mer omfattande. Vi boende anser att riktvärden för externt industribuller vid *nyetablering* ska gälla för den planerade verksamheten då den omfattar en

kraftig expansion av den befintliga samt att tidigare givna tillstånd har upphört. På grund av det nära avståndet mellan skolor och bostadshus och Rydbokrossen ökar också halter av **hälsofarliga och cancerogena ämnen** såsom stendamm, stenkolsstäva och kemikalier.

Ett antal hus i Rydbo har sprickor som enligt fastighetsägarnas bedömning har uppkommit till följd av tidigare sprängningar i Rydbokrossen. Vid en utökad verksamhet där 5 miljoner ton berg ska prängas är risken uppenbar att **fler skador uppstår på hus och på bergvärmehål** med tillhörande utrustning. Sprängningar kan också medföra att grundvattennivån sjunker och brunnar sinar.

NCC uppskattar att ca **200 tunga transporter** till och från krossen kommer att ske varje vardag. Vägen mellan Rydbo och Arninge centrum (Rydbovägen) är den enda väg som cyklister, mopedister och gående från Rydbo till Arninge/Täby kan använda. Då vägen saknar cykel-/gångväg, och dessutom redan idag är lerig och hal vid utfarten från Rydbokrossen p.g.a. in- och utfartstrafiken därifrån, kommer trafiksäkerheten att starkt försämrats om NCC:s planerade utbyggnad genomförs.

De stora grönområdena kring Rydbo används flitigt av boende, barn på förskolor och skolor samt besökare för rekreation, motion, svamp- och bärplockning. Vandringsleden Blå leden passerar genom samhället och en del av Roslagsledens sträckning går mellan Rydbokrossen och Ullnaområdet. Vid tidigare sprängningar har det förekommit att stenar okontrollerat kastats in i skogsområdet mellan skol- och bostadsområdet väster om Rydbovägen och krossområdet med risk för personskador och materiella skador.

För ett par år sedan iordningsställdes av markägaren ett **viltvatten** i det bortsprängda berget vid Rydbokrossen. I samband med detta gav också ägaren ett löfte till Rydbo sockenlag om att all sprängning vid krossen skulle upphöra. Viltvatten anläggs som en naturvårdande åtgärd främst för att skapa ett gynnsamt häckningsområde för fåglar men även för att i övrigt gynna flora och fauna. Enligt Länsstyrelsens egna uppgifter har den som anlägger ett viltvatten ett åtagande att sköta detta "så att dess funktion består" under minst 20 år vilket vi boende bedömer det som helt osannolikt om Rydbokrossen expanderar.

Vid Rydbokrossens absoluta närhet rinner Ullnaån, som bland annat hyser den rödlistade fisken nissöga och är fortplantningsområde för öring. Ullnaån bedöms enligt Länsstyrelsen ha ett **högt naturvärde som bör skyddas från påverkan av föroreningar**. Enligt "Grönplan för Täby kommun" föreslås ett åtgärdsprogram för att förbättra Ullnaåns åfåra och miljön kring ån.

Rydbo är i Österåkers kommuns översiktsplan som antogs 2006 utpekad som ett utvecklingsområde för **tillkommande bostadsbebyggelse**. Den egna kommunens planerade expansion av Rydbo med 100 nya bostäder samt Täby kommuns planer för Arninge/Ullnaområdet med 3 000 nya bostäder samt rekreationsområde är inte förenliga med NCC:s planerade verksamhet i Rydbokrossen.

Enligt översiktsplanen tangeras Rydbo som område för riksintresse. Enligt Länsstyrelsen är sådana områden särskilt värdefulla. "I ett område av riksintresse får områdets värde eller betydelse inte påtagligt skadas av annan tillståndspliktig verksamhet. Riksintresset väger alltid tyngre än ett eventuellt motstående lokalt allmänintresse och områden av riksintressen ska prioriteras i den fysiska planeringen." (Länsstyrelsens webbplats.)

Slutligen: Riksdagen har lagt fast femton kvalitetsmål som ska vara utgångspunkt för samhällets miljöarbete. Vi anser att NCC:s planer på en utökad verksamhet vid Rydbokrossen inte är förenlig med mål nr 1. Frisk luft, nr 2. Grundvatten av god kvalitet, nr 3. Levande sjöar och vattendrag, nr 4. Myllrande våtmarker, nr 8. Levande skogar, nr 9. Ett rikt odlingslandskap, nr 11. God bebyggd miljö samt nr 12. Giftfri miljö.

