



Övergripande lokaliseringsanalys till Österåkers kommuns ÖP 2040

2020-09-09

I stort sett klar version till TMOB 2020-09-22

Kartor behöver kompletteras

Viss korrektur och layout återstår

Projektledare:

Maria Cassel, Krister Sernbo,
Österåkers kommun

Slutversion: 2020-09-09

Version till TMOB 200922

Utredningen har tagits fram av
Österåkers kommun i samarbete
med Ekologigruppen AB.

Innehåll

Inledning	4
Bakgrund	4
Syfte	4
Metod och upplägg	4
Avgränsning	5
Sammanfattning	6
Österåkers kommun i framtiden	10
Sverigeförhandlingen	10
Aktuell översiktsplan: ÖP 2040	10
Lokaliseringsalternativ och avvägningar	14
Urval av alternativ i ÖP-arbetet	14
1. Österskärs och Tuna gårds stationer	16
2. Åkersberga station	16
3. Åkers Runö station	21
4. Täljö station	22
5. Rydbo station	24
6. Arninge station och resecentrum	24
7. Övriga områden med möjlig god kollektivtrafik	24
Övriga utpekade utvecklingsområden	26
Föreslagen utveckling enligt ÖP	27
Planeringsaspekter	29
Bostadsutveckling	29
Hållbart resande	29
Social hållbarhet: service, trygghet och möten	30
Gator och trafik	31
Teknisk försörjning	31
Kulturvärden	33
Naturvärden	33
Rekreativvärden	35
Jordbruksmark	35
Risk och hälsa	37
Utvärdering av utvecklingsområden	40
Skala för bedömning	40
Bedömning av planeringsaspekterna	40
A. Åkersberga stad	44
B. Huvudstråk och lokala knutpunkter	45
C. Västra fastlandet	55
D. Norra fastlandet	57
E. Fastlandets kuststräcka	59
F. Skärgården	61
Referenser	63

Inledning

Bakgrund

Varje kommun ska enligt plan- och bygglagen ha en aktuell översiktsplan, som omfattar hela kommunen. Vid planläggningen ska hänsyn tas till både allmänna och enskilda intressen och den ska syfta till att mark- och vattenområden används för det eller de ändamål som områdena är mest lämpade för med hänsyn till beskaffenhet, läge och behov. Företräde ska ges åt sådan användning som från allmän synpunkt medför en god hushållning (PBL 2kap 2§). Bestämmelserna om hushållning med mark- och vattenområden i 3 kap. och 4 kap. 1-8 §§ miljöbalken ska tillämpas. Mark får endast tas i anspråk för att bebyggas om marken från allmän synpunkt är lämplig för ändamålet. I samband med planläggningen ska en identifiering, beskrivning och bedömning av rimliga alternativ med hänsyn till planens syfte och geografiska räckvidd, genomföras. En sådan prövning har genomförts inom ramen för arbetet med kommunens ÖP 2040.

Enligt en prövning i mark- och miljödomstolen, är kommunens översiktsplan i vissa fall inte tillräckligt tydlig med hur avvägningar mellan olika intressen gjorts i relation till specifikt jordbruksmark. Denna beskrivning innehåller därför en utveckling och analys av de avvägningar som gjordes i samband med översiktsplanarbetet i detta hänseende. Där ny kunskap om förutsättningarna har tillkommit refereras också till dessa.

Denna utredning bör ses tillsammans med den Hållbarhetsbedömning, inklusive MKB, som utarbetades inom arbetet med översiktsplan 2040. Den bör också ses tillsammans med kommunens strategi för jordbruksmark (2020).

Syfte

Syftet med denna lokaliseringsanalys är att förtydliga och analysera kommunens process med att identifiera, beskriva och bedöma rimliga alternativ för bebyggelseutvecklingen inom översiktsplanens geografiska räckvidd, kopplat till översiktsplanens syfte och mål, samt till Sve-rigeförhandlingen.

Analysen ska ge svar på frågan om de utpekade utvecklingsområdena kan bidra till att uppnå översiktsplanens syfte och mål och till det som i miljöbalken kallas ”väsentligt samhällsintresse”. Den ska också svara på om alternativ har beaktats för att belysa om planens syfte och mål kunde ha uppnåtts bättre på andra områden än de utpekade.

Metod och upplägg

I det första avsnittet, *Österåkers kommun i framtiden*, presenteras översiktsplanens inriktning och föreslagna bebyggelseutveckling i kommunen fram till 2040 med sikte på 2060.

I nästa kapitel, *Lokaliseringsalternativ och avvägningar*, beskrivs på vilka grunder de olika utrednings och utvecklingsområdena har pekats ut, samt vilka områden som bedömts vara olämpliga att utveckla. Kapitlet utgår från utbyggnadsstrategin, där möjligheter att utveckla sammanhållen, blandad bebyggelse i anslutning till Roslagsbanans stationer har

varit styrande. Kapitlet beskriver de avvägningar som har gjorts på ett tydligare sätt än i ÖP. Kapitlet kan ses som en fördjupad beskrivning av kommunens utbyggnadsstrategi.

#Fördjupning om jordbruksmark?

Kapitlet *Planeringsaspekter* beskriver ett antal av de mest betydande aspekter för lokalisering som tillämpats i ÖP-arbetet, med utgångspunkt från aspekter i Miljöbalken och PBL. De planeringsaspekter som belyses är: bebyggelseutveckling, hållbart resande, social hållbarhet, gator och trafik, teknisk försörjning, kulturmiljövärden, naturvärden, rekreativvärden, jordbruksmark samt risk och hälsa.

I kapitlet *Utvärdering av utvecklingsområden* har utpekade områden för bebyggelseutveckling analyserats och utvärderats utifrån dessa planeringsaspekter. Möjliga utvecklingsområden är hämtade från en kommunövergripande indelning i gällande översiktsplan. Eftersom behovet av detaljeringsnivå i tätorten bedömts som högre än utanför tätorten, samt att tätorten är uppdelad i två utvecklingsområden och åtta lokala knutpunkter med skiftande karaktär, har även de lokala knutpunkterna utvärderats. Det ska understrykas att alla dessa ingår i kommunens samlade utbyggnadsstrategi och inte utgör alternativ för utveckling. Bortvalda alternativ beskrivs dock i kapitel två.

Avgränsning

För att göra en jämförelse av föreslagna utvecklingsområden och lokala knutpunkter, beskrivs dessa utifrån ett antal planeringsaspekter. Dessa har valts ut utifrån aspekter som beskrivs som viktiga i Miljöbalken och PBL, men som också varit betydelsefulla för kommunens lokalisering.

Till analysen av påverkan på jordbruksmark har nya kartunderlag tagits fram. Sedan översiktsplanen togs fram har ny kunskap i övrigt tillkommit främst vad gäller risker kring klimatanpassning samt naturvärden. Kunskapen kring förutsättningarna för hållbart resande har också fördjupats genom arbetet med Trafik- och mobilitetsplan.

Geografiskt täcker analysen hela kommunen och utgår från den indelning av kommunens utvecklingsområden som använts i översiktsplanen, se karta 1 och 2 nedan. Även tidshorisonten följer översiktsplanens med fokus på utvecklingen i kommunen till 2040 och utblick mot 2060.

Sammanfattning

Klimatsmarta stadsdelar

Att utveckla klimatsmarta stadsdelar ses som en överlevnadsfråga, eftersom många stadsstrukturer idag ger upphov till ett stort transportbehov och ett beroende av personbil. Möjligheterna till hållbar energiförsörjning kan också bero av strukturen.

Frågan har stor betydelse i Österåkers kommun, där invånare idag behöver genomföra ett stort antal transporter varje dag, samtidigt som personbil utgör det mest attraktiva transportslaget. Tätorten Åkersberga präglas till stor del av fragmenterat gatunät som inte är optimalt för promenad och cykling och som inte ger optimal tillgång till kollektivtrafikens stationer och hållplatser. Tillgången till service, aktiviteter, arbetsplatser, utbildning etcetera är inte heller alltid god utan personbil.

Kommunens översiktsplan syftar till att utveckla en sammhållen stadsbygd där tillgängligheten för gång- och cykel är hög och tillgången till kollektivtrafik god. Genom att utveckla goda lägen för service, aktiviteter och mötesplatser minskar också behovet av resor. Detta förväntas minska behovet av transporter, öka andelen hållbara transporter och minska utsläppen av växthusgaser.

En sammanhängande bebyggelse ger också bättre möjligheter för hållbara energilösningar som t.ex. fjärrvärme.

Analysen visar hur översiktsplanens syfte varit vägledande för lokaliseringen, nämligen att åstadkomma ett väsentligt tillskott av bostäder inom ramen för klimatsmarta, attraktiva och hållbara stadsdelar. De principer för lokalisering som använts i arbetet med ÖP har givit ett samlat urval av områden som kan förverkliga planens syfte, där varje område har förutsättningar att utvecklas som ett väsentligt samhällsintresse.

Analysen visar också att de alternativa områden som valts bort, och ej föreslagits för bebyggelseutveckling, antingen har sämre förutsättningar att uppnå planens syfte och mål, med sämre förutsättningar att fungera som ett väsentligt samhällsintresse, eller rymmer särskilt betydelsefulla ekosystemtjänster (eller båda).

Genom analysen blir det tydligt att alla betydande utvecklings- och utredningsområden rymmer konflikter mellan olika värden. Detta beskrivs också i översiktsplanens hållbarhetsbedömning. Flera konflikter går att hantera med tekniska lösningar (klimatrisker, risker vid väg och järnväg, buller, dagvatten, förorenad mark, etcetera). Andra konflikter kan hanteras i den mer detaljerade planeringen så att konsekvenser för tex naturvärden, kulturmiljövärden och jordbruksmark minimeras eller undviks.

I de största utvecklingsområdena, Åkersberga stad, Åkers Runö, Täljö och Näs, är utvecklingen inte möjlig utan att bygga på jordbruksmark. Lokaliseringen grundar sig dock på tydliga möjligheter att skapa klimatsmarta, attraktiva och hållbara stadsdelar med stor betydelse för kommunens utveckling, och definieras som väsentligt samhällsintresse. Alternativa områden till dessa har beaktats i arbetet med översiktsplanen, men förkastats då de antingen inte kan bidra med den önskade hållbarheten (väsentligt samhällsintresse) eller behövs för tätortsnära ekosystemtjänster.

Analysen visar också att kommunens planerade bebyggelseutveckling på ett bra sätt kan möta utmaningen att utveckla klimatsmarta, attraktiva och hållbara stadsdelar. Med få undantag ger de utpekade områdena goda möjligheter att utveckla bostäder med blandad bebyggelse intill spårstation eller buss med hög turtäthet som kopplar till station. Stadsdelarna kan utvecklas med hög framkomlighet för gång- och cykel och med hög andel trygga gaturum. Tillgången till service, kollektivtrafik, arbetsplatser, utbildning, mötesplatser etcetera kan utvecklas till en god nivå. Med den samlade tätortsutvecklingen finns möjligheter att omföra en betydande andel transporter från personbil till kollektivtrafik, gång och cykel.

Lokalisering med hänsyn till syftet

Huvuddelen av de utpekade utvecklings- och utredningsområdena utgör viktiga förutsättningar för kommunen att utveckla klimatsmarta, attraktiva och hållbara stadsdelar, med utrymme för den önskade mängden bostäder.

Alla större utvecklingsprojekt kommer att kunna kopplas till Roslagsbanans stationer, antingen på gångavatsänd eller med en kortare bussförbindelse med täta turer. Stadsdelarna kommer att kunna utformas med hög tillgänglighet för gång- och cykel och med hög tillgänglighet till station och busshållplats.

Mindre utvecklingsprojekt förväntas kunna bidra till översiktsplanens syfte genom att förstärka lokala knutpunkter, förstärka betydelsefulla stråk med kollektivtrafik, medge utveckling av samhällsservice där sådan saknas eller binda samman fragmenterad stadsbygd.

Den föreslagna utvecklingen av de lokala knutpunkterna i skärgården rymmer en liten del av det önskade bostadstillskottet. Här ges istället möjligheter att utveckla småskalig men betydelsefull samhällsservice, en variation i bostadsbeståndet, bättre kollektivtrafik m.m.

Enstaka utredningsområden har i dagsläget ingen uppenbar funktion för syften i ÖP som skulle kunna motivera konflikter med andra betydande värden, eller kunna beskrivas som ett väsentligt samhällsintresse. Detta kommer att belysas när utredningen av dessa genomförs.

Lokalisering med hänsyn till alternativ

Valet av utvecklingsområden har utgått ifrån möjligheterna att uppnå översiktsplanens syfte. Befintliga förutsättningar har varit en utgångspunkt för förslaget, där Roslagsbanans stationer har varit i fokus. Befintliga busslinjer, med hög turtäthet, har hanterats som en tillgång, liksom möjligheterna att utveckla nya busslinjer med hög turtäthet och koppling till stationerna. Den befintliga tätortens utbud av service, aktiviteter, mötesplatser etcetera har också använt som en utgångspunkt, på samma sätt som sådana kvaliteter i de lokala knutpunkterna.

Möjligheterna att åstadkomma sammanhängande bebyggelse har varit en stark ambition, för att ge möjligheter åt god kollektivtrafik och hög tillgänglighet med gång och cykel till bl.a. service, kollektivtrafik och mötesplatser. Ambitionen är en förutsättning för att utveckla klimatsmarta stadsdelar, men också för att nå attraktivitet, trygghet och andra hållbarhetsaspekter.

Behovet av olika stadsnära ekosystemtjänster ställer dock krav på en grönstruktur med utrymme för olika ekosystemtjänster som dagvattenhantering, skyfallshantering, rekreation, odling, pollinering, etcetera. Det innebär att flera ytor har undantagits från förslag till bebyggelseutveckling.

I avvägningen mellan att föreslå bebyggelse eller grönstruktur har möjligheterna till att uppnå planens syfte och tillgodose behovet av ekosystemtjänster beaktats. Möjligheterna att pröva alternativa lokaliseringar och strukturer har prövats, men har ur ett allmänt intresse betraktats som dåliga. De mer centrala av de bortvalda ytorna har i första hand en avgörande betydelse för kommunens ekosystemtjänster.

De ytor som ligger på längre avstånd från Roslagsbanans stationer eller från betydande kollektivtrafikstråk, har inte pekats ut för utveckling. Dels för att de är viktiga som ekosystemtjänster, men också för att de inte kan uppfylla översiktsplanens syfte. Några utredningsområden ligger dock i sådana lägen och här måste avvägningar göras när en utredning blir aktuell.

Lokalisering med hänsyn till värdekonflikter

Samtliga utvecklings- och utredningsområden rymmer konflikter mellan bebyggelseutveckling och olika värden eller risker.

Utgångspunkten för en lokalisering har varit att det ska vara möjligt att hantera de risker som finns så att en säker miljö kan uppnås. Åkersberga stad är det mest utsatta området med risker förknippade med översvämning, skyfall, skred, järnvägstrafik, farligt gods, buller och förorenad mark. Samtidigt visar de utredningar som genomförts i samband med Åkersberga centrum och Kanalstaden, att riskerna är möjliga att hantera.

Många utvecklingsområden rymmer höga natur-, kulturmiljö- och rekreativvärden. Utgångspunkten är att ta hänsyn till dessa värden i mycket hög grad. Detta innebär stora utmaningar, men planeringen hittills har visat att det finns möjligheter till detta. Större områden med kulturhistoriskt värdefulla landskap är dock svåra att hantera. Där konflikter inte kan lösas, ställs särskilt höga krav på projektets betydelse för att nå översiktsplanens syfte och en hållbar utveckling.

Alla större utvecklingsområden rymmer konflikter med jordbruksmark och dess tillhörande värden. Miljöbalken klargör att jordbruksmark inte ska bebyggas och att undantag endast kan komma ifråga för projekt som utgör ett väsentligt samhällsintresse. Dessa områden är från början utpekade just för att de antas betydelsefulla för att utveckla bebyggelse av väsentligt samhällsintresse, där alternativa områden har prövats. I planläggningen av dessa områden ska hänsyn till jordbruksmarkens tas och förutsättningar för stadsnära odling ska tillvaratas på kvarvarande odlingsmark. Det väsentliga samhällsintresset ska beskrivas och utvecklas så långt möjligt, samt regleras i plandokument och hållbarhetsprogram.

Samma krav ställs på utvecklingsprojekt, om det någon gång blir aktuellt att åberopa det särskilda skälet att en utveckling utgör ett ”angeläget allmänt intresse”.

Väsentligt samhällsintresse

I arbetet med en jordbruksmarksstrategi (beräknas antas i slutet av 2020), har kommunen gjort en fördjupad tolkning av miljöbalkens begrepp ”väsentligt samhällsintresse”. Här preciseras krav på den bebyggelseutveckling som kan vara aktuell på jordbruksmark. För projekt som tar jordbruksmark i anspråk för bebyggelse, ska det väsentliga samhällsintresset preciseras och regleras genom planbestämmelser och hållbarhetsprogram, så att ingen jordbruksmark går förlorad utan att ett väsentligt samhällsintresse kan säkerställas.

Tolkningen av begreppet rymmer bl.a. följande riktlinjer:

- tillgång till kollektivtrafik med hög turtäthet
- hög tillgänglighet till service, aktiviteter och målpunkter med attraktiva gång- och cykelvägar
- god tillgång till service, aktiviteter, mm
- effektiv markanvändning, där varje yta har en tydligt gestaltad tillhörighet och funktion och låg andel ytor för trafik och parkering
- ett sammanhängande och finkaskigt nät av gator
- hög trygghet i gaturum och allmänna platser i linje med Bo Trygg 2030
- möjligheter till funktionsblandning och blandning av bostadsformer
- mm
-

Österåker 2040

I översiktsplanen har en visionsbild tagits fram för Österåker 2040. Visionen pekar ut följande målbilder:

- Kommunen har en befolkning på 70 000 – 75 000
- Österåker är en attraktiv skärgårds-kommun, en viktig port till Stockholms skärgård, och har en tydlig identitet i Stockholmsregionen.
- Det finns en levande landsbygd och aktiva jord- och skogsbruk.
- Lokala knutpunkter har utvecklats på landsbygden och skärgården med god tillgång till offentlig och kommersiell service.
- Åkersberga som en modern stad med småstadskaraktär erbjuder mötesplatser och aktiviteter för alla, dag- och kvällstid året om.
- Det finns hållbara transportsystem, attraktiva och trygga offentliga platser, parker, grönområden och grönstråk.
- Åkersberga erbjuder en variation av bostäder, arbetsplatser, och service.
- Det finns goda möjligheter att tillgodose sina behov lokalt. Österåker har en mångfald av skolor, vård, omsorg, bostäder, arbetsplatser, kultur och fritid som speglar medborgarnas behov och är av god kvalitet.
- Kommunen utvecklas med medborgarna i fokus och med möjlighet till delaktighet och dialog.
- Hållbara livsmiljöer, med särskilt fokus på tillgänglighet, trygghet och attraktivitet utgör grunden för den fysiska utvecklingen.