Ovanstående presenterade fakta och argument anser vi boende i Rydbo är argument nog för att Länsstyrelsen i Stockholm INTE ska godkänna NCC:s ansökan.

Besked om hur denna skrivelse handläggs av Länsstyrelsen i Stockholm såsom diarienummer, namn på handläggare och handläggningstid skickas till nedanstående kontaktperson som även sammanställt denna skrivelse och representerar de boende i Rydbo i detta ärende.

Boende i Rydbo genom

Birgitta Brink
Sturevägen 1
184 94 Rydbo
Tfn 08-732 94 19

Boende i Rydbo som stöder denna skrivelse och protesterar mot NCCs planerade verksamhet vid Rydbokrossen (namninsamling via gruppmejllistan Alla i Rydbo):

Birgitta Brink, Ulf Petersson, Sara Norrthon, Thomas Norrthon, Henrik Svensson, Julia Svensson, Anita Borg, Sven-Bertil Borg, Magnus Holmlund, Jonas Alzén, Ulrika Alzén, Bengt Alverborg, Bengt Hasselgren, Jenny Svärd, Peter Svärd, Sofie Halvarsson, Ola Halvarsson, Rune Algesten, Jakob Lindberg, Annika Lindberg, Madeleine Halvarsson, Helena Heuser, Bjarne Heuser, Linda Borg, Rickard Borg, Daniel Rinalder, Marie Minerbi, Hans Melin, Jakob Lindberg, Mona Werner, Hangry Dahlgren, Agneta Bremander, Mikael Bremander, Maria Albrechtsson Söderblom, Pelle Söderblom, Kjell Rovén, Birgitta Rovén, Fredrik Enander, Sofie Enander, Solveig Tolander, Eva Hasselgren, Linda Hofstetter, Chris Hofstetter, Maria Thordheim, Achileas Theodorou, Mats Lundgren, Jonas Zachrisson, Lena Zachrisson, Claire Lesbirel, Christian Hultén, Michael Lindholm, Håkan Gabrielsson, Susanne Gabrielsson, Titti Eriksson, Johan Eriksson, Annie-Gerd Lundén Szczesny, Walle Szczesny, Ami Ghajar, Anna Beatus, Kerstin Nilsson, Gisela Jonsén, Ingrid Olsson, Dan Kyhlborg, Annika Forsberg, Olov Källström, Inger Pleiner, Frida Söderström, Christian Sigurdsson, Susannah Sigurdsson, Ulrika Taylor, Graham Taylor, Jenny Sellberg, Daniel Sellberg, Anna Baetus, Robert Baetus, Anita Lundkvist, Mikael Lundkvist, Ulla Cervin-Persson, Hans Larsson, Julia Svensson, Kristofer Wallér, Sofia Wallér, Jan Garefelt, Maria Walde, Björn Borg, Helén Lindkvist, Mona Skoglund, Rolf Larsson Henriksen, Charlott Henriksen, Mats Lorenzen, Sven-Erik Söderlind, Catarina Söderlind, Pontus Stenström, Karin Borgenstierna, Håkan Svensson, Nicklas Sandell-Jillbåge, Carina Holmgren, Carolin Anzalone, Joseph Anzalone, Christine Karlsson, Mark Karlsson, Fredrik M Persson, Josefine Norefjord, Anna Fischer, Klas Edwall, Alexis Lobodin, familjen Toftegaard, familjen Planberg, familjen Nilsson, familjen Frogestam, familjen Grossman, familjen Ernlund.

AU § 204

Dnr KS 2011/226-000000

Utdrag: akten, KS

Revidering av delegationsordning för Kommunstyrelsen**Ärende**

Kommunfullmäktige tog den 19 december 2011, § 222 beslut om att överföra ansvaret för introduktion av nyanlända flyktingar från Kommunstyrelsen till Socialnämnden från och med den 1 januari 2012. Kommunstyrelsens delegationsordning föreslås med anledning beslutet revideras så att aktuell delegation rörande ansvarsområdet utgår.

Tidigare beredning

– Kommunstyrelsens kontor/ kommunkansliet redogör för ärendet i tjänsteutlåtande daterat 2011-12-08.

Arbetsutskottets förslag**Kommunstyrelsen beslutar**

Kommunstyrelsens delegationsordning revideras genom att följande delegation utgår ur delegationsordningen:

11.1 Beslut avseende regional verksamhet för samhällsorientering i Stockholms län.

Kommunstyrelsens kontor/
kommunkansliet
Jakob Etaat

2011-12-08 Dnr *KS2011/226-002(4)*

Till Kommunstyrelsen

Revidering av delegationsordning för Kommunstyrelsen

Beslutsförslag

Kommunstyrelsen beslutar

Kommunstyrelsens delegationsordning revideras genom att följande delegation utgår ur delegationsordningen:

11.1 Beslut avseende regional verksamhet för samhällsorientering i Stockholms län.

Bakgrund

Förslag föreligger från Kommunstyrelsen (2011-12-05, § 234) om att ansvaret för introduktion av nyanlända flyktingar förs över från Kommunstyrelsen till Socialnämnden från och med den 1 januari 2012. Kommunstyrelsens delegationsordning föreslås med anledning av denna förändring revideras så att aktuell delegation rörande ansvarsområdet utgår.

Katarina Leinar
Tf. kanslichef



Jakob Etaat
kommunsekreterare

AU § 144

Dnr KS 2011/75-811

(5)

Utdrag: ~~akten, KS~~**Svar på motion – Badbuss till Domarudden (Ann-Christine Furustrand (S))****Ärende**

Ann-Christine Furustrand (S) föreslår i motion väck i Kommunfullmäktige den 17 maj 2010, § 77 att en utredning görs om förutsättningarna för att upprätta en kollektiv förbindelse till Domarudden.

Tidigare beredning

- Kultur- och utbildningsnämnden har behandlat ärendet den 6 september 2011, § 129.
- Kultur- och utbildningsnämndens ordförande redogör för ärendet i beslutsförslag daterat 2011-08-23.

Yrkanden

- Ann-Christine Furustrand (S) yrkar, i enlighet med Kultur- och utbildningsnämndens beslutsförslag, om bifall till motionen.
- Michaela Fletcher Sjöman (M) yrkar i enlighet med Kultur- och utbildningsnämndens ordförandes beslutsförslag.

Ordföranden finner att Arbetsutskottet beslutar i enlighet med Michaela Fletcher Sjömans (M) yrkande.

Votering

Votering begärs och verkställs med Ja-röst för bifall till Michaela Fletcher Sjömans (M) yrkande och Nej-röst för bifall till Ann-Christine Furustrands (S) yrkande.

Voteringen utfaller enligt nedan med 3 Ja-röster mot 1 Nej-röst.

Ja-röst

Johan Boström (M)
Elisabeth Gunnars (FP)
Michaela Fletcher Sjöman (M)

Nej-röst

Ann-Christine Furustrand (S)

Arbetsutskottet har således beslutat i enlighet med Michaela Fletcher Sjömans (M) yrkande.

Forts.

Forts. § 144

Arbetsutskottets förslag

Kommunstyrelsen föreslår Kommunfullmäktige besluta

Motionen anses besvarad med hänvisning till att det under mandatperioden planeras en gång- och cykelväg till Domarudden.

KUN § 129

Dnr. 2011/54-811

Utdrag: Akt, KS/KF

ÖSTERÅKERS KOMMUN KANSUET	
2011-09-14	
Dnr 2010/75	Bpl 811

(3)

Svar på motion "Badbuss till Domarudden"

Ann-Christine Furustrand (S) har väckt en motion i Kommunfullmäktige den 17 maj 2010, §77 om förutsättningarna för att upprätta en kollektiv förbindelse till Domarudden.

Beredning

Ärendet behandlas i beslutsförslag, daterat 2011-08-23.

Yrkande

- Klas-Göran Wändesjö (S) yrkar att motionen bifalles.

Proposition

Ordförande ställer proposition på Kultur- och utbildningsnämndens ordförandes beslutsförslag mot Klas-Göran Wändesjö (S) yrkande och finner att Kultur- och utbildningsnämnden bifaller Klas-Göran Wändesjö (S) yrkande.