Österåkers kommun i framtiden

I detta avsnitt presenteras den föreslagna bebyggelseutvecklingen i Österåkers kommun utifrån åtaganden i Sverigeförhandlingen och målsättningar i översiktsplanen.

Sverigeförhandlingen

Sverigeförhandlingen är ett uppdrag från regeringen som syftar till att infrastruktuursatsningar runt om i Sverige ska möjliggöra byggandet av cirka 100 000 nya bostäder till år 2035. Österåkers kommun ingår som avtalspart i Sverigeförhandlingen för en förlängning av Roslagsbanan till Stockholm city. I och med Sverigeförhandlingen åtar sig kommunen att bygga 7 020 bostäder till år 2035, samt att bidra finansiellt till utbyggnaden.

I oktober år 2019 slöts avtal mellan för Region Stockholm, Stockholms stad, Täby, Vallentuna och Österåkers kommun att tidigarelägga förlängningen av Roslagsbanan till Stockholms City via Odenplan. Projektet var tidigare planerat att inledas år 2026 och vara klart år 2038, men inleds nu redan år 2020.

Aktuell översiktsplan: ÖP 2040

En ny översiktsplan (ÖP) för Österåkers kommun antogs den 21 maj 2018, ÖP/2018. Enligt beräkningar redovisade i ÖP/2018, förväntas befolkningen i kommunen öka från dagens ca 45 000 invånare till upp mot 75 000 år 2040 och till 90 000 invånare år 2060. Befolkningsökningen innebär ett behov av omkring 10 000 till 13 000 nya bostäder till 2040 och ytterligare 4000 till 8000 nya bostäder till år 2060. I jämförelse kan noteras att det vid utgången av år 2018 fanns 18 000 bostäder (exklusive fritidshus) i kommunen.

De riktlinjer för bebyggelseutvecklingen som kommunen uppställt genom ÖP/2018 är att skapa förutsättningar för en god bebyggd miljö. En effektiv bebyggelsestruktur ska eftersträvas. I dagsläget finns huvuddelen av kommunens bostäder och arbetsplatser i tätorten Åkersberga och inom 5 km från Åkersbergas station. Utanför centralorten finns skogs- och kulturlandskap samt några mindre småorter eller kluster av bebyggelse. I skärgården är det huvudsakligen Ljusterö, Ingmarsö och Husarö som har permanentboende.

I översiktsplanen identifieras tre övergripande utmaningar för bebyggelse-utvecklingen:

- att förtäta och bygga samman den utspridda bebyggelsestrukturen i Åkersberga,
- att stärka kopplingar mellan områden i Åkersberga och mellan Åkersberga och övriga delar av kommunen samt
- att skapa förutsättningar för inkluderande bebyggelsemiljöer för alla.

Områdena kring Roslagsbanans stationer, främst Åkersberga, Åkers Runö, Täljö och Rydbo, bedöms vara av betydande regionalt intresse utifrån möjligheterna att utveckla bebyggelse med god kollektivtrafik (RUF5 2050). Den föreslagna bebyggelsen i ÖP knyter i första hand an till dessa. Närmast stationerna föreslås mötesplatser i form av torg, flerbostadshus med lokaler i bottenvåningen och om möjligt arbetsplatser närmast spårområdet. Roslagsbanans barriäreffekter ska minskas

Översiktsplanens riktlinjer för bebyggelseutveckling

Skapa förutsättningar för god bebyggd miljö.

Samhällsutvecklingen utgår från aktuella preciseringar av det nationella miljömålet God bebyggd miljö. Bebyggd miljö formas så att goda och hälsosamma livsmiljöer skapas samt natur- och kulturvärden tas till vara och utvecklas. Byggnader och anläggningar lokaliseras på ett miljöanpassat sätt så att en långsiktigt god hushållning med mark, vatten och andra resurser främjas. För att hantera konflikter mellan olika intressen ska kommunen arbeta kontinuerligt med planering på översiktlig nivå, för att i tidiga skeden kunna integrera viktiga miljö- och kulturvärden i detaljplanerna. På detta sätt kan också risker för människors hälsa och säkerhet bevakas, när bebyggelse föreslås i områden med risker för buller, farligt gods, översvämning, etcetera.

Möjliggör en blandning av funktioner.

Planera för en blandad stad. Nya stadsmiljöer utvecklas med en blandning av bland annat bostäder, handel, förskola och skola, service samt andra verksamheter.

Utveckla bebyggelse längs kollektivtrafikstråk och nära service.

Ny bebyggelse i kommunen ska tillkomma i första hand nära kollektivtrafik och service. Bebyggelseutvecklingen sker främst i Åkersberga stad, kring Roslagsbanans stationer samt i lokala knutpunkter.

Tillämpa en hållbar utbyggnadsordning och takt.

Hållbarhetsperspektivet beaktas i valet av utbyggnadsordning, det vill säga vilket område som ska utvecklas när. Prioriteringar görs till exempel utifrån behov av utbyggt VA, närheten till kollektivtrafik eller behov av arbetsplatser och service. Genom att i första hand förtäta i Åkersberga stad och de lokala knutpunkterna skapas förutsättningar för en hållbar samhällsutveckling.

Skapa förutsättningar för den lokala arbetsmarknaden.

Skapa förutsättningar för fler arbetstillfällen runt om i kommunen genom bebyggelseutvecklingen i lokala knutpunkter. Ny bebyggelse som rymmer arbetsplatser, så som kontor, handel, service och lättare industri, utvecklas i områden nära kollektivtrafik.

Öka andelen flerbostadshus i strategiska lägen.

Inom Åkersberga stad ska andelen flerbostadshus med en blandning av bostäder avseende bland annat lägenhetsstorlekar öka. Närmast Åkersberga station bör en ökad andel små lägenheter tillkomma.

Utveckla bebyggelsen med stor arkitektonisk omsorg.

Säkerställ en bebyggelseutveckling med stor arkitektonisk omsorg i samband med detaljplanering och bygglovshandling.

Förebygg brott genom arkitektur och stadsplanering.

Vid utveckling av bebyggelseområden ska fysiska miljöer utformas för att förebygga brott och öka tryggheten i samhället, genom så kallat situationellt brottsförebyggande arbete.

Utveckla bebyggelse med hänsyn till befintliga kulturvärden.

I detaljplanering och bygglovshandling ska hänsyn tas till kommunens kulturhistoria genom varsam utveckling inom kulturmiljöer och av byggnader med kulturvärden.

Utveckla Åkersberga till en attraktiv modern stad med småstadskaraktär.

Förtäta Åkersberga och komplettera med ny blandad bebyggelse som innehåller både bostäder och lokaler för verksamheter och service. Åkersberga omvandlas från förort till en modern stad med småstadskaraktär. Utveckla stadsmässig blandad kvartersbebyggelse med trygga och trivsamma offentliga miljöer.

Möjliggör en hållbar bebyggelseutveckling på landsbygden och i skärgården.

Skapa förutsättningar för att bo och verka på landsbygden och i skärgården. Planera nyexploateringar i lokala knutpunkter och i anslutning till befintlig bebyggelse, nära kollektivtrafik och service. Förutsättningarna att bo och arbeta på landsbygden och i skärgården ska förbättras genom planläggning, utbyggnad av teknisk försörjning och transportsystem, samt genom att stärka lokala knutpunkter. I första hand ska detaljplanläggning i förnyelseområden föregås av fördjupad översiktsplan, alternativt detaljplaneprogram om fördjupad översiktsplan finns.

Utveckla stationslägena.

Områdena kring stationerna i Åkersberga, Åkers Runö, Täljö och Rydbo ska utvecklas. Närmast stationerna föreslås mötesplatser i form av torg, flerbostadshus med lokaler i bottenvåningen och om möjligt arbetsplatser närmast spårområdet.

Minska barriäreffekter och öka integrationen.

Minska Roslagsbanans barriäreffekter genom passager för gående och cyklister, noga val när det gäller placering av ny service med mera. Verka för god integration mellan befintliga områden och nya områden.

genom passager för gående och cyklister, noga val när det gäller placering av ny service med mera.

Den bebyggda miljön ska formas så att goda och hälsosamma livsmiljöer skapas samt natur- och kulturvärden tas till vara och utvecklas. Byggnader och anläggningar ska lokaliseras på ett miljöanpassat sätt så att en långsiktigt god hushållning med mark, vatten och andra resurser främjas. För att hantera konflikter mellan olika intressen ska kommunen arbeta kontinuerligt med planering på översiktlig nivå, för att i tidiga skeden kunna integrera viktiga miljö- och kulturvärden i detaljplanerna. Risker för människors hälsa och säkerhet ska bevakas när bebyggelse föreslås i områden där det finns risk för buller, farligt gods, översvämning, osv.

Bebyggelseutvecklingen ska vidare möjliggöra en blandning av funktioner och ske längs kollektivtrafikstråk och nära service. Hållbarhetsperspektivet ska beaktas i valet av utbyggnadsordning, det vill säga vilket område som ska utvecklas och när. Prioriteringar ska göras till exempel utifrån behov av utbyggt VA, närheten till kollektivtrafik eller behov av arbetsplatser och service. Genom att i första hand förtäta i Åkersberga stad och de lokala knutpunkterna ska förutsättningar för en hållbar samhällsutveckling säkerställas. Andelen flerbostadshus ska därför prioriteras i strategiska lägen. Inom Åkersberga stad ska andelen flerbostadshus med en blandning av bostäder avseende bland annat lägenhetsstorlekar öka.

Den föreslagna utvecklingen i ÖP drivs bl.a. av en ambition att ta en del av ansvaret för det regionala behovet av bostäder och lokaler, av önskan att utveckla fler lokala möjligheter till ett gott liv,

Vision 2040

”Med kvalitet, trygghet och valfrihet i fokus skapar vi en hållbar framtid. Österåker – möjligheternas skärgårdskommun”. Så lyder Österåkers kommuns vision för år 2040 som Kommunfullmäktige har beslutat.

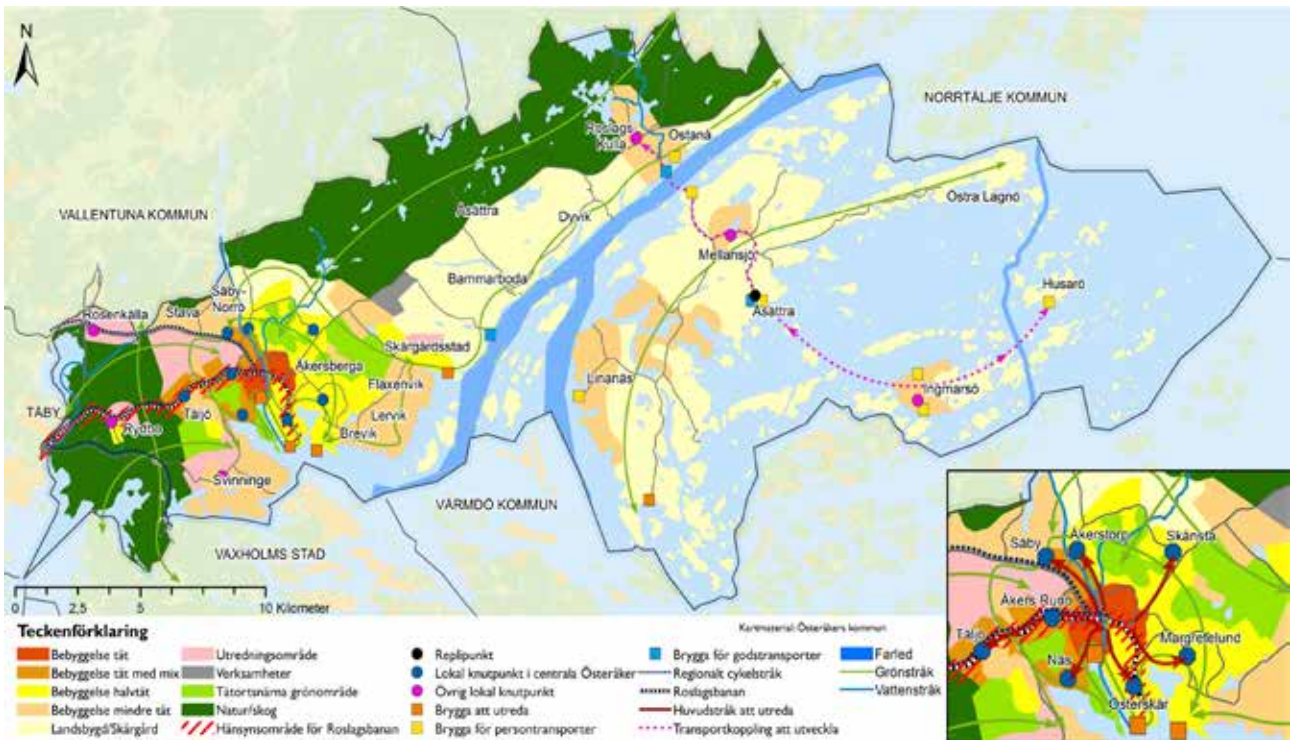
Med möjligheternas skärgårdskommun menas att alla delar av kommunen ska leva. Här ska det trivsamma småstadslivet finnas med sitt rika utbud, en grönskande och livfull landsbygd, samt vår vackra skärgård som ska vara tillgänglig för såväl kommuninvånare som besökare. I Österåker ska du kunna leva ett gott liv med närhet till det mesta som behövs. Här ska finnas goda utbildningsmöjligheter, ett aktivt näringsliv, gott serviceutbud och många lokala arbetsplatser. På fritiden ska det finnas många aktiviteter att ägna sig åt inom idrott, kultur och friluftsliv. Här ska finnas möjlighet till rekreation och aktivitet på hav och land. I Österåker ska du leva i livets alla faser och genom egna val skapa en tillvaro som passar dig.

Österåker ska präglas av idériakedom och delaktighet. Både medarbetare och invånare ska vara medskapare av vår framtidskommun och tillsammans bidra till en gemenskap och positiv utveckling för kommunens bästa.

Kvalitet, trygghet, valfrihet och hållbarhet är fyra strategiska områden för kommunens framtida utveckling som pekats ut i visionen.

Planeringsinriktning

Enligt översiktsplanen ska en effektiv bebyggelsestruktur eftersträvas för att möjliggöra en ökad befolkning, möjlighet till utvecklad service, kollektivtrafik och möten mellan människor. I dagsläget finns huvuddelen av kommunens bostäder och arbetsplatser i tätorten Åkersberga och inom 5 km från Åkersbergas station. Utanför centralorten finns skogs- och kulturlandskap samt några mindre småorter eller kluster av bebyggelse. I skärgården är det huvudsakligen Ljusterö, Ingmarsö och Husarö som har permanentboende.



Lokaliseringsalternativ och avvägningar

Detta kapitel sammanfattar kommunens urval av alternativ för lokalisering av ny bebyggelse, samt de avvägningar som gjorts i utpekandet av platser för utveckling.

Urval av alternativ i ÖP-arbetet

I översiktsplanen identifieras tre övergripande utmaningar för bebyggelseutvecklingen:

- att förtäta och bygga samman den utspridda bebyggelsestrukturen i Åkersberga
- att stärka kopplingar mellan områden i Åkersberga och mellan Åkersberga och övriga delar av kommunen, samt,
- att skapa förutsättningar för inkluderande bebyggelsemiljöer för alla.

Alla tre syftar till att utveckla stadsdelar som är attraktiva, klimatsmarta och socialt hållbara.

Högst prioriterat har varit att utveckla sammanhängande, blandad bebyggelse i anslutning till Roslagsbanans stationer. Stationerna har en stor betydelse i den regionala planeringen. Framtagandet av ÖP har också inkluderat kommunens deltagande i Sverigeförhandlingen. I detta avtal sätts på samma sätt fokus på utveckling av nya bostäder i anslutning till stationerna.

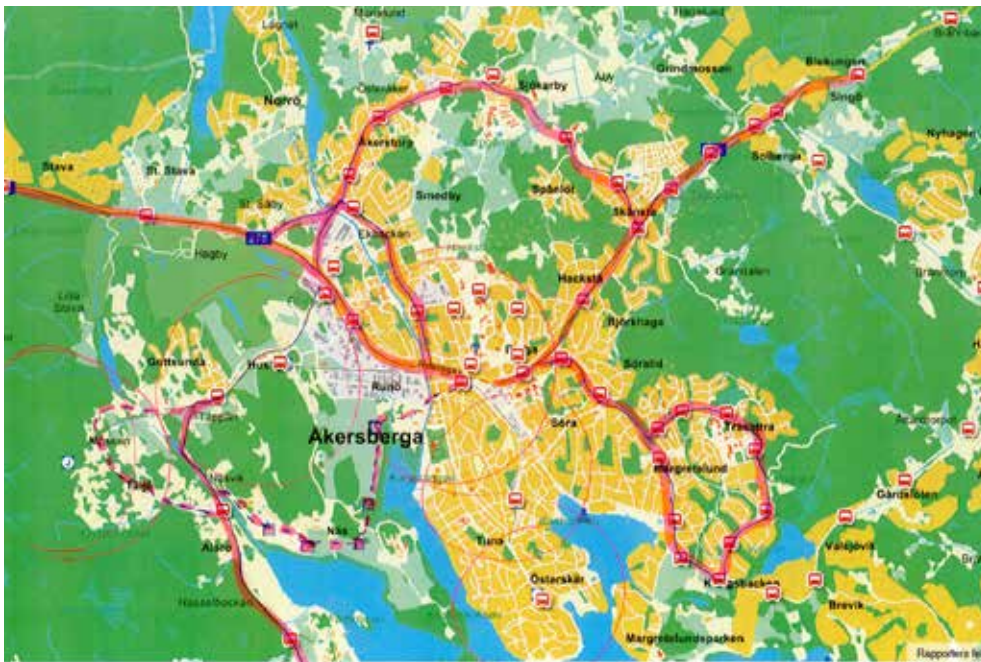
Alla större bebyggelseprojekt har föreslagits inom stationernas närområde (ca 1200 meters diameter), eller till en befintlig eller planerad busshållplats för trafik som ansluter till stationerna med möjlighet till hög turtäthet (ca 400 meters diameter). (Vissa avvikelser förekommer, se nedan).

Kartan nedan visar hur god kollektivtrafik, och Sverigeförhandlingen, varit styrande för utpekande av utvecklingsområden i ÖP. Områden utom räckhåll för stationerna, med bussanknytningar, har inte betraktats som möjliga för utveckling av större bebyggelseprojekt.

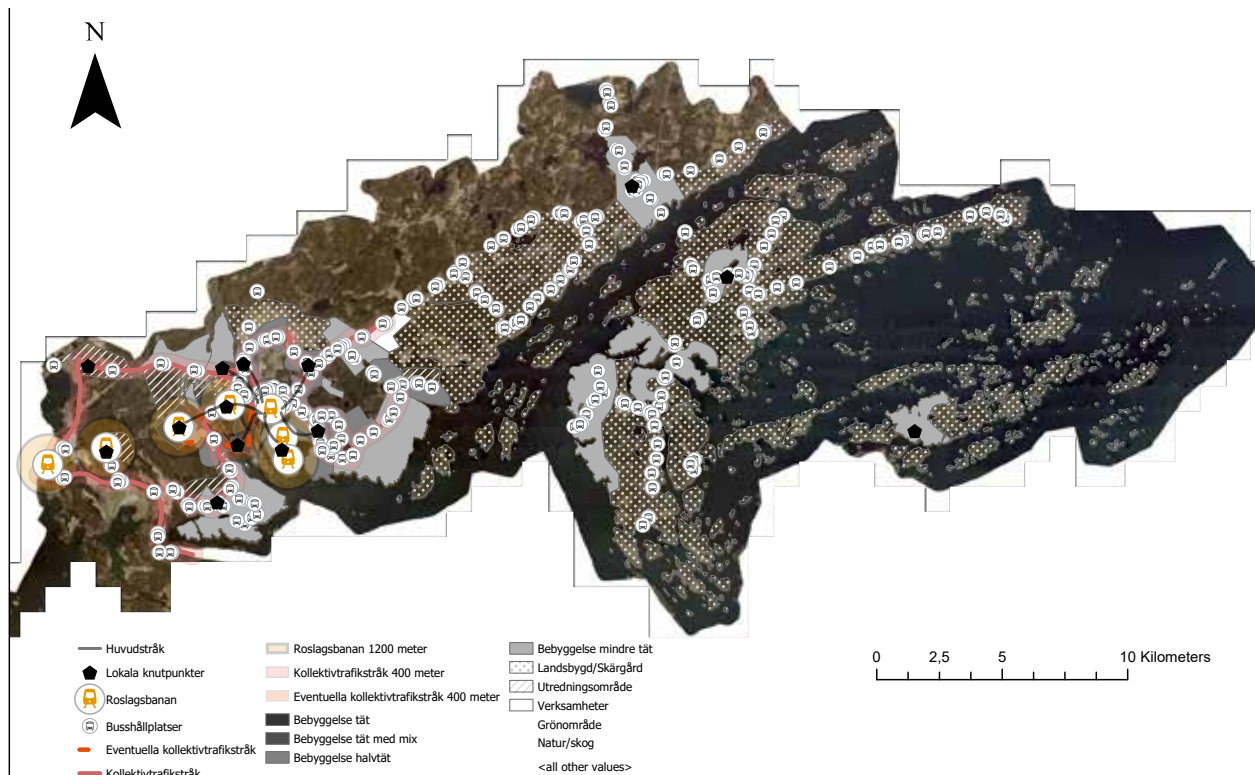
Prioritering av alternativ

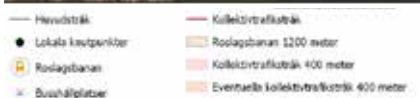
Översiktsplanen redovisar ett stort antal utbyggnads- och utredningsområden. Utvecklingsområdena ger en samlad bild av kommunens planerade utveckling på lång sikt. Sannolikt kommer alla ytorna inte att behöva tas i anspråk fullt ut för att nå kommunens vision för 2040, men kommer då att fylla behovet för utveckling på ytterligare längre sikt. Kommunen har inte heller egen rådighet över den mark som pekats ut för möjlig utveckling vilket innebär att man måste ha beredskap för planering av alla ytorna. De utpekade områdena kan alltså inte ses som alternativ till varandra.

Det finns däremot en prioritering av kommunens resurser för att utveckla de olika områdena. Här prioriteras främst stadsutvecklingen knuten till Åkersberga, Åkers-Runö och Täljö stationer. Därutöver pågår ett antal projekt som utgörs av antagna eller påbörjade detaljplaner, antagna program, planer i omvandlingsområden eller planer som behövs för infrastruktur, etcetera.



#Kartor bearbetas: 2: 1,2 km kring stationer, 400 m kring buss-stråk. Markera lokala knutpunkter och huvudstråk. Markera befintliga busshållplatser och stationer





1. Österskärs och Tuna gårds stationer

Stationerna ingår i Utvecklingsområde A. österskär pekas ut som en lokal knutpunkt och Österskärsvägen som ett Huvudstråk. Runt dessa stationer finns idag mycket lite mark som inte redan är i anspråktagen. Vissa möjligheter till förtätningar nära stationerna pekas ut i ÖP. Möjligheterna att stärka den lokala knutpunkten Österskär bör undersökas.

Avvägningar

Möjligheterna till utveckling begränsas av i första hand av bristen på obebyggd mark. Kvarvarande mark behövs också till utveckling av ekosystemtjänster och allmänna platser. Flera obebyggda ytor har också höga naturvärden och ibland kulturmiljövärden. Ytor nära vattnet kan omfattas av strandskydd och dessutom risk för höga vattenstånd och skred. Längs järnvägen finns risker och buller förknippade med spårtrafik. Vägarna består av enskilt ägda vägar. Slutsatsen är att endast smärre förtätningar är möjliga i stationernas närhet, men att dessa bör prövas för att utnyttja stationerna väl och utveckla den lokala knutpunkten.

Lägre prioriterade och bortvalda alternativa ytor

Kring dessa stationer finns så lite tillgänglig mark att det knappast går att prata om bortvalda alternativ. Det bedöms inte heller vara möjligt att knyta närliggande områden till stationerna med turtät busstrafik. Margaretelund i öster och Kanalstadsområdet i öster knyts idag mer till Åkersberga station.

2. Åkersberga station

Åkersberga station ligger inom Utvecklingsområde A, men knyter till sig flera Lokala knutpunkter och Huvudstråk som planeras i Utvecklingsområde B. I anslutning till stationen pågår planering inom program för Åkersberga centrum och Hacksta-Berga samt planarbete inom Kanalstadsområdet. Utanför dessa programområden finns ytterligare mindre ytor inom stationens närområde som lämpar sig för utveckling och där planarbete i flera fall redan pågår. Det finns också möjligheter att knyta turtät busstrafik till stationen, som på så sätt kopplar bebyggelse som ligger främst norr och öster om stationen. På så sätt kan flera utpekade "Lokala knutpunkter" utvecklas: Åkerstorp, Skånsta och Margaretelund.

2.a Åkersberga stations närområde

Avvägningar

Möjligheterna till utveckling begränsas av flera svåra förhållanden. Samtidigt bedöms en utveckling av tätorten vara nödvändig. Förutom behovet av bostäder, behöver centralorten utvecklas för att kunna ge den service, de verksamheter och de mötesplatser som hela kommunen behöver. En större andel lokala arbetsplatser behövs för att minska behovet av transporter och utveckla lokal service.

En utveckling inom stationens närområde kräver att ett flertal aspekter hanteras i det framtida planarbetet, bl.a. risker intill spårtrafik, hållbara och säkra trafiklösningar, förorenad mark, buller m.m. Ytor för ekosystemtjänster ska integreras och kulturmiljövärden, naturvärden och



rekreationsvärden ska beaktas. Strandskydd längs Åkers Kanal och Tunafjärden måste beaktas, vilket delvis begränsar möjligheterna till utveckling.

En uppenbar utmaning är att hantera effekter av väntade klimatförändringar. Området behöver hantera risk för översvämningar till följd av skyfall, liksom till följd av höga vattennivåer i Åkers kanal och Tunafjärden. Risk för skred förekommer i flera områden. Klimatrisker har kartlagts och analyserats och förslag till åtgärder presenterats. Åtgärderna ska fungera tillsammans med åtgärder för en utvecklad dagvattenhantering, som kräver en övergripande lösning för att fungera. Kostnader för dessa åtgärder bedöms motiverade såväl för att nå syftet med stadsutvecklingen, som för exploatörernas affärsmodeller. Mindre områden har dock bedömts som alltför svåra att utveckla.

I det utvecklingsområde som kallas Kanalstaden föreslås bebyggelse som berör jordbruksmark. Med hänsyn till möjligheterna att utveckla stationsnära bebyggelse, i en struktur som bidrar till att utveckla tätortens hållbarhet och identitet, har detta definierats som ett väsentligt samhällsintresse och prioriterats framför fortsatt jordbruk. Jordbruksmark som sparas, ska göras tillgänglig och attraktiv för stadsodling.

2.b Busslinjer Åkerstorp-Sjökarby-Skånsta

Längs denna sträcka återfinns flera mindre orter, liksom två av de Lokala knutpunkter där det finns befintlig service som kan utvecklas (Åkerstorp och Skånsta). Sträckan har idag relativt tät busstrafik med bussar som kopplar till Åkersberga station, men också direkt till Stockholm. Personbilen bedöms dock alltjämt vara ett relativt attraktivt transportmedel i dagsläget. Med en utveckling av ny bebyggelse längs sträckan, kan de lokala knutpunkterna utvecklas och ge bättre tillgång till service och minska behovet av transporter. Underlaget för kollektivtrafik kan utvecklas och ge möjligheter till bl.a. ännu bättre turtäthet och till attraktiva, trygga hållplatslägen.

Avvägningar

Utvecklingen är beroende av attraktiv kollektivtrafik. Om beroendet av personbilstransporter istället ökar, uppstår flera framkomlighetsproblem, förutom den negativa klimatpåverkan. Samtidigt kan en utveckling med rätt struktur ge befintlig och ny bebyggelse tillgång till god kollektivtrafik och en utvecklad service i de lokala knutpunkterna. Längs stråket finns på båda sidor värdefull grönstruktur, främst Smedby kulturlandskap och Hackstaskogen samt Röllingby backar naturreservat. Samtliga områden har betydelse för tätortens resiliens och rymmer viktiga ekosystemtjänster. Möjligheterna till utveckling är därför begränsad.

I väster rinner Åkers kanal som till delar är riksintresse för kulturmiljö och också till stora delar strandskyddad. Längs kanalen finns problem med risker för höga vattenstånd och skredrisk. Förorenad mark förekommer. Mindre konflikter med jordbruksmark kan eventuellt uppstå i busshållplatsernas närområde.

ÖP föreslår förtätningar med mindre projekt som i första hand ska förstärka de lokala knutpunkterna. Fortätningar i de hållplatsnära lägena kan övervägas. De större obebyggda områdena föreslås inte bebyggas.





2.c Busslinjer på väg 276

Längs den stora trafikleden väg 276 löper flera busslinjer som kopplar till centrala Åkersberga och Åkersberga station. Dessa linjer trafikerar målpunkter utanför kommunen (Stockholm, Täby m.fl.). I dagsläget finns vältrafikerade hållplatser vid Pilstugetomten och Stava, med möjligheter att utveckla en hållplats vid Säby, där den senare är tänkt att utvecklas till en Lokal knutpunkt. Pilstugetomten ska enligt ÖP knytas på ett bättre sätt till Åkersberga centrum med utvecklad gång-, cykel- och kollektivtrafik. Norr om vägen finns flera områden med små- och fritidshus med enskilda avlopp där en utveckling kan vara motiverad av miljöskalet (Säby, Norrö, Stava). Samtidigt är det av olika skäl svårt att prioritera en utbyggnad av VA-nätet i närtid. Arbetet med ett program för området är planerat, men en eventuell utbyggnad bedöms ligga i utbyggnadsstrategins senare faser.

Vid Stava, men söder om vägen, finns ett i ÖP utpekat utredningsområde med stor utsträckning. I området utreds möjligheter för verksamheter och handel.

Avvägningar

Söder om väg 276 ligger en golfbana, där investeringar just nu genomförs för att utveckla denna till en av de ledande i Sverige och därför har ny bebyggelse inte planerats på denna. Mindre delar av golfbanan i öster ska dock avyttras och planeras för bebyggelse. Norr om vägen finns ett jordbrukslandskap med bl.a. Stava och Säby gård, där konflikter kan uppstå med jordbruksmark. Kulturmiljövärden är knutna bl.a. till landskapet kring den s.k. Långhundraleden. Inom området finns ytor som riskerar att översvämmas vid skyfall. Längs vägen finns risker förknippade med farligt gods och buller.

Kompletterande bebyggelse kan eventuellt komma i fråga i goda kollektivtrafiklägen och med betydande vinster för vattenmiljön. Risker med farligt gods, buller och climateffekter bedöms kunna hanteras och betydande konflikter med jordbruksmark bör kunna undvikas. Kulturmiljövärdenas karaktär och innehåll måste utredas.

Områden i öster, närmast centrala Åkersberga, har större möjligheter att utveckla hållbara stadsdelar med god tillgång till service och mötesplatser.

Ett eventuellt verksamhetsområde vid Stava syd behöver anpassas till värden i den regionala grönstrukturen, där det förekommer såväl kulturmiljövärden, rekreationsvärden och höga naturvärden.



2.d Busslinje genom Margaretelund

Margaretelunds centrum är utpekat som en av de Lokala knutpunkterna. Idag finns en busslinje med ungefär kvartstrafik som kopplar till Åkersberga station. Med vissa förtätningar kan kollektivtrafiken förbättras och den lokala knutpunkten kan utvecklas. Ytor saknas för större utvecklingsprojekt och det är därför svårt att utveckla riktigt tät kollektivtrafik längs stråket. Planläggning pågår dock i områdets östra utkant, i Valsjöskogen.

Avvägningar

En utveckling inom Margaretelund kräver att ett flertal aspekter hanteras i det framtida planarbetet, bl.a. hållbara och säkra trafiklösningar, förorenad mark, dagvatten, skyfallsvatten, buller m.m. Mindre förtät-

ningar kan dock bidra till att stärka och utveckla den lokala knutpunkten. Utvecklingen är beroende av attraktiv kollektivtrafik. Om beroendet av personbilstransporter ökar, uppstår flera framkomlighetsproblem.

I öster finns ett av tätortens viktigaste grönområden; Trastsjöskogen. Området har pekats ut som betydelsefullt i ÖP. I söder finns en värdefull kulturmiljö kring Margaretelunds gård där det också finns ytor med jordbruksmark.

2.e Planerad busslinje Täljöviken-Näs

Täljöhalvön håller på att utvecklas som ett av de större områdena för stadsutveckling i kommunen. Täljövikens planområde är under utbyggnad, planerna för Näsängen är under framtagande och arbetet med Västra, Centrala, Östra och Norra Kanalstaden har påbörjats (delar av Östra kanalstaden är utbyggda). Den samlade Kanalstaden planeras bli en utveckling av Åkersberga stadskärna. Utvecklingen medger också en utveckling av kommunens identitet som skärgårdskommun. Huvuddelen av Kanalstaden ligger inom närområdet till Åkersberga station (se ovan), medan Täljöviken och Näsängen knyts till stationen med en planerad busslinje (samt cykelvägar). Näs (i Näsängen) är utpekad som en Lokal knutpunkt i ÖP, förbunden med centrala Åkersberga med ett s.k. huvudstråk.

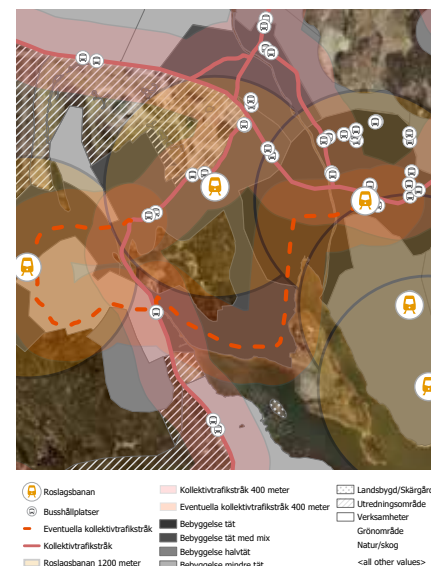
Området har planerats inom ramen för fördjupad översiktsplan (FÖP) för Täljöviken (antagen 2006). Delar av området har också utrets inom Program för Täljöviken (2011##?)

Avvägningar

Arbetet med Täljöhalvön har präglats av att knyta staden närmare till havet och att utveckla nya stadsdelar där personbilstrafik inte behövde passera centrumområdet. Planeringen av området har utvecklats under arbetet med FÖP Täljöviken, program för Täljöviken och ÖP 2040. Under processen har förutsättningarna för, och kravet på, en busslinje med hög turtäthet utvecklats. Betydelsen av starka allmänna platser vid vattnet har ökat i betydelse, då alternativ saknas. I samband med detta, har den föreslagna tätheten ökat för bebyggelsen, för att kunna bära en god kollektivtrafik och lokal service, och för att bära och rama in starka mötesplatser vid vattnet. Med Täljövikens planområde, ökar betydelsen av Näsängen som området som knyter samman Täljöviken med Kanalstaden, vilket sammantaget ger underlag och genomströmning för god kollektivtrafik och lokal service på halvön.

Utvecklingen rymmer flera betydande utmaningar. Höga naturvärden i naturområden och strandängar har beaktats och ska enligt planerna utvecklas. Värdefull kulturmiljö kommer att påverkas, där hänsyn ska tas till i första hand fornlämningar, men också vissa delar av kulturmiljön. Närheten till havet ställer höga krav på dagvattenhantering och beaktande av strandskydd. Den medför också klimatrisker förknippade med höga havsnivåer och skred. Problemen bedöms kunna hanteras på ett rimligt sätt, där värdet av en utveckling av tätorten väger tyngre.

Området består också till stor del av brukningsvärd jordbruksmark. Större delen av dessa ytor planeras för bebyggelse, medan mindre delar bevaras för möjlig stadsodling. Tätortsutvecklingen bedöms här vara ett väsentligt samhällsintresse av större betydelse än jordbruksmarken. Alternativa platser för en tätortsutveckling med detta syfte och ett ur bedöms saknas och därmed ett ur allmän synvinkel godtagbart



alternativ. Utredningen av alternativa lokaliseringar utreddes inom ramen för FÖP Täljöviken (2006) och beskrivs i ett särskilt PM (2020).

Lägre prioriterade och bortvalda alternativa ytor

Inom det stationsnära området (1,2 kilometer) finns i stort sett inga rimliga ytor som inte föreslagits för bebyggelseutveckling, vilket är naturligt med tanke på det regionalt betydelsefulla läget. Vissa ytor kommer dock inte att kunna bebyggas med hänsyn till strandskydd, klimatrisker, järnvägsrisker och med hänsyn till kulturmiljö- och naturvärden. Flera ytor behövs också för ekosystemtjänster som skyfalls- och dagvattenhantering och stadsodling. Dessa avvägningar hanteras inom ramen för program och planarbete.

Öster om tätorten finns stora obebyggda områden, i anslutning till Trastsjöskogen. Flera av dessa har dock höga natur- och friluftslivsvärden och står för en betydande del av de ekosystemtjänster som tätorten är beroende av. (Endast mindre partier i sydost, Valsjöskogen, utreds för ny bebyggelse). En annan betydande anledning till att dessa ytor inte har föreslagits för utveckling, är svårigheterna att lösa trafikfrågorna. Utveckling öster om tätorten bedöms förorsaka betydande framkomlighetsproblem för bil och buss.

Norr om Åkersberga föreslås utveckling av de lokala knutpunkterna, medan ett större, obrutet landskap bevaras. Här bedöms behovet av grönytor för lantbruk, rekreation, naturvärden, rekreation och andra ekosystemtjänster vara av strategisk betydelse (bl.a. jordbruk). Det har



Karta som översiktligt visar områden som inte prioriterats för bebyggelseutveckling.

också bedömts att vara svårt att anordna attraktiv kollektivtrafik, kopplad till stationen, till områden längre norrut än Sjökarby.