Votering

Votering begärs och verkställs med Ja-röst för bifall till Kultur- och utbildningsnämndens ordförandes beslutsförslag och Nej-röst för bifall till Klas-Göran Wändesjö (S) yrkande.

Votering utfaller enligt bilagd voteringslista med 5 Ja-röster och 7 Nej-röster och 1 som avstår.

Kultur- och utbildningsnämnden beslutar således att bifalla Klas-Göran Wändesjö (S) yrkande.

Kultur- och utbildningsnämndens förslag

Kultur- och utbildningsnämnden föreslår Kommunfullmäktige besluta:

1. Motionen bifalles.

Bilaga voteringslista

HANDLÄGGNING	REMISS	KÄNNEDOM
CF	KF och IGS	Exp
	KF och MAP	

Sammanträdesdatum 2011-03-06

Ledamöter	Närv.	Tjänst gör.	Vot § 129			Vot § 131			Vot §		
			Ja	Nej	avst	Ja	Nej	avst	Ja	Nej	avst
Elisabeth Gunnars (FP)			X			X					
Peter Rönnlund (M)	—										
Klas-Göran Wändesjö (S)				X			X				
Anneli Undén (M)			X			X					
Mary X Jensen (M)			X			X					
Leif Wicklund (M)			X			X					
Tommy Hellström (FP)	—										
Laila Selkälä (C)				X		X					
Arne Ekstrand (KD)					X	X					
Hilda Gonzalez (S)				X			X				
Kristina Embäck (S)	—										
Sara Kjernholm (MP)				X				X			
Peter Nummert (RP)				X		X					
Ersättare											
Kristina Lemon (M)		/		X				X			
Mats Ifvarsson (M)	—										
Angelica Tallin Olausson (M)		/	X			X					
Ulrika Walberg (ÖP)	—										
Tommy Rindewall (S)		/		X			X				
Lars Graf (MP)	—										

5 st 7 st 1st 8 st 3st 2st

Ordning för inkallande av ersättare:

Justerare:

M: M, FP, C, KD, ÖP
 FP: FP, M, C, KD, ÖP
 KD: KD, C, ÖP, M, FP
 C: C, KD, ÖP, FP, M
 ÖP: ÖP, C, KD, M, FP
 S: S, MP, V
 RP: RP, KD
 MP: MP, V, S, RP
 V: V, MP, S

Klas-Göran Wändesjö

Deltagande tjänstemän m fl:

Elisabeth Johansson för. chef, Kerstin Johansen, Helena Uvk, B,
 Moe, Birgitta Johansson, Linn Lundeberg, Ann-Katrin Floden, revisor, Inge

Westerlund - Lars förbunden

Kultur- och utbildningsnämnden
Elisabeth Gunnars

2011-08-23 Dnr 2011/54-811 (2)

Till Kultur- och utbildningsförvaltningen

Svar på motion angående badbuss till Domarudden.

Ärende

Ann-Christine Furustrand (S) föreslår i motion väckt i Kommunalfullmäktige den 17 maj 2010, §77, att en utredning görs om förutsättningarna för att upprätta en kollektiv förbindelse till Domarudden.


Beslutsförslag

Kultur- och utbildningsförvaltningen föreslår Kommunfullmäktige besluta

Motionen anses besvarad med hänvisning till att under mandatperioden planeras en gång- och cykelväg till Domarudden.

Bakgrund

I motionen nämns att till exempel ordna en kollektiv förbindelse mellan Åkersberga och Domaruddens friluftsgård. Syftet med en bussförbindelse är att öka tillgängligheten till anläggningen. Istället för en badbuss kommer vi under mandatperioden att bygga en gång- och cykelväg till Domarudden. Det skulle öka möjligheten för flera att ta sig till Domarudden utan bil.



Elisabeth Gunnars
Ordförande Kultur- och utbildningsnämnden

Mid. 20 10. 741

Motion

Till Österåkers kommunfullmäktige

2010-05-05



ÖSTERÅKERS KOMMUN KANSLIET	
2010-05-11	
Dnr 2010.75	Dnr 811

Badbuss till Domarudden

Österåker skall nu börja lansera sig som turistkommun och bör därför se över vad som kan göras för att till exempel öka den inhemska turismen. Detta kan göras på många olika sätt. Ett sådant sätt kan vara att se till att det går att med kollektiva färdmedel, till exempel buss, kunna färdas från Centrala Åkersberga till och från exempelvis vackra Dommarudden.