I väster, kring Stava, Säby och Norrö, finns områden som enligt beslut är föremål för kommande programarbete. Vilka ytor som kan tas i anspråk här är ännu oklart, men betydande områden behöver undantas från bebyggelse med hänsyn till jordbruksmark och kulturmiljövärden. Den befintliga golfbanan är inte planerad för ny bebyggelse, annat än mindre områden i öster.

För ytorna väster om tätorten, bl.a. Täljöhalvön, genomfördes en studie av alternativa möjligheter inom ramen för parallella uppdrag för Fördjupad översiktsplan för Täljövik (se PM ##). I enligt med denna alternativhantering, valde man att föreslå bebyggelse på delar av halvöns jordbruksmark. Alternativet hade främst varit att utnyttja Björnungeskogen (skogsområdet på halvön). Skogen har dock en central betydelse för tätortens behov av rekreationsområde, en bedömning som också blivit tydligare inom arbetet med ÖP 2040. I skogsområdet finns ett flertal fornlämningar och stora delar hyser höga eller mycket höga naturvärden.

3. Åkers Runö station

Själva stationsområdet och de områden som knyts hit ingår alla i Utvecklingsområde B- Utvecklingen kring Åkers Runö station planeras som en sammanhängande del av tätorten Åkersberga. Stationssamhället förväntas utvecklas till en Lokal knutpunkt. Intentionerna är att vara på det stationsnära läget för en tät bebyggelse med effektiv markanvändning. Befintlig småhusbebyggelse kompletteras med tätare bebyggelse i olika skala, med en blandning av bostäder, verksamheter och service. Ett program för området är under utarbetande. Delar av västra norra Kanalstaden ingår i stationens närområde, där planarbete pågår.

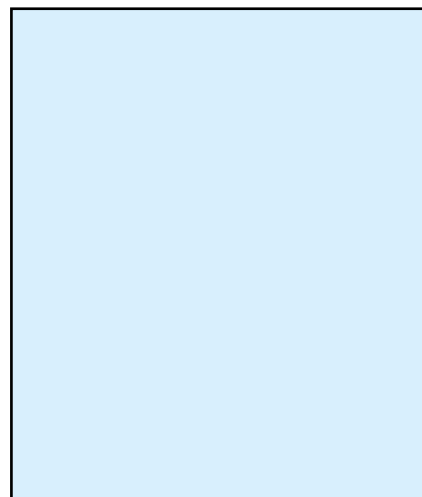
Avvägningar

En utveckling inom stationens närområde kräver att ett flertal aspekter hanteras i det framtida planarbetet, bl.a. risker intill spårtrafik, hållbara och säkra trafiklösningar, förorenad mark, buller m.m. Ytor för ekosystemtjänster ska integreras och kulturmiljövärden, naturvärden och rekreationsvärden ska beaktas. Flera ytor berörs av klimatrelaterade risker, främst påverkan av skyfallsvatten. Jordbruksmark förekommer i områden kring Hagby och Husby, samt det planerade Kanalstaden. Delar av området har höga eller mycket höga kulturmiljövärden, bl.a. Husby kulle. I Björnungeskogen finns mycket höganaturvärden.

Med hänsyn till möjligheterna att utveckla stationsnära bebyggelse, i en struktur som bidrar till att utveckla tätortens hållbarhet och identitet, har detta definierats som ett väsentligt samhällsintresse och prioriterats framför fortsatt jordbruk på stora delar av jordbruksmarken. De olika typer av risker som förekommer i området bedöms kunna hanteras. Ny bebyggelse behöver anpassas till kulturmiljövärden och undvika områden med höga naturvärden.

Lägre prioriterade och bortvalda alternativa ytor

Golfbanan intill stationen investerar just nu för att bli en av landets bästa golfbanor och planeras därför inte för bebyggele. Söder om järnvägen ligger Björnungeskogen, som är utpekad som ett av Åkersbergas

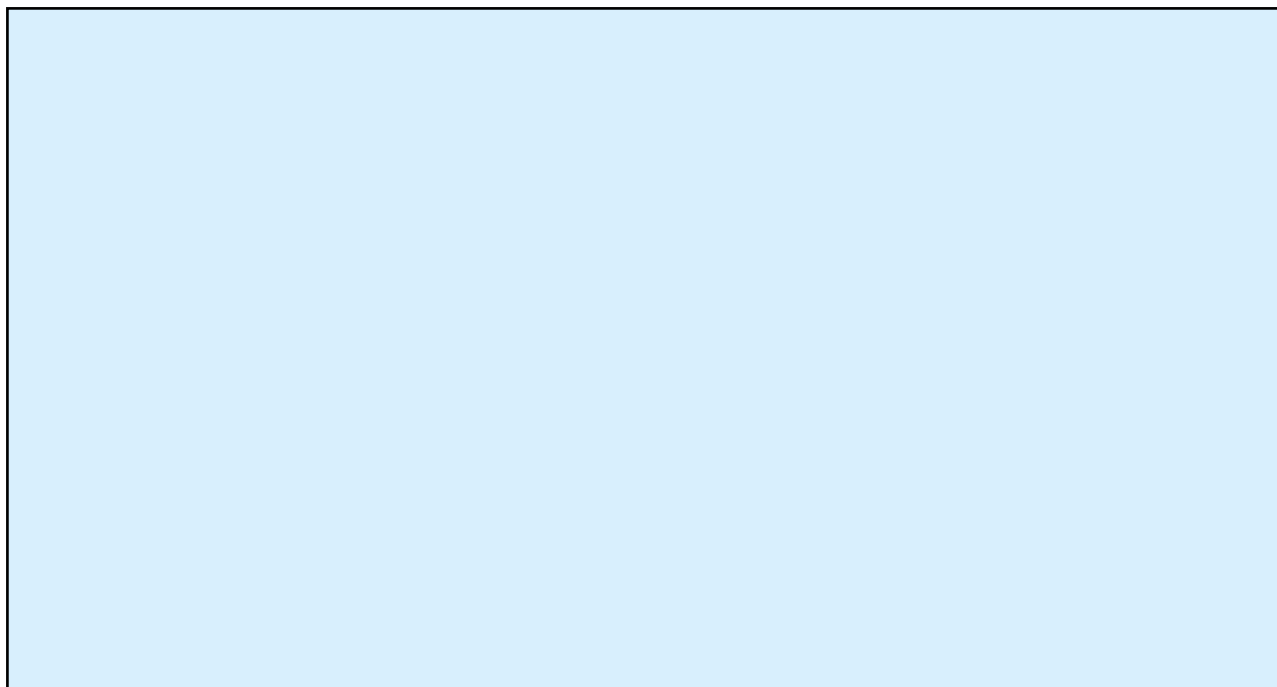


#Inzoomad karta kollektivtrafikstråk

viktigaste friluftsområden, och som dessutom har höga naturvärden, är också bortvalt. Området med Husby kulle bedöms också vara viktigt att bevara.

4. Täljö station

Täljö station ingår i utvecklingsområde B och stationen förväntas utvecklas till en Lokal knutpunkt. Kring Täljö station pågår ett programarbete med syfte att utveckla möjligheterna för en omvandling av fritidshusbebyggelse och mark till ett stationssamhälle i blandad skala. Utvecklingen bedöms kunna medföra nya bostäder och verksamheter i stationsnära läge, samt på sikt en omvandling av fritidshus till permanentboenden. Stationen kan utvecklas som med direkt tillgång till regionalt viktiga fritidsområden. En lokal busslinje genom området utreds. Området betjänas också av vältrafikerad busstrafik längs Svinningevägen i öster.



Karta som översiktligt visar områden som inte prioriterats för bebyggelseutveckling.

Avvägningar

En utveckling av området måste i första hand ta hänsyn till de många boenden inom programområdet. Områdets kulturhistoria präglas bl.a. av den gamla långhundraleden med äldre gårdsmiljöer i kulturlandskap liksom fornborg. Områdets skogar ingår i den regionala grönstrukturen och har stor betydelse för rekreation, biologisk mångfald och andra ekosystemtjänster.

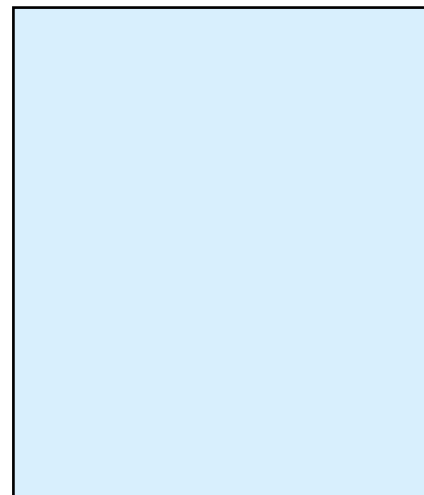
En utveckling inom stationens närområde kräver att ett flertal aspekter hanteras i det framtida planarbetet, bl.a. risker intill spårtrafik, hållbara och säkra trafiklösningar, förorenad mark, buller m.m. Ytor för ekosystemtjänster ska integreras och kulturmiljövärden, naturvärden och

rekreationsvärden ska beaktas. Strandskydd råder längs sjöar och vattendrag i den västra Långhundraleden. I ledens sträckning finns också utpekade risker för översvämning och skred. Enskilda avlopp dominerar den befintliga bebyggelsen och det finns därmed fördelar med en omvandling som också innebär möjligheter till en bättre vattenmiljö.

I östra delarna av området finns rester av ett äldre kulturlandskap som fortfarande brukas. Såväl jordbruksmarkens värden som kulturmiljövärdena begränsar här möjligheterna till utveckling, vilket utreds inom ramen för programmet.

Lägre prioriterade och bortvalda alternativa ytor

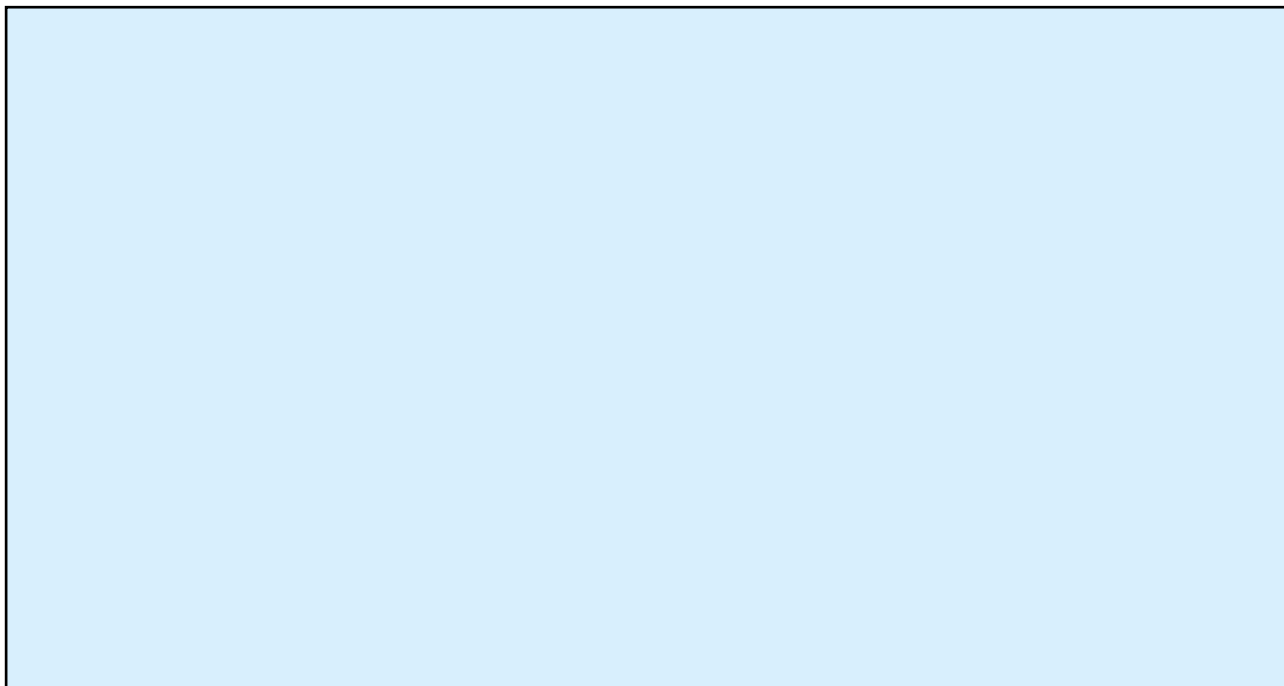
Området närmast stationen prioriteras för utveckling av ett stations-samhälle med bostäder, verksamheter och service. Skogsområden inom närområdet kan bli aktuella för utveckling, men samtidigt finns områden med höga natur- och friluftslivsvärden. Kulturmiljövärden begränsar också möjligheterna till utveckling. Programarbetet kommer att visa vilka områden som kommer att undantas för utveckling.



#Inzoomad karta kollektivtrafikstråk

5. Rydbo station

Rydbo station ingår i utvecklingsområde C. Kring stationen finns idag ett mindre samhälle med en viss begränsad service. Samhället har ett strategiskt läge vid en regional tågstation, men har också service av flera busslinjer. Det finns önskemål om en mindre utveckling för att komplettera beståndet av bostäder. Ett utredningsområde är utpekat kring stationen.



Karta som översiktligt visar områden som inte prioriterats för bebyggelseutveckling.



#Inzoomad karta kollektivtrafikstråk



#Inzoomad karta kollektivtrafikstråk

Avvägningar

Bebyggelsen har lokalt intressanta kulturmiljövärden som behöver beaktas, medan den omgivande skogsmarken ingår i den regionala grönstrukturen. En utveckling måste också kunna hantera risker förknippade med spårtrafik och buller.

Fastighetsägaren är för närvarande inte intresserad av en utveckling i större skala.

Lägre prioriterade och bortvalda alternativa ytor

Eftersom en större utveckling av området kring stationen inte är aktuell har inga utredningar av alternativa ytor genomförts. I dagsläget är endast samhället och dess omedelbara närhet aktuellt för utveckling.

6. Arninge station och resecentrum

Möjligheterna att utveckla området kring Arninge station och resecentrum uppstod i ett sent skede i ÖP-arbetet. Utredningsområdet kallas här Ullna gård och ingår i Utvecklingsområde C. Läget är ett av de mest strategiska i kommunen och norrort och lämpar sig för utveckling av såväl bostäder som verksamheter och service. Områdets utveckling är under utredning. En utveckling av området behöver hantera ett flertal risker förknippade med spårtrafik, farligt gods, buller och klimatrelaterade risker. Inom området finns också riksintresse för naturvärden, kulturmiljövärden, strandskydd och brukningsvärd jordbruksmark.

7. Övriga områden med möjlig god kollektivtrafik

Bebyggelseutvecklingen i kommunen är främst knuten till Roslagsbanans stationer, vilket speglas i Sverigeförhandlingen och kommunens prioritering av planarbetet. Inför arbetet med ÖP 2040 fanns dock ett antal sedan tidigare initierade utvecklingsprojekt som bygger på kollektivtrafik som inte direkt kopplar till stationerna.

7.a Busslinjer längs Svinningevägen

Svinninge ligger inom Utvecklingsområde E. Det har under lång tid varit föremål för en omvandling av främst gles fritidshusbebyggelse till en tätare permanent småhusbebyggelse. Längs Svinningevägen finns idag busstrafik med god turtäthet, medan den inne i Svinninge är mindre god. Utveckling har inneburit en tätare bebyggelse än väntat, vilket har lett till brist på vissa betydande samhällsfunktioner, t.ex. skolor och lekplatser. Samtidigt har grönstrukturen blivit ansträngd. Idag pågår ett arbete med att komplettera utvecklingen av Svinninge till en mer hållbar stadsdel. Möjligheter till kompletterande bebyggelse och kompletterande samhällsfunktioner undersöks i första hand i de hållplatsnära lägena. ÖP beskriver dock ett relativt stort utredningsområde med skogsmark norr om Svinningevägen, vilket bl.a. har planerats för ett nytt reningsverk.

Avvägningar

Utvecklingen begränsas av att ytor som kan utvecklas är få i själva Svinninge. Här finns också höga naturvärden och grönytor och våtmarker

med stora värden som ekosystemtjänster. Flera ytor berörs av risker för skyfallsvatten, höga vattenstånd, skredrisk, strandskydd m.m. Väster om vägen finns skogsmark som ingår i den regionala grönstrukturen och där delar har höga naturvärden. Några ytor består av brukningsvärd jordbruksmark, där ett väsentligt samhällsintresse behöver vara tydligt formulerat för att projekt ska prövas.

7.b Busslinjer längs E18

I dagsläget finns en antagen detaljplan för Rosenkälla, intill E18 och väg 276. Området ingår i Utvecklingsområde C. Planen medger en blandning av handel, verksamheter och bostäder. Det finns potential till busstrafik med hög turtäthet om en ny busshållplats anläggs här. Planen utarbetades innan utbyggnadsstrategin i ÖP 2040 formulerades och innan avtal enligt Sverigeförhandlingen antogs.

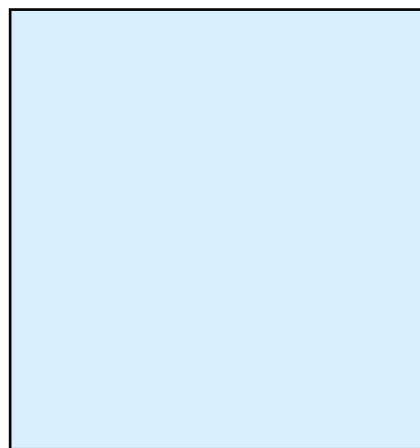
Lägre prioriterade och bortvalda alternativa ytor

Väster om Svinninge finns en antagen detaljplan för ett nytt reningsverk som begränsar möjligheterna till utveckling. Utveckling på jordbruksmark ska enligt ÖP undvikas.

Övriga utpekade utvecklingsområden

Utvecklingsområde E, Norra fastlandet

Möjligheter för utveckling ska undersökas i främst Grindmossen och Solberga, då dessa är omvandlingsområden där det på sikt kan uppstå behov av bättre VA-lösningar. Utvecklingen bör vara begränsad då det annars uppstår risk för en ökad biltrafik som kan ge framkomlighetsproblem i tätorten. En utveckling av VA för detta område behöver ske senare än i de högre prioriterade områdena inom Sverigeförhandlingen.



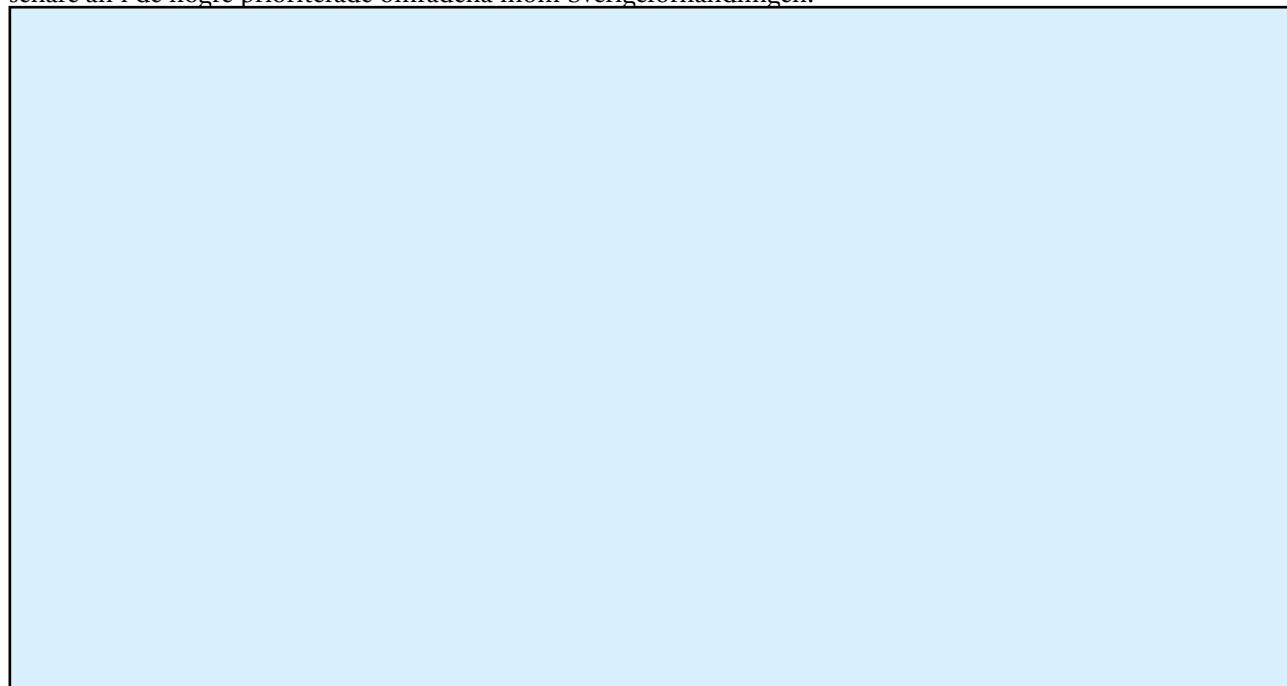
#Inzoomad karta kollektivtrafikstråk



#Inzoomad karta kollektivtrafikstråk

11. s. 16-17 - i detta syftet?

12. sid 16-25, aspekten syfte här?



Karta som översiktligt visar områden som inte prioriterats för bebyggelseutveckling.

Utredningsområde E: fastlands-kusten

Längs kusten föreslås programarbete och planläggning av Brevik, Lervik Flaxenvik, som är omvandlingsområden där VA och samhälls-service behöver utvecklas. Utvecklingen bör vara begränsad då det annars uppstår risk för en ökad biltrafik som kan ge framkomlighetsproblem i tätorten. En utveckling av VA för detta område behöver ske senare än i de högre prioriterade områdena inom Sverigeförhandlingen.

Arbete för planläggning föreslås också vid Ektorps vid Skärgårdsstad, samt vid Östanå, Vira och Roslags-Kulla. I samtliga dessa områden bedöms utvecklingen bli begränsad, bl.a. då den behöver ta hänsyn till viktiga begränsningar som strandskydd, kulturmiljö, höga naturvärden och brukningsvärd jordbruksmark.

Utredningsområde F, skärgården

I skärgården föreslås främst mindre förtätningar i de lokala knutpunkterna på Ljusterös Mellansjö och Ingemarsö, men också på Linanäs på Ljusterö.

Föreslagen utveckling enligt ÖP

I översiktsplanen från år 2018 delas Österåkers kommun in i sex utvecklingsområden som representerar kommunens olika geografiska delar: A. Åkersberga stad, B. Huvudstråk och lokala knutpunkter, C. Västra fastlandet, D. Norra fastlandet, E. Fastlandets kuststräcka och F. Skärgården. För de olika utvecklingsområdena är en övergripande planerad utveckling definierad. Område B är i sin tur uppdelad i åtta lokala knutpunkter med övergripande utveckling för varje lokal knutpunkt.

Majoriteten av den nya befolkningen och därmed behovet av nya bostäder, arbetsplatser och service planeras i och i anslutning till Åkersberga tätort inom utvecklingsområdena A och B. Stort fokus är på utveckling av de kollektivtrafiknära lägena. Genom att samordna bebyggelse kring tätorten skapas förutsättningar för ny service och bättre underlag till befintlig service, möjligheter att bevara en sammanhängande grönstruktur och bättre kommunikationer.

A. Åkersberga stad

Inom detta område i översiktsplanen är Åkersbergas mest centrala delar och Kanalstaden utpekade som ett område med tät bebyggelse. Befintlig bebyggelse föreslås utvecklas och förtätas. Utvecklingen ska fokuseras till de centrala delarna och västerut vid Roslagsbanans stationer, Åkers kanal och mot havet.

B. Huvudstråken och lokala knutpunkter

I översiktsplanen föreslås att huvudstråken och lokala knutpunkter ska utvecklas och stärkas genom en tätare bebyggelse och om möjligt en blandning av bostäder, handel och service. Stråken ska ha en målpunkt i form av en lokal knutpunkt som ska bli en viktig mötesplats i området. De huvudstråk och knutpunkter som föreslås att utvecklas och stärkas är Säby, Åkerstorp, Skånsta, Margretelund, Österskär, Näs (Näsängen), Åkers Runö och Täljö.

C. Västra fastlandet

Västra fastlandet domineras av skog och befintlig bebyggelse finns kring Rydbo station och vid Stava. Stora delar av området är oexploaterat. Rydbo, Rosenkälla, Rosenkälla Syd, Stava Syd, Ullna gård och Kulla vägskäl är utpekade som utredningsområden i översiktsplanen och Stava som förnyelseområde som föreslås anslutas till kommunalt VA på sikt. Översiktsplanen föreslår utredning av lämplig utveckling för respektive område och framtagande av en fördjupad översiktsplan för Stava. Rydbo föreslås utvecklas med ny bostadsbebyggelse på grund av det stationsnära läget.

D. Norra fastlandet

Norra fastlandet domineras av skog och har viss befintlig bostadsbebyggelse längs med väg 276. Solberga och Grindmossen är utpekade i översiktsplanen som förnyelseområden, detaljplaner ska därmed upprättas på sikt för att möjliggöra att området ansluts till allmänt VA. Enligt översiktsplanen ska stor hänsyn tas till jordbruksmark och kultur- och naturvärden.

E. Fastlandets kuststräcka

Kustområdet utgörs av bebyggelse, permanent- och fritidshusbebyggelse samt landsbygd. I Svinninge, ett förnyelseområde söder om Åkersberga, pågår planläggning. Brevik, Lervik och Flaxenvik utgör ytterligare ett förnyelseområde som avses planläggas på sikt. Skärgårdsstad utgörs av permanentboenden och rymmer viss offentlig service. Östanå, Roslags-Kulla och Wira, som omfattas av ett planprogram, utgörs bland annat av olika typer av bebyggelseområden och det föreslås en utveckling med fler bostäder och stärkt service. Detta område har höga natur- och kulturvärden samt jordbruksmark och är en viktig nod för att komma ut i skärgården i och med färjan till Ljusterö.

F. Skärgården.

Skärgården består av öarna i Furusundsleden, Ljusterö, mellanskärgården samt ytterskärgården. Översiktsplanens ambition är att skärgården ska utvecklas för att bli mer attraktiv för boende, arbete och att besöka. Ett arbete med ett tematiskt tillägg till översiktsplanen pågår för att utreda utvecklingen. Översiktsplanen föreslår att en variation av bostadsbebyggelse ska utvecklas och att kultur- och fritidsutbudet ska stärkas liksom besöksnäringen och fler möjligheter till övernattning. I takt med befolkningsutveckling ska tillgång till offentlig service säkerställas.

Karta 1. Indelning av Österåkers kommun i utvecklingsområden enligt översiktsplanen. Kommunen har delats in i 6 delområden.



Planeringsaspekter

För att kunna förtydliga kommunens resonemang kring val av lokalisering av områden för bebyggelseutveckling i översiktsplanen har utpekade utvecklingsområden utvärderats utifrån några betydande planeringsaspekter. De planeringsaspekter som använts här är: bostadsutveckling, hållbart resande, social hållbarhet, gator och trafik, teknisk försörjning, kulturvärden, naturvärden, rekreationsvärden, jordbruksmark, samt risk och hälsa. I detta avsnitt beskrivs dessa planeringsförutsättningar på en övergripande nivå.

Bostadsutveckling

I översiktsplanen finns en målbild som beskriver Österåker år 2040. Bilden beskriver en befolkning på omkring 70 000 – 75 000 invånare i kommunen år 2040 och vidare till 90 000 år 2060, vilket innebär ett tillskott av ca 10 000 till 18 000 bostäder. Målet grundar sig dels i de åtaganden kommunen gjort inom Sverigeförhandlingen, men också i ambitionen att svara på den efterfrågan på bostäder som finns i kommunen. Siffran grundar sig också i möjligheterna att med nya invånare nå nya kvaliteter i kommunen vad gäller tillgången till service, möjligheter för entreprenörskap och långsiktigt hållbara lösningar för transporter, VA mm. En utveckling ska också kunna bidra till en utveckling av kommunens identitet som skärgårdskommun.

Hållbart resande

Den kanske största utmaningen vad gäller kommande utveckling i Österåkers kommun är behovet av transporter i kombination med behovet att begränsa klimatförändringarna. Detta förutsätter att en större andel av transporterna sker med låga eller inga koldioxidutsläpp. En viktig åtgärd för att hantera denna utmaning är att överföra trafikarbete till kollektivtrafik. En större andel lokala verksamheter och service möjliggör också minskat resande och större andel resande till fots och med cykel. Kapaciteten på vägsystemet i samband med arbetsresor ut ur Österåkers kommun, i första hand västerut via E18 söderut och Norrortsleden, mot viktiga arbetsområden, är också begränsad. Den utpekade utvecklingen måste också av detta skäl förlita sig på en större andel andra transportslag än personbil.

Ryggraden i Österåkers kollektivtrafik utgörs av Roslagsbanans tågtrafik som går mellan Stockholms östra och Österskär. Utbyggnad av dubbelspår pågår och fortsatta arbeten för att höja kapaciteten och ansluta sträckningen till T-centralen planeras inom ramen för Sverigeförhandlingen. Det finns ett antal lokala och regionala busslinjer där de flesta ansluter till en knutpunkt för tåg och buss. I takt med att tätorten växer planeras för en utvecklad lokal busstrafik. Ny bebyggelse knyts i första hand till Roslagsbanans stationer och till befintliga eller planerade busslinjer som knyter an till stationerna.

Som skärgårdskommun sker en del av kollektivtrafikresorna med båt och i kommunen finns 37 bryggor som trafikeras av Waxholmsbolaget. Åsättra hamn på Ljusterö är en viktig bytespunkt i skärgården och Ingmarsö är kommunens kärnö. Utöver dessa finns flera småbåtshamnar och båtlivet är en viktig del av kommunens identitet.

Viktiga faktorer för stationsnära planering

- Närhet till kapacitetstark kollektivtrafik samt resmönster
- Hög aktivitetsgrad samt mix av funktioner inom stationsområden, längst stråk och i periferiska områden
- Integration mellan stadsstruktur (gaturummet) och bebyggelse
- Trygga och attraktiva offentliga miljöer (upplev och faktisk)
- Tillgång till trygga och attraktiva parkeringar, prioritering till cykel
- Hög kollektivtrafikstandard: komfort, turtäthet, pålitlighet
- Nedprioritering av bilen, låg tillgänglighet och begränsad parkeringsmöjlighet

Utmaningar för hållbart resande i kommunen är bland annat att öka andelen resor som sker till fots, med cykel, och med kollektivtrafik för att bibehålla framkomlighet vid nya utvecklingsprojekt, samt att förbättra tillgängligheten i skärgården och på landsbygden.

En fysisk och upplevd god tillgång till spårbundna stationer har en central roll för att främja hållbara och klimatsmarta transportval då en fysisk och upplevelsemässig integrerad station i stadsmiljön bidrar till en upplevd närhet till kollektivtrafiken, som i sin tur gynnar gång- och cykelresor till stationen. På så vis kan kollektivtrafiken utmana bilen som effektivt transportmedel. För att resor med kollektivtrafik ska ske och upplevas som ett attraktivt alternativ till bilen krävs också en hög kollektivtrafikstandard: komfort, turtäthet, pålitlighet, framkomlighet, genhet samt säkra och trygga hållplatsmiljöer.

Olika kollektivtransportsystem kräver olika kundunderlag för att kunna erbjuda en hög turtäthet, vilket i sin tur är avgörande för att kollektivtransporten ska kunna konkurrera med bilen. Ett stort resandeunderlag kan också bidra till att öka kostnadseffektiviteten för kollektivtrafiken. Bebyggelse med ca 80–100 boende per hektar kan till exempel bidra till att skapa underlag för en tät och effektiv kollektivtrafik, dvs minst en buss var 10:e minut i vardera riktningen med ett avstånd av 400 meter mellan hållplatserna (SKL, 2016. Täthetsmått för effektiv kollektivtrafik). En hög befolknings- och verksamhetstäthet bidrar även till möjligheten att utveckla offentlig och kommersiell service och därmed till möjligheter att utveckla ärendekedjor (se nedan).

En variation av funktioner bidrar till att skapa en mer balanserat resenärunderlag under dygnet och möjlighet till att försörja området med hög turtäthet. Hög aktivitetsgrad och varierande markanvändning leder också till mer levande stadsdelar, som ofta kopplas med en ökad trygghetskänsla som i sin tur lockar fler att gå eller cykla. Stadsstrukturer som är lätt att orientera sig i samt karakteriseras av hög aktivitetsgrad och mix av funktioner och målpunkter längst stråken som ger möjlighet till att utföra olika ärenden - såsom att handla samt lämna och hämta barn vid förskola och skola - har visats kunna öka stationsområdet till 1200 meter (Schylberg, 2008 och Ranhagen mfl, 2015).

Social hållbarhet: service, trygghet och möten

Genom att erbjuda invånarna god tillgång till service, utbildning, kollektivtrafik, offentliga mötesplatser etcetera, ges invånarna fler livschanser med möjligheter till utveckling av utbildning, arbete, entreprenörskap och social trygghet. Offentlig service omfattar tillgång till transportsystem, kultur och fritid och vård- och omsorg, samt tillgång till kommunal tillståndsgivning. Den viktigaste kommersiella servicen utgörs av butiker, apotek, restauranger, etcetera. Tillgången till service i form av kultur- och fritid, vård- och omsorg, butiker, mm är i huvudsak koncentrerad till Åkersberga tätort i dagsläget. Offentlig statlig service, i form av polisen är också belägen inom Åkersberga tätort. Arbetsförmedlingen och försäkringskassan har stängt sina kontor i kommunen. Service som landstinget erbjuder är även den koncentrerad till Åkersberga centrum, men finns även på Ljusterö. Kommersiell service finns mest tillgänglig i Åkersberga centrum. Större volymhandel finns etablerad vid den s.k. Pilstugetomten väster om samhället, där handeln är planerad för åtkomst med bil. En del service

finns också i de lokala knutpunkterna.

Trygghet är en prioriterad fråga i kommunen där stadsplanering ses som ett av verktygen för att åstadkomma detta. Stadsmiljöer med trygga gatumiljöer och trygga offentliga platser ses som viktiga. En bebyggelse med blandad bebyggelse eftersträvas i stadsmiljö, liksom offentliga platser som kan attrahera olika sorters människor från hela kommunen.

Gator och trafik

Kommunens huvudsakliga transportled för vägbunden trafik är väg 276 som utgör huvudvägnätets stomme. Även väg 274 mot Vaxholm och Svinningevägen fungerar som viktiga transportleder med större trafikmängder. Övriga vägnätet i Åkersberga består i huvudsak av uppsamlingsgator till väg 276 och lokalgator.

Kapaciteten på vägsystemet i samband med arbetsresor ut ur Österåkers kommun, i första hand västerut via E18 söderut och Norrortsleden, mot viktiga arbetsområden, är begränsad. Den viktigaste åtgärden i samband med bebyggelseutveckling är därför att försöka överföra resor till kollektivtrafik, i första hand till spårbunden kollektivtrafik och i andra hand till buss, se planeringsaspekten Hållbart resande. Eftersom viktiga arbetsplatsområden för de som bor i Österåkers kommun ligger västerut utanför kommunen blir utvecklingsprojekt som ligger öster om Åkersberga centrum mindre attraktiva vad gäller restid i samband med arbetsresor. Att överföra resor till kollektivtrafik är även viktigt för att begränsa koldioxidutsläppen och därmed mildra effekterna av klimatförändringen på sikt.

Kapaciteten på vägsystemet i samband med arbetsresor inom Österåkers kommun är bättre. Ur detta perspektiv är det en fördel att placera bebyggelsen väster om Åkersberga centrum (där de flesta tillkommande arbetsplatser för närvarande planeras) eftersom gång- och cykel kan användas, samt ny väginfrastruktur tillkommer med bättre kapacitet. Tillkommande arbetsresor från nya bebyggelseområden som ligger väster om Åkersberga mot centrumområdet påverkar inte heller kapaciteten genom Åkersberga centrum, och vidare mot Stockholmsområdet, som tillkommande arbetsresor från nya bebyggelseområden öster om Åkersberga skulle göra.

Kapaciteten på vägsystemet norr och öster om Åkersberga är också begränsad. Om större utvecklingsprojekt förläggs norr och öster om Åkersberga behövs därför investeringar i ny väginfrastruktur. Eftersom det finns höga natur-, kultur- och rekreationsvärden norr och öster om Åkersberga centrum skulle investering i ny infrastruktur sannolikt kräva ingrepp i dessa höga värden, se karta 6. Jordbruksmark och natur-kultur- och rekreativa värden.