En sådan busstransport skulle därutöver ge människor med funktionshinder, samt de som inte har tillgång till egen bil, möjlighet att kunna ta del av Dommarudden som är kommunens främsta friluftsområde, med bad och rekreation, och välbesökt midsommarfirande, etc.

Hur en sådan busstransport skulle kunna införas bör därför utredas och i det sammanhanget kan man se om det kan ske i samarbete med till exempel den ringlinjetrafik som finns, eller på annat sätt.

Jag föreslår därför att Österåkers kommun utreder möjligheten att införa en busstransport mellan centrala Åkersberga och våra badplatser, däribland Dommarudden.

För socialdemokraterna


Ann-Christin Furustrand (s)

HANDLÄGGNING	REMISS	KÄNNEDOM
RF ordl		
RF sek.		
		EXP 10/5

AU § 206

Dnr KS 2011/199-409 \ ' ' J

Utdrag: akten, KS

Svar på motion – Angående inrättandet av ett miljöpris i Österåkers kommun (Michael Solander (MP))

Ärende

Michael Solander (MP) föreslår i motion väckt i Kommunfullmäktige den 26 oktober 2011, § 173 att Österåkers kommun ska inrätta ett miljöpris som årligen utdelas till en person, en förening eller ett företag som är verksam inom Österåkers kommun för förtjänstfulla insatser inom miljö-, klimat- och/eller naturvårdsområdet.

Tidigare beredning

– Kommunstyrelsens ordförande redogör för ärendet i beslutsförslag daterat 2011-12-12.

Arbetsutskottets förslag

Kommunstyrelsen föreslår Kommunfullmäktige besluta

Motionen avslås med hänvisning till att Österåkers kommun i dagsläget utfärdar miljödiplom till företag som har miljöledningssystem eller har fått Svanenmärkning.



Kommunstyrelsens ordförande
Michaela Fletcher Sjöman

2011-12-12

Dnr *KS 2011/199-409 (3)*

Till Kommunstyrelsen

Svar på motion – Angående inrättandet av ett miljöpris i Österåkers kommun

Ärende

Michael Solander (MP) föreslår i motion väckt i Kommunfullmäktige den 26 oktober 2011, § 173 att Österåkers kommun ska inrätta ett miljöpris som årligen utdelas till en person, en förening eller ett företag som är verksam inom Österåkers kommun för förtjänstfulla insatser inom miljö-, klimat- och/eller naturvårdsområdet.

Beslutsförslag

Kommunstyrelsen föreslår Kommunfullmäktige besluta

Motionen avslås med hänvisning till att Österåkers kommun i dagsläget utfärdar miljödiplom till företag som har miljöledningssystem eller har fått Svanenmärkning.

Bakgrund

Österåkers kommun har i samverkan med ett flertal andra kommuner i Stockholms län genomfört en upphandling som möjliggör för företagare i våra kommuner att till en reducerad kostnad införa miljöledningssystem och miljöcertifiering.

Näringslivsenheten placerat under Kommunstyrelsen delar årligen ut miljödiplom till de företag i kommunen som infört ett miljöledningssystem enligt ISO 14001 eller motsvarande eller som fått Svanenmärkning. Detta sker årligen på kommunens stora näringslivsdag i november. Innehavare av sådan certifiering får behålla sitt diplom så länge som man uppfyller de krav som ställs på certifierade företag vilka bland annat omfattar årlig miljörevision.

Andemeningen i motionen är viktig men vi måste också komma ihåg att kommunen även innehar en myndighetsroll i vilken den ska bevaka att miljökrav efterlevs för att tillvarata alla miljöaspekter. Därför bör man också fundera över om kommunen ska ge pris till företag som kommunen ibland kanske måste utöva sin myndighetsroll mot. Genom att som idag tilldela miljödiplom till de företag som väljer att miljöcertifiera sig uppmuntrar kommunen på ett positivt sätt de företag som aktivt arbetar för en förbättrad miljö.