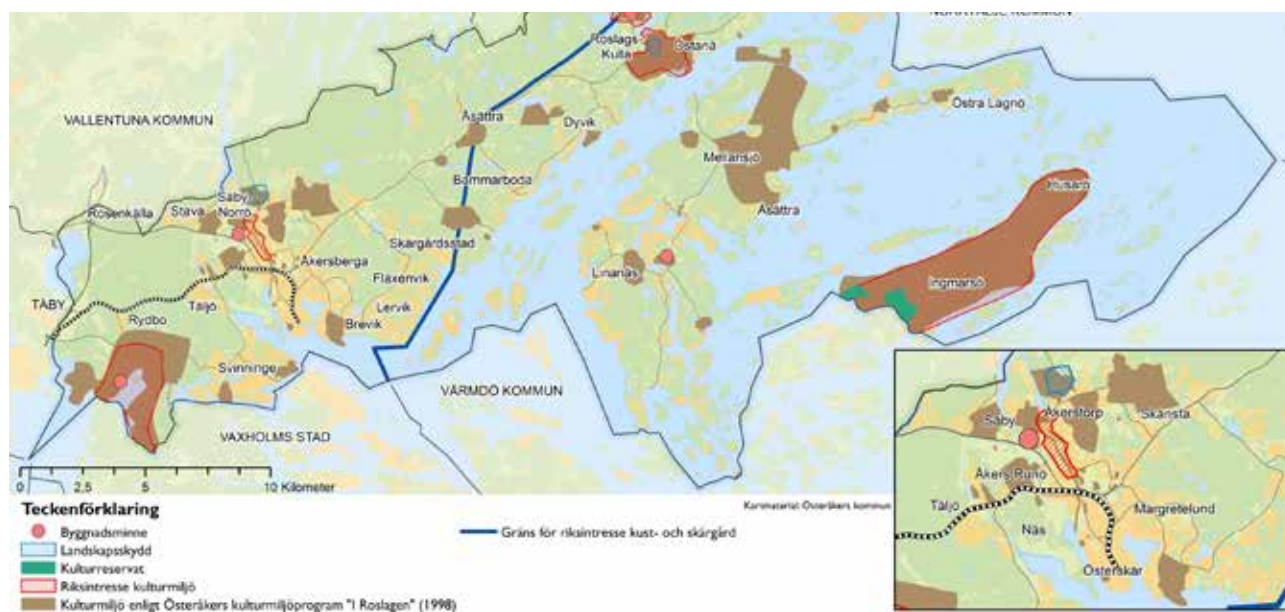
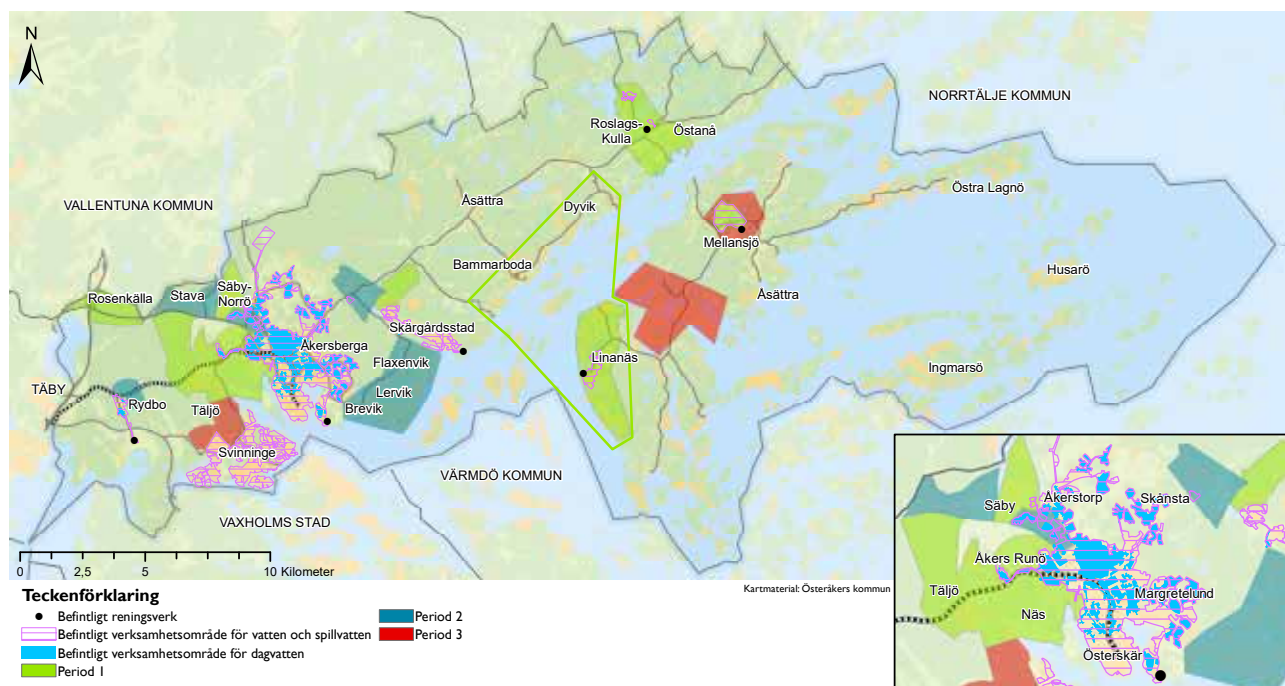
Teknisk försörjning

Vatten och avlopp

Kommunalt vatten och avlopp är utbyggt i område A. *Åkersberga stad*, samt stora delar av område B. *Huvudstråk och knutpunkter* samt i Svinninge (*del av utvecklingsområde E.*). Dessutom vid Roslags-Kulla och centrala Ljusterö, där kapaciteten dock är svag. En VA plan antogs 2019 där utbyggnadsplaner och prioriteringsordning är fastställd, se

karta ## nedan. Utbyggnadsplanerna är indelade i tre perioder, exakta årtal för perioderna ska utredas i samband med framtida planering. De högst prioriterade områdena som ska utredas under period 1 är de lokala knutpunkterna vid tätorten, vid Rosenkälla samt i anslutning till befintliga kommunala VA anläggningar norr om Skärgårdsstad, vid Roslags-Kulla, Linanäs på södra Ljusterö samt vid Mellansjö på Norra Ljusterö. Under period 2 planeras VA byggas ut i Rydbo och Stava i utvecklingsområde C. Västra fastlandet samt i Brevik, Lervik och Flaxenvik samt Singö. I period 3 planeras VA utbyggnaden koppla samman Svinninge med tätorten över Näs samt att VA byggs ut på delar av Ljusterö.

Karta 2. Befintlig och planerad VA täckning av kommunen. Från Österåkers VA plan (Österåkers kommun, 2019)



Karta 3. Hänsynskarta kulturmiljö, från Österåkers översiktsplan (Österåkers kommun, 2018a)

Tillgång till fjärrvärme

I Österåker är fjärrvärmenätet utbyggt i utvecklingsområde A. *Åkersberga stad* och *delar av utvecklingsområde B*. Produktionen sker i Sandkilsverket som ägs av E.ON och eldas med förnybart biobränsle. Kapaciteten kommer enligt översiktsplanen behöva höjas till 2040 och en plan för utbyggnad av Sandkilsverket är under framtagande. Det finns planer att bygga ut fjärrvärmen mot Kanalstaden, Näs och Täljö-Gottsunda (Eon, 2017). För att en utbyggnad ska kunna motiveras ekonomiskt, behöver nya stadsdelar planeras som sammanhängande stadsbygd med relativt tät bebyggelse.

Kulturvärden

Österåkers kommun är rikt på kulturlandskap och fornlämningar. Österåkers historia är präglad av det strategiska läget vid havet och vattenleder och den stora landskapsvariation med skärgårdsjordbruk, herrgårdslandskap, åkerbruk och skogslandskap som finns i kommunen. Vattenleden Långhundraleden går genom Åkersberga stad (västra delen genom Täljö och Stor-träsk och östra delen där Åkers kanal ligger idag) och längs sträckningen finns fornborgar, medeltidsborgar, byar, gods och storgårdar. Österåker har även en lång agrar historia där landskapet brukats för matproduktion, energiförsörjning och skogsproduktion och det finns lämningar efter täkt- och gruvverksamhet.

Det finns flera större välbevarade kulturlandskap såsom Rydboholm, Åkers kanal, Roslags-Kulla och Wira bruk, vilka också är av riksintresse för kulturmiljövården och skyddas av 3 kap. 6 § andra stycket miljöbalken. Skärgården och stora delar av kustens skärgårdslandskap (utvecklingsområden E. och F.) är med hänsyn till höga natur- och kulturvärden utpekade som riksintresse för kust och skärgård enligt 4 kap 4 § miljöbalken.

I kommunens kulturmiljöprogram ”I Roslagen” från 1998 är kulturmiljöer av kommunalt intresse identifierade, se karta 3. Kunskap om kommunens kulturmiljövården uppdateras under 2020.

Naturvärden

I Österåker finns en mängd områden med höga naturvärden, i synnerhet gammal barrskog, ädellövträdsbestånd, naturbetesmarker, sumpskogar och våtmarker. Kommunen har tre områden som utgör riksintresse för naturvärden: Ullnasjöns De Geermoräner, mellanskärgården och ytterskärgården som skyddas enligt miljöbalken 3 kap. 6 § och 4 kap 4 §. Delar av kommunen ingår även i regionens gröna kilar, Angarnskilen går genom kommunens norra delar medan Bogesundskilen går genom de sydvästra delarna.

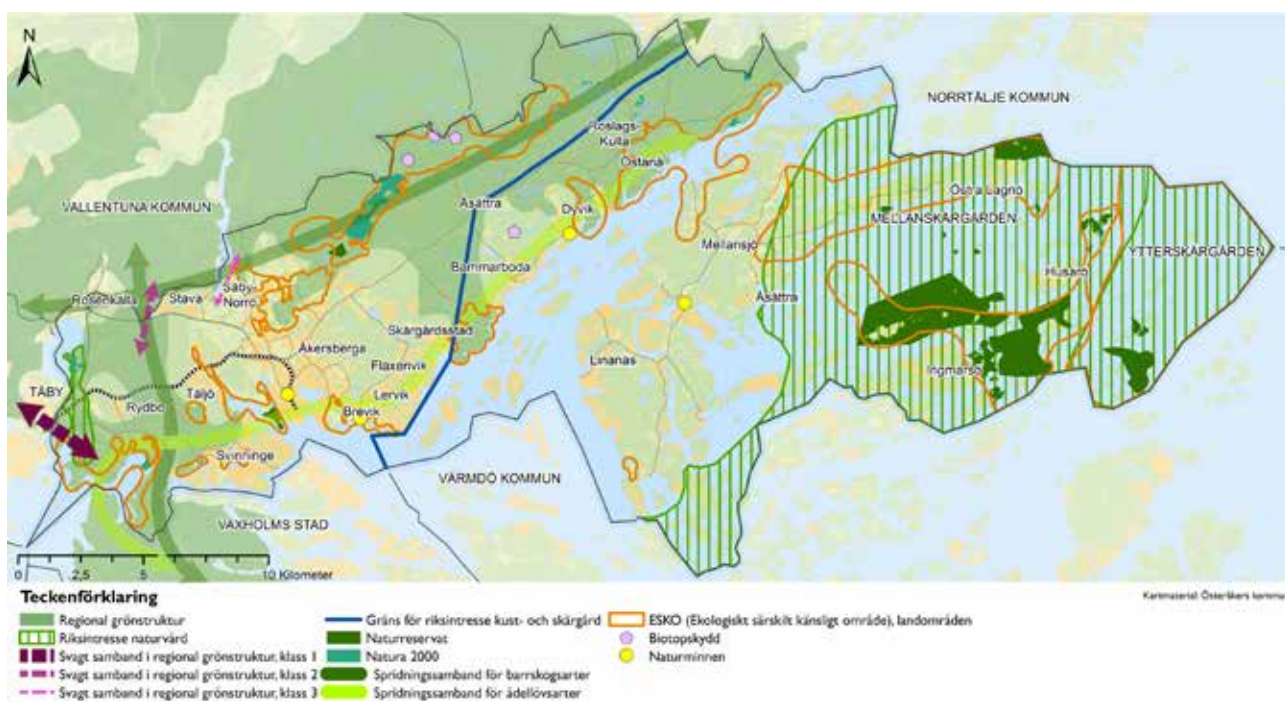
Särskilt värdefulla och skyddsvärda sötvattensmiljöer, där höga naturvärden i vattenmiljöer sammanfaller med höga naturvärden på land, finns i Tärnan – Undal, Loåns vattensystem med Wira och Östanå, Norrö – Södra Garnsviken och Åsättra – Stora Västanberg. Särskilt värdefulla kustområden, där grunda havsvikar möter hävdade strandängar, finns exempelvis på nordöstra Ljusterö, norr och söder om Östanå slott, Tjällboviken och kring Kyrkfjärden.

I Österåkers kommun finns åtta Natura 2000 områden (omfattas av

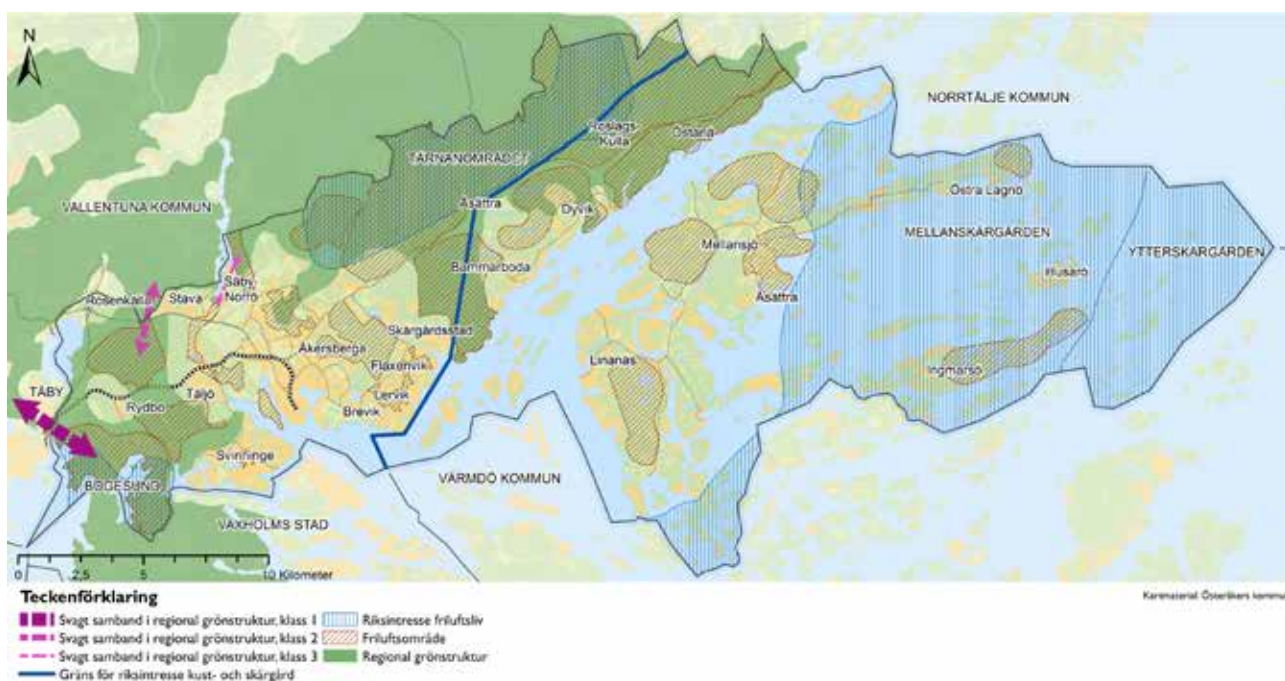
bestämmelser i 4 kap. MB samt 7 kap. 27, 28 och 28a §§ MB). Dessa är Blötvikens, Deglinge, Losjön, Malmsjön, Rydboholms ekhage, Stavs äng samt Trehörningsskogen och Ubby ekhage.

Spridningssamband för barrskog passerar längs kommunens norra gräns och ner mot Bogesundslandet. Längs fastlandets kust sträcker sig ett spridningssamband för ädellövskogar. På flera ställen i kommunen är Ekologiskt särskilt känsliga områden (ESKO) identifierade där särskild hänsyn till miljön ska tas.

Ny kunskap om kommunens naturvärden tas fram under 2020 och 2021 i samband med genomförandet av Sverigeförhandlingen.



Karta 4. Hänsynskarta Naturmiljö från Österåkers översiktsplan (Österåkers kommun, 2018a).



Karta 5. Hänsynskarta rekreation och friluftsliv, från Österåkers översiktsplan (Österåkers kommun, 2018a).

Rekreativsvärden

Både miljörer med naturvärden och kulturvärden har stor potential att bidra med viktiga rekreativsvärden. I kommunens norra delar finns stora sammanhängande skogslandskap med sjöar och vildmarkskänsla, längs kusten bidrar närheten till havet med rekreativsvärden. I Österåker finns fem områden utpekade som riksintresse för friluftsliv (3 kap. 6 § MB): Yttre skärgården, Mellersta skärgården, Össebygarn, Roslags-Kulla (Tärnan område) och Bogesund. Se hänsynskarta för rekreativsvärden i karta 7 nedan. Hela skärgården och delar av kuststräckan omfattas även av riksintresse kust och skärgård enligt 4 kap. 4 § MB.

Kunskap om kommunens rekreativsvärden uppdateras 2020 och 2021 i samband med genomförandet av Sverigeförhandlingen.

Jordbruksmark

Materiella värden i form av areella näringar utgör stora delar av kommunen. Jordbruk upptar en mindre del av ytan (drygt 2 100 hektar) och bedrivs till stor del i liten skala, medan skogsbruk bedrivs i stora delar av kommunen. I översiktsplanen står det att exploatering av jordbruksmark bör undvikas och att stor hänsyn ska tas till jordbruksmark norr och nordost om Åkersberga samt på Ljusterö och öarna.

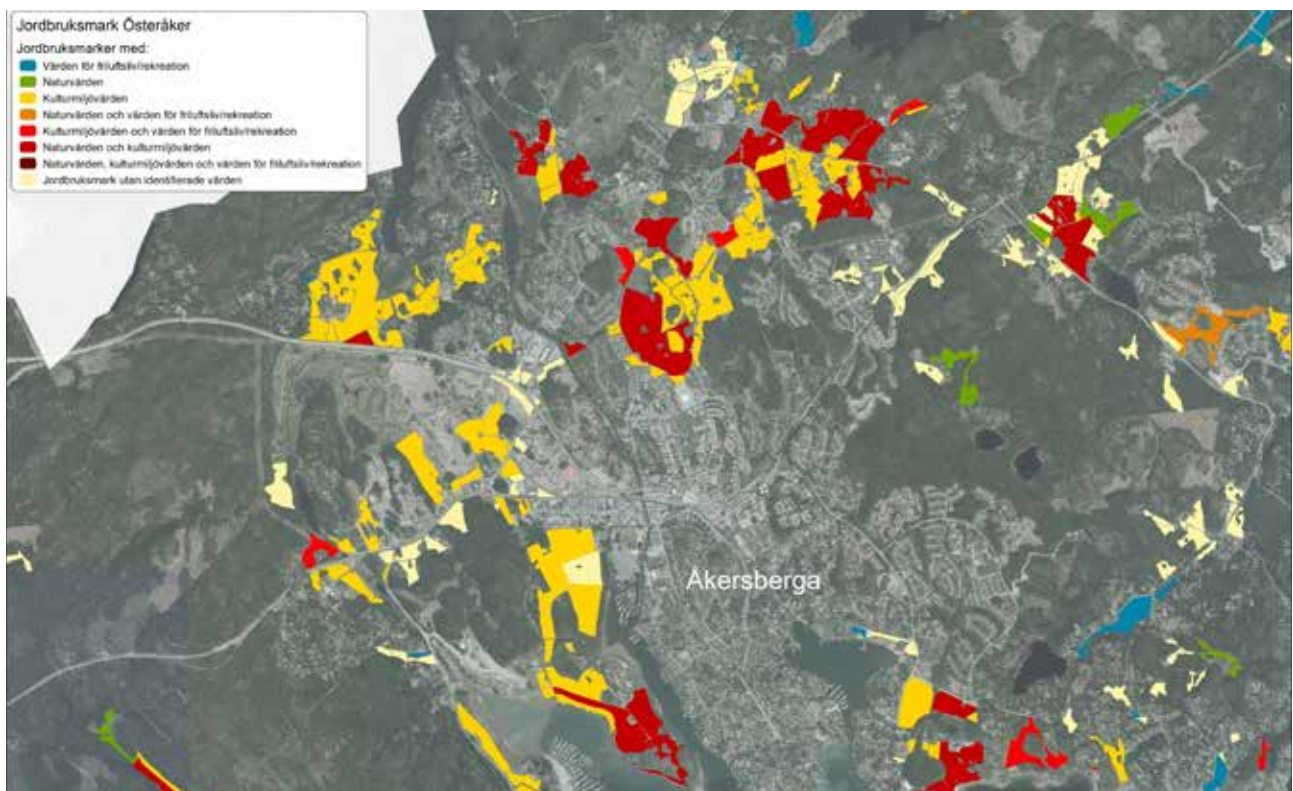
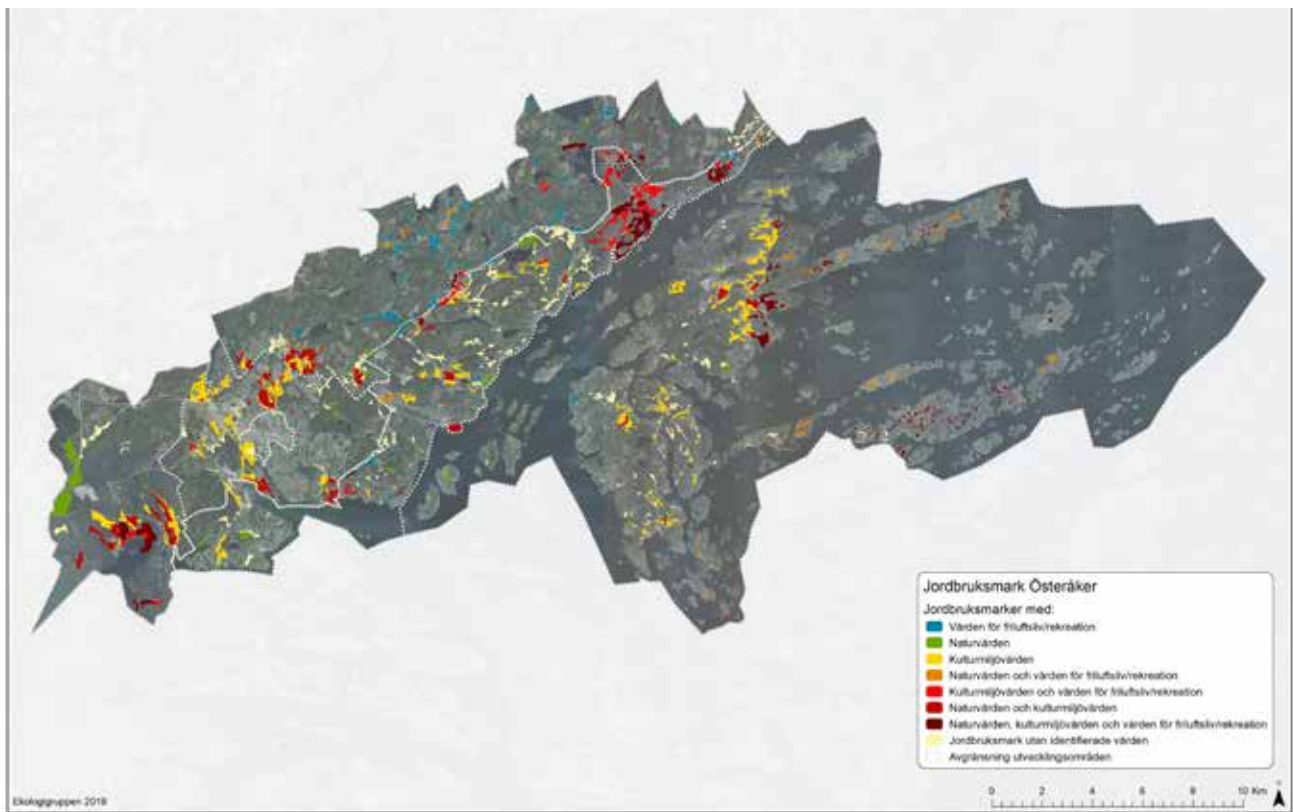
Som ett komplement till översiktsplanen har jordbruksmark i Österåkers kommun kartlagts med hjälp av Jordbruksverkets blockdatabas, Fastighetskartan, Ekonomiska kartan från 1952 samt genom flygbildstolkning. Alla underlag har verifierats genom flygbildstolkning. Mark som var åker på Ekonomiska kartan 1952 har till exempel kartlagts som jordbruksmark om den idag är öppen gräsmark eller delvis igenvuxen mark som relativt enkelt kan återupptas till jordbruksmark. Gammal åkermark som planterats med skog eller har övergått till skogsmark har ej tagits med i kartläggningen.

Den kartlagda jordbruksmarken i Österåkers kommun har därefter värderats utifrån befintliga kommunala, regionala samt nationella underlag med avseende på naturvärde, kulturmiljövärde samt värden för friluftsliv och rekreation. Karta ## och ## visar var det finns värden för vart och ett av dessa samt var det finns samlade värden. Områden som har flest sammanlagda värden syns i rött och mörkrött.

Jordbruksmarken har i denna utredning inte värderats eller klassats med avseende på avkastning eller brukningsvärde. Den värdering av jordbruksmark från 1969 som utgörs av en 10-gradig klassificeringsskala bör enligt rekommendationer från Jordbruksverket ej längre användas då den är förlegad. (Läs mer om metodik för kartläggning och urval i Bilaga 1).

Bakgrund till MB 3 kap 4§

Skrivningarna i MB 3:4 har sitt ursprung den tidigare naturresurslagen (NRL). Med riktlinjen betonade regeringen vikten av att säkerställa jordbruksmarken som produktionsresurs. Skrivningen tillkom under 1970-talets exploateringsvåg, en period då jordbruksarealerna kraftigt minskade till följd av den ökade utrymmesstandarden och trenden att bygga småhus och fritidshus (Jordbruksverket, 2013).



Karta 6. Jordbruksmark och natur-kultur- och rekreativa värden. (Ekologigruppen, 2019)

Karta 7. Jordbruksmark och natur-kultur- och rekreativa värden i tätort och knutpunkter. (Ekologigruppen, 2019)

Risk och hälsa

Enligt översiktsplanen är trafiken den största källan till utsläpp av klimatpåverkande ämnen, förhöjda halter av partiklar samt luftföroreningar. Väg- och tågtrafiken utgör de primära bullerkällorna i kommunen. E18, väg 265 och väg 274 är primärleder för farligt gods och väg 276 som är sekundärled vilket kan medföra risker vid olyckor.

Översiktsplanen har identifierat befintliga riskobjekt samt geologiskt sårbara områden där det finns en hög spridningsrisk i grundvatten.

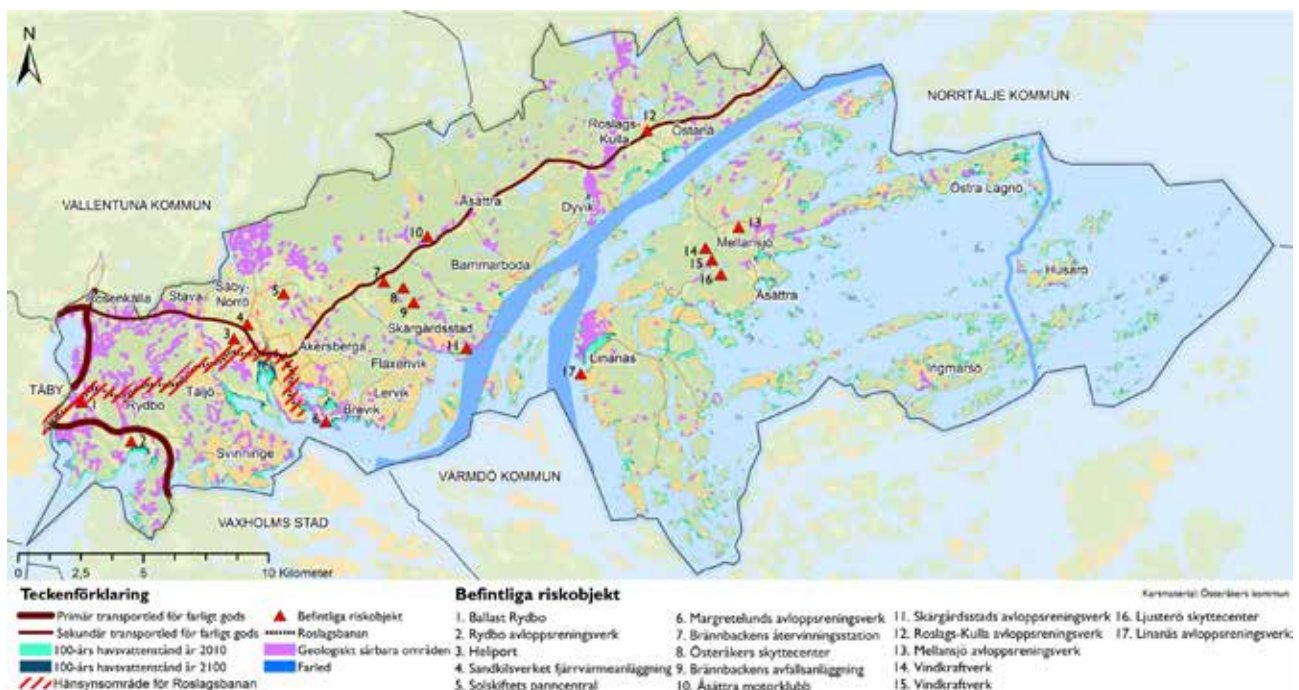
Inom kommunen finns en##(ingen?) verksamhet med hög risk för kemikalieolyckor och det saknas verksamheter med svårhanterliga utsläpp av luftföroreningar. Andra verksamheter kan medföra olika typer av störningar exempelvis mekaniska verkstäder, lackerare och benzinstationer. Dessa liksom förorenade områden enligt metodik för inventering av förorenade områden (MIFO) finns inte karterade på översiktsplanenivå utan behöver hanteras i samband med planläggning. I samband med detaljplanering ska även risker kopplat till tidigare miljöfarlig verksamhet, risk för användning av förorenade fyllnadsmassor eller tidigare brand eller olycka som kan ha lett till att farliga ämnen läckt ut i marken undersökas.

Översvämning och skyfall

Kommunen har tagit fram en klimatanpassningsplan (Österåkers kommun, 2018d) som bygger på en klimat- och sårbarhetsanalys (Structor, 2016). Klimatanpassningsplanen beaktar framförallt successivt stigande havsnivåer som beror av klimatets förändring i kombination med höga vattenstånd, extrem korttids-nederbörd (så kallade skyfall), förändrad markstabilitet samt värmeböljor. Klimatanpassningsplanen anger åtgärdsförslag och prioriteringsordning.

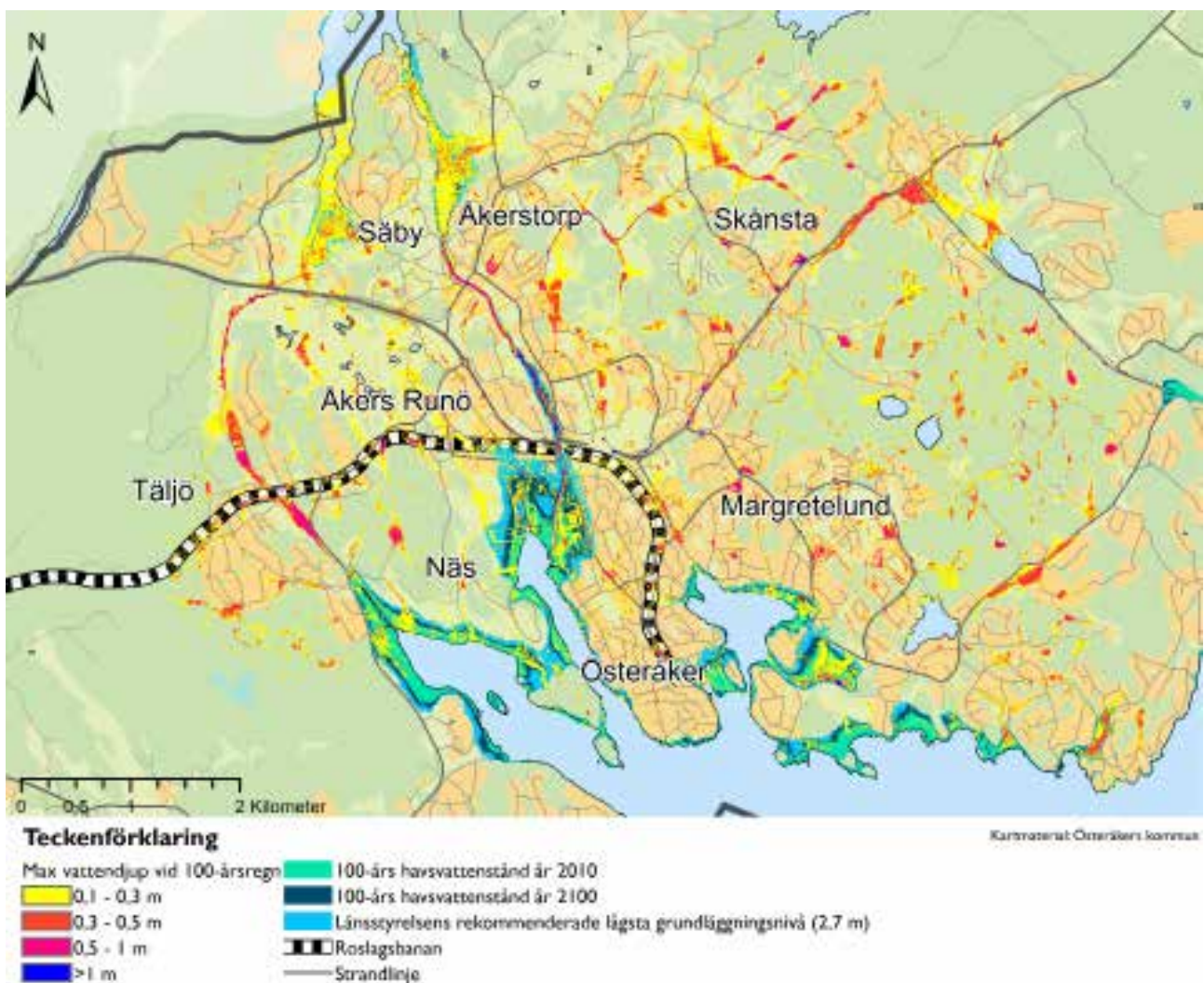
De huvudsakliga konsekvenserna till följd av höga havsnivåer bedöms uppstå kring Täljöviken, Tunafjärden (utloppet av Åkers kanal) och kring Sätterfjärden. Lindholmsviken är också ett område i Åkersberga med kända problem redan idag i form av översvämning. Åkers kanal har stabilitetsproblem och dessa konsekvenser kan förvärras av

Karta 8. Hänsynskarta risk, hälsa och sårbarhet, från Österåkers översiktsplan (Österåkers kommun, 2018a).



fluktuerande hav och grundvattennivåer samt av markarbeten intill kanalen. Även Sätterfjärden och Täljöviken bedöms ha stabilitetsproblem idag. På grund av dessa stabilitetsproblem längs Åkers kanal och Sätterfjärden bedöms VA-ledningar och fjärrvärmeledningar i dessa områden eventuellt vara utsatta för konsekvenser.

Kartan nedan visar både områden som riskerar att översvämmas av höjda havsnivåer och områden som riskerar att översvämmas av skyfall - se karta 9.



Karta 9. Översvämningsrisker i tätort och knutpunkterna (Österåkers kommun, 2018a)

Utvärdering av utvecklingsområden

I detta avsnitt presenteras först skalan som använts för utvärdering och bedömningsgrunder för varje beskriven planeringsaspekt. Därefter bedöms samtliga utvecklingsområden och lokala knutpunkter utifrån dessa.

Skala för bedömning

Bedömningen utgår från en skala med framtagna kriterier för när ett område har goda förutsättningar (+), neutrala förutsättningar (0) eller sämre förutsättningar (-) för att bidra till eller påverka respektive planeringsaspekt.

Bedömning av planeringsaspekterna

Bostadsutveckling

Bedömning av utvecklingsområdets eller knutpunktens förutsättningar att bidra till förutsättningar för att genomföra större utvecklingsprojekt. Bedömningen omfattar därefter områdets förutsättningar för att bidra till en attraktiv skärgårdskommun och en tydlig identitet med stad, skärgård och landsbygd. Möjligheterna till sammahållen, blandad bebyggelse med hög grad av promenadbarhet samt tillgång till allmänna platser med hög kvalitet, service och kollektivtrafik är viktiga.

Hållbart resande

Bedömning av utvecklingsområdets eller knutpunktens förutsättningar för att bidra till hållbart resande genom att existerande eller tillkommande arbetsresor sker med kollektivtrafik, cykel eller promenader. Bedömningen också från möjligheten att överföra bilresenärer till spår-bunden kollektivtrafik. Bedömningen tar även hänsyn till möjligheterna att utveckla en viss befolknings- och verksamhetsstäthet för att utveckla turtäthet, samt variation och funktionsblandning, för att i förlängningen utveckla målpunkter och ärendekedjor för att kunna locka resenärer till kollektivtrafik och öka andelen som rör sig till fots och med cykel.

Social hållbarhet: service, trygghet och möten

Möjligheten att utveckla nys stadsdelar med hög tillgång till ett brett utbud av service, kollektivtrafik och mötesplatser. Tillgång till arbetsplatser och utbildningsmöjligheter bedöms som positivt, liksom tillgången till kultur- och fritidsaktiviteter. Möjligheter att utveckla trygga stadsdelar bedöms utifrån möjligheten att utveckla trygga gaturum och trygga allmänna platser: finmaskiga gatunät med blandning av verksamheter och lokaler, lokaler i bottenvåningar, bostäder med entréer och uteplatser mot gata, tydlig avgränsning mellan privat och offentligt.

Gator och trafik möjligheter

Bedömning av utvecklingsområdets eller knutpunktens förutsättningar att använda befintlig infrastruktur med god kapacitet. Det handlar även om att nyinvestering i väginfrastruktur kräver finansiering och att utvecklingsprojekt ska vara kommunalekonomiskt effektiva samt att ny infrastruktur riskerar att orsaka negativ påverkan på omgivningen. Det handlar även om möjligheten att kunna överföra resor till kollektivtrafik, i första hand till spårbunden kollektivtrafik och i andra hand till buss.