Michaela Fletcher Sjöman
Kommunstyrelsens ordförande



ÖSTERÅKERS KOMMUN KANSLIET	
2011-10-17	
Dnr 2011/199	Dnr 409

Åkersberga 2011-10-10

MOTION TILL KOMMUNFULLMÄKTIGE ÖSTERÅKER**Angående inrättande av ett miljöpris i Österåkers kommun**

Österåkers kommun uppmuntrar engagerade medborgare och föreningar genom både stipendier och priser.

Miljöpartiet de Gröna vill uppmuntra alla att ta ett ökat ansvar inom miljö-, klimatområdet och/eller naturvårdsområdet.

Hållbar utveckling är central i alla kommuner och detta förslag kan vara en del i arbetet att visa på hur vi kan omsätta våra målsättningar på miljöområdet till praktiskt miljöarbete.

Kommuner, landsting, riksdagen och företag har ett mycket stort ansvar för att vi får en hållbar utveckling, men det finns också ett individuellt ansvar.

Genom vår konsumtion och livsstil påverkar var och en av oss framtiden för oss som lever nu i Österåker och på andra delar av jorden, men även kommande generationers förutsättningar att få rent vatten, frisk luft att andas, giftfri mat m.m.

Österåkers kommuns miljöpris bör delas ut som stöd eller uppmuntran för förtjänstfull insats inom miljö-, klimat och/eller naturvårdsområdet. Priset ska delas ut till en person, en förening eller ett företag som är verksam inom Österåkers kommun. Miljöpriset utdelas årligen med belopp som kommunfullmäktige anvisar för ändamålet.

Mot bakgrund av ovanstående föreslås kommunfullmäktige besluta

Att Österåkers kommun ska inrätta ett miljöpris som årligen utdelas till en person, en förening eller ett företag som är verksam inom Österåkers kommun för förtjänstfulla insatser inom miljö-, klimat- och/eller naturvårdsområdet.

Michael Solander

Miljöpartiet de Gröna Österåker

HANDLÄGGNING	KÄNNEDOM	KÄNNEDOM
KE	KFO/IGS	Exp
	KFaber/MAP	



KS meddelanden 2011-11-25--2012-01-12

Dok. nr.	Beskrivning	Dokumentdatum
KS 2011/0212-05	Beslut - KF § 184/2011 detaljplan för Östra Kanalstaden (bordlagt)	2011-11-28
KS 2010/0125-119	Beslut - KUN § 175/2011 Val av ledamot till kulturutskottet	2011-11-29
KS 2011/0058-56	Beslut - KUN § 172/2011 månadsuppföljning per september och oktober 2011	2011-11-29
KS 2011/0189-04	Beslut - KUN § 176/2011 tjänstedeklarationer för Kultur- och utbildningsförvaltningen	2011-11-29
KS 2011/0213-04	Beslut - KUN § 174/2011 sammanträdestider för Kultur- och utbildningsnämnden 2012	2011-11-29
KS 2011/0058-60	Beslut - SN § 201/2011 månadsuppföljning per den 2011-11-30 (godkänns)	2011-12-15
KS 2011/0103-03	Beslut - SN § 202/2011 svar på motion - angående föräldrastöd till föräldrar med barn mellan 0 och 18 år	2011-12-15
KS 2010/0004-09	Beslut - VON § 273/2011 svar på motion Action-dator i Österåker nu	2011-12-20
KS 2011/0058-64	Beslut - VON § 271/2011 Vård- och omsorgsnämndens månadsuppföljning per den 2011-11-30	2011-12-20
KS 2010/0125-127	Beslut - Förordnande som vigsselförrättare enligt 4 kap. 3 § äktenskapsbalken (1987:230)	2011-12-27
KS 2011/0216-03	Beslut - Kommunstyrelsens i Österåkers kommun beslut 2011-12-19, § 249 laglighetsprövning enligt kommunallagen (KL) nu fråga om avvisning	2012-01-09
KS 2012/0004-01	Förslag till definition av utanförskap och integration i Österåkers kommun	2012-01-12
KS 2012/0005-01	Förslag på arbetsmarkandasåtgärder med syfte att främja integrationen	2012-01-12

15

Beslut delegerade av Kommunstyrelsen**2011-11-25 – 2012-01-12**

Pärmflik	Delegation	Tidsperiod	Antal
1	Allmänna ärenden	2011-11-25 – 2012-01-12	0
2	Personalärenden	2011-11-25 – 2012-01-12	236