Planeringsaspekt	+ Goda förutsättningar	0 Neutrala förutsättningar	- Sämre förutsättningar
Bostadsutveckling	Goda förutsättningar för att bidra till översiktsplanens bebyggelsemål	Varken bidrar eller inte bidrar till översiktsplanens syfte och mål.	Saknas förutsättningar för att bidra till översiktsplanens syfte och mål.
Hållbart resande	Utvecklingsförslag inom 1200 meter från spårbunden lokaltrafik eller längs busslinje med hög turtäthet som kopplar till station.	Knutpunkt för kollektivtrafik med buss, med möjlighet till hög turtäthet, men utan koppling till station eller med långa restider.	Utveckling på längre avstånd från station som saknar möjlighet att utveckla god kollektivtrafik med buss.
Social hållbarhet	God till service, kollektivtrafik, arbetsplatser, utbildning och aktiviteter. Trygga stadsdelar.	Viss tillgång till service, kollektivtrafik, arbetsplatser, utbildning och aktiviteter. Rimlig trygghet.	Svårighet att skapa god tillgång till service mm. Svårt att skapa trygga stadsdelar..
Gator och trafik	Utvecklingsförslag stödjer och ansluter till befintlig transportinfrastruktur med god kapacitet.	Utvecklingsförslag kräver nyinvestering i transportinfrastruktur samt ansluter till befintlig transportinfrastruktur med god kapacitet.	Utvecklingsförslag kräver nyinvestering i transportinfrastruktur samt ansluter till befintlig infrastruktur med sämre kapacitet.
Teknisk försörjning	Kommunalt VA finns eller är planerat inom period 1. Närhet till befintliga fjärrvärmeledningarna samt projekt med högre värmetäthet.	Utbyggnad av kommunalt VA är planerat inom period 2 eller 3. Utvecklingsförslag med hög värmetäthet utan närhet till befintlig fjärrvärme.	Utbyggnad av kommunalt VA är inte planerat. Längre avstånd till befintliga fjärrvärmeledningarna eller lägre värmetäthet.
Kulturvärden	Större utvecklingsprojekt påverkar inte möjliga kulturvärden.	Större utvecklingsprojekt kan komma att påverka möjliga kulturvärden men finns möjlighet att begränsa påverkan.	Större utvecklingsprojekt kan komma att påverka möjliga kulturvärden negativt.
Naturvärden	Större utvecklingsprojekt bedöms inte påverka höga naturvärden.	Större utvecklingsprojekt riskerar påverka höga naturvärden men med möjlighet att begränsa påverkan.	Större utvecklingsprojekt riskerar att påverka höga naturvärden negativt.

Rekreativvärden	Större utvecklingsprojekt påverkar inte möjliga rekreativvärden.	Större utvecklingsprojekt kan komma påverka möjliga rekreativvärden men med möjlighet att begränsa påverkan.	Större utvecklingsprojekt kan komma att påverka möjliga rekreativvärden negativt.
Jordbruksmark	Utvecklingsprojekt riskerar inte att ta jordbruksmark i anspråk.	Utvecklingsprojekt begränsar möjligheten att utnyttja jordbruksmark.	Utvecklingsprojekt ianspråk tar betydande ytor jordbruksmark.
Risk och hälsa	Inga risker för människors hälsa och säkerhet.	Risker för människors hälsa och säkerhet, men med möjlighet att hantera riskerna.	Risker för människors hälsa och säkerhet.

Teknisk försörjning

Vatten och avlopp

Bedömning tar hänsyn till förutsättningarna för att ansluta större utvecklingsprojekt till kommunalt VA. Bäst förutsättningar för kommunalt VA för utvecklingsområden och lokala knutpunkter är identifierat där kommunalt VA finns i dagsläget samt inom områden som planeras få kommunalt VA under period 1 i VA-planen. I förlängningen handlar det om att påverkan på omgivningen blir så liten som möjligt samt att utbyggnaden blir kommunalekonomisk effektiv.

Tillgång till fjärrvärme

Bedömningen är indelad i en tregradig skala där bästa förutsättningar för fjärrvärme har bedömts finnas där fjärrvärmerna redan i dagsläget är utbyggt och större utvecklingsprojekt kan ge en hög värmetäthet, vilket innebär en trolig utbyggnad av ledningsnät till området. I områden där det är möjligt att planera för en högre värmetäthet (större utvecklingsprojekt) finns även möjlighet att investera i ny fjärrvärme eller i mindre gemensamma anläggningar, detta är dock mindre samhällsekonomiskt effektivt. Utvecklingsområden eller knutpunkter med sämre förutsättningar för gemensam värmeproduktion är områden där fjärrvärme saknas och där värmetätheten inte är tillräckligt hög för att motivera en investering i gemensamma lösningar (exempelvis mindre utvecklingsprojekt i småhusområden).

Kulturvärden

Bedömning av förutsättningarna för att större utvecklingsprojekt i aktuellt område påverkar kulturvärden negativt. Bedömningen baseras på eventuell påverkan på riksintresse för kulturmiljövård samt utpekade kulturmiljöområden av kommunal betydelse.

Naturvärden

Bedömning av förutsättningarna för att större utvecklingsprojekt i aktuellt område påverkar naturvärden negativt. Bedömningen baseras på eventuell påverkan naturvärden, i synnerhet riksintressen för naturvård och naturreservat, regional grönstruktur och identifierade spridningssamband. Vid planläggning ska förekomsten av ESKO alltid,

enligt MKB-förordningen, beaktas inom miljökonsekvensbeskrivningar.

Rekreativsvärden

Bedömning av förutsättningarna för att större utvecklingsprojekt i aktuellt område påverkar rekreativsvärden negativt eller inte. Bedömningen av påverkan på rekreativsvärden tar hänsyn till lokala förutsättningar såsom kommunala vandringsleder och parker. I de fall rekreativsvärden inte tas i anspråk rekreativsvärden utgår bedömningen från tillgången till rekreation i närheten till det planerade utvecklingsområdets eller knutpunktens område.

Jordbruksmark

Bedömning av riskerna för att jordbruksmark tas i anspråk för bebyggelse, vägar etcetera i samband med utveckling av utvecklingsområde eller knutpunkt.

Risk och hälsa

Bedömning av förutsättningarna för att större utvecklingsprojekt i aktuellt område inte påverkas av risk och hälsa negativt eller att dessa risker är hanterbara vid en framtida bebyggelseutveckling. Bedömningen av risker för människors hälsa utgår från översiktsplanens hänsynskarta för risk, hälsa och sårbarhet, översiktliga bullerkarteringar och luftpartikel (<http://slb.nu/slbanalys/luftfororeningskartor/>) samt kommunens klimatanpassningsplan.

Bedömning av risker för människors hälsa utgår från utvecklingsförslagets potentiella konflikter med identifierade risker i översiktsplanen och motstridiga mål och strategier inom planen. Då resonemanget förs på en strategisk nivå görs inga jämförelser mot precisa halter eller nivåer.

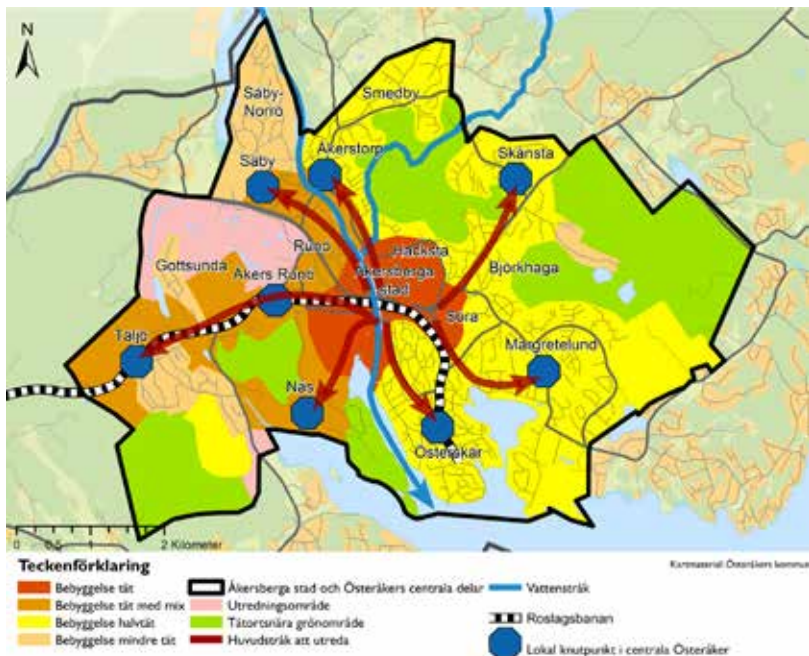
A. Åkersberga stad

Utvecklingsområdet avser de centrala delarna av tätorten Åkersberga. Här finns handel och annan service samt Åkersberga station och busstation. Centrala Åkersbergas norra och västra delar domineras av blandad bebyggelse med bostäder, verksamheter och service och de östra delarna av verksamheter och jordbruksmark. I översiktsplanen är Åkersberga stad utpekad som område med tät bebyggelse och bebyggelse föreslås utvecklas och förtätas. Utvecklingen ska fokuseras till de centrala delarna, vid Åkers kanal och mot havet. I området ligger ett av de större föreslagna utvecklingsprojekten - Kanalstaden.

Utvärdering Åkersberga stad

Planeringsaspekt	Bedömning	Kommentar
Bostadsutveckling	+	Genom större utvecklingsprojekt (bl.a. Kanalstaden) och förtätning i redan bebyggda områden kan området bidra till ett ordentligt bostadstillskott. Detta område har även goda förutsättningar för att bidra till att utveckla en attraktiv skärgårdskommun och en viktig port till Stockholms skärgård samt en tydlig identitet som en kommun med stad, skärgård och landsbygd.
Hållbart resande	+	Utvecklingen har goda förutsättningar för hållbara transporter genom närheten till Roslagsbanan, hela området har mindre än 1,2 km till Roslagsbanans stationer och det finns flertalet bussar som kopplar till Åkersberga centrum och Stockholm. Förutsättningar för tillgänglighet med cykel och promenader är goda.
Social hållbarhet	+	Möjligheterna att erbjuda god tillgång till service, arbetsplatser, utbildning, kultur- och fritidsaktiviteter och kollektivtrafik är mycket goda. Möjligheterna att utveckla trygga stadsdelar är goda.
Gator och trafik	+	Ansluter till befintlig väginfrastruktur där inga större nyinvesteringar krävs.
Teknisk försörjning	+	Åkersberga stad är anslutet till kommunalt VA och fjärrvärme, och ligger i närheten till ledningsnät i de områden där större utvecklingsprojekt planeras.
Kulturvärden	-	Utvecklingen antas kunna genomföras utan att riksintresse för kulturmiljö skadas påtagligt. Lokala naturvärden kan i stor omfattning hanteras under planläggningen men konflikter kommer att uppstå vad gäller kulturlandskapet väster om Åkersberga.
Naturvärden	-	Utvecklingen kommer att beröra höga naturvärden på flera håll, bl.a. längs Åkers kanal och på Täljohalvön. Utvecklingen antas kunna genomföras utan att höga naturvärden ska behöva påverkas negativt.
Rekreativvärden	+	I Åkersberga stad finns Åkers kanal och i anslutning till området finns bl.a. Röllingby backar och Björnungeskogen och Trastsjöskogen. Det finns goda förutsättningar för god tillgång till rekreationsområden samt att öka tillgången genom att utveckla strandområden längs med kanalen i Kanalstaden. Större utvecklingsprojekt kan komma till stånd utan att områden med höga rekreationsvärden ianspråktas.
Jordbruksmark	-	Utvecklingsprojekt i Kanalstaden och vid Åkers Runö station kommer att ianspråkta brukningsvärd jordbruksmark.

Risk och hälsa	0	Roslagsbanan är en riskkälla för olycka och inom hänsynsområdet ska skyddsavstånd säkras. Det finns kända översvämningsrisker vid Tunafjärden och längs stora delar av Åkers Kanal. Det finns även stora risker med skyfall samt stabilitetsproblem. Riskerna har utretts och bedöms som möjliga att hantera vid planläggning..
-----------------------	----------	---



Karta 10. Område B är indelat i 8 lokala knutpunkter. (Österåkers kommun, 2018a).

Sammanfattning Åkersberga stad

Utvecklingsområdet Åkersberga stad har goda förutsättningar för att bidra till översiktsplanens syfte genom större utvecklingsprojekt såsom Kanalstaden och Åkersberga centrum, delvis nära skärgården. Förutsättningarna är också mycket goda för hållbart resande, samtidigt som det är kommunalekonomiskt effektivt att kunna utnyttja befintlig offentlig service, väginfrastruktur och teknisk försörjning. Utveckling av större projekt och förtätning ger även goda förutsättningar för utveckling av service och knutpunkter. Större utvecklingsprojekt bedöms också kunna ske utan att natur-, kultur- och rekreationsvärden riskerar att påverkas negativt. Risker för människors hälsa och för miljön bedöms som hanterbara vid planläggning.

B. Huvudstråk och lokala knutpunkter

Utvecklingsområde B är uppdelat i huvudstråk och lokala knutpunkter. Dessa är Säby, Åkerstorp, Skånsta, Margretelund, Österskär, Näsängen, Åkers Runö och Täljö. Respektive knutpunkt med omnejd utvärderas i följande åtta avsnitt.

Säby

Huvudstråket Runö - Säby - Norrö domineras av mindre tät bebyggelse med verksamheter längs väg 276 och bostadsbebyggelse främst med enfamiljs- och radhus. Inom stråket finns möjligheter att utveckla en tydlig knutpunkt eller mötesplats med offentlig service och god kollektivtrafik. Denna föreslås i översiktsplanen att utvecklas skapas vid Säby. Utvecklingsområdet utgör en entré till Österåkers centrala delar. Norrö utgör ett förnyelseområde som på sikt ska anslutas till kommunalt VA.

Bebyggelsen i de lokala knutpunkterna ska enligt översiktplanen:

- Nyexploateringar ska planeras i anslutning till befintlig bebyggelse, nära kollektivtrafik och service. I stationsnära lägen eftersträvas effektiv markanvändning, funktionsblandad bebyggelse och blandad bostadsbebyggelse.
- Närmast stationerna ska mötesplatser skapas i form av torg, flerbostadshus med lokaler i bottenvåningen och om möjligt arbetsplatser närmast spårområdet.
- Bebyggelsen ska bidra till att stärka huvudstråk och kopplingen till viktiga målpunkter i syfte att öka orienterbarheten, skapa underlag för service samt effektivt nyttjande av kollektivtrafik och gång- och cykelvägnät.
- Vid planläggning av nya bostadskvarter ska ett sammanhängande gatunät eftersträvas och det ska finnas tydliga gränser mellan allmän plats och kvartersmark.
- Tydliga huvudstråk ska utvecklas mellan Åkersberga stad och lokala knutpunkter i närliggande kommuner, vilket skapar förutsättningar för ett stärkt serviceutbud.
- Trygga och säkra cykelvägar ska finnas mellan samtliga lokala knutpunkter och ett antal servicenoder, samt mellan dessa och Åkersberga stad.
- Barriäreffekter i form av vägar och Roslagsbanan ska minska och områden länkas till varandra genom bland annat passager för gående och cyklist.
- Bebyggelsen ska utvecklas med stor arkitektonisk omsorg och med hänsyn till befintliga kulturvärden, vilket ska säkerställas i samband med detaljplanering och bygglovshantering. Bebyggelseområden ska ha en varierad utformning och gestaltning där hög kvalitet eftersträvas.
- Bostadsbebyggelsen ska i möjligaste mån anpassas till terrängen samt bästa solläge ur energisynpunkt.

Utvärdering Säby knutpunkt

Planeringsaspekt	Bedömning	Kommentar
Bostadsutveckling	+	Området kan bidra till översiktplanens syfte genom betydande bostadsutveckling. En utveckling av området kan även i viss mån bidra till skärgårdsidentiteten, stadskvaliteter och till en mer attraktiv ort.
Hållbart resande	+	Hållbart resande möjliggörs av busstrafik med god turtäthet längs väg 276, med busslinjer som kopplar bl.a. till Åkersberga station och direkt till Stockholm C.
Social hållbarhet	0	Den befintliga strukturen är idag fragmenterad och präglas också av väg 276 som barriär. Det krävs en betydande utveckling för att åstadkomma stadsdelar med blandad bebyggelse, blandade bostadsformer och hög tillgänglighet till kollektivtrafik längs trygga gaturum. Möjligheterna att ge tillgång till service bedöms som god.
Gator och trafik	+	Ansluter till befintlig väginfrastruktur där inga större nyinvesteringar krävs. Möjligheter att överföra resor till kollektivtrafik.
Teknisk försörjning	+	Kommunalt VA saknas i stora delar av området men ligger inom period 1 i VA planen samt i anslutning till befintligt ledningsnät. Även om fjärrvärmeanslutning saknas möjliggör närheten till Sandkilsverket framtida utbyggnad av fjärrvärme, sannolikt kommer området dock ha en lägre värmetäthet.
Kulturvärden	-	Det finns kulturellt värdefull bebyggelse och fornlämningar i Runö gårdsområdet och Säby-Norrö. Möjliga kulturvärden kan komma att påverkas negativt av större utvecklingsprojekt.
Naturvärden	-	Det finns naturvärden och flygbilder som indikerar lång kontinuitet. Ett regionalt och kommunalt viktigt spridningssamband för barrskogsarter går över Norrö. Möjliga naturvärden kan komma att påverkas negativt av större utvecklingsprojekt.
Rekreativvärden	-	Möjliga rekreativvärden kan komma att påverkas negativt av utvecklingsprojekt, vilka främst är kopplade till kulturvärden och jordbruksmark i området.
Jordbruksmark	-	Jordbruksmark riskerar att tas i anspråk vid större utvecklingsprojekt, denna jordbruksmark sammanfaller med kulturvärden.
Risk och hälsa	0	Närheten till väg 276 gör att stora delar av området har höga bullernivåer och risk för partiklar och luftföroreningar. Sandkilsverkets fjärrvärmeanläggning är utpekad som befintligt riskobjekt. Ingen utpekad negativ påverkan från skyfall. Risker bedöms som hanterbara under planläggning.

Sammanfattning Säby

Det är positivt att utvecklingsområdet ansluter till stråk för god kollektivtrafik, till befintlig väginfrastruktur, samt till teknisk försörjning såsom fjärrvärme och VA, samt att utvecklingsområdet har viss tillgång till offentlig service och kan bidra till översiktplanens syfte. Möjligheten att bidra med större utvecklingsprojekt kan dock till viss del begränsas av kultur-, natur-, och rekreativvärden samt risk för människors hälsa närmast väg 276.

Åkerstorp

Åkerstorp - Smedby utgörs av bostadsbebyggelse i form av småhus. Vid korsningen Centralvägen/Sockenvägen finns handel och verksamheter. Det är en viktig knutpunkt för busstrafik. Åkerstorp, intill korsningen Centralvägen/Sockenvägen, kan stärkas och utvecklas som en lokal knutpunkt med ny bostadsbebyggelse (flerbostadshus) samt utökad service. Befintlig bebyggelse ansluter till höga tätortsnära natur-, kultur- och rekreationsområden vilket begränsar möjligheten till större utvecklingsprojekt inom rimligt avstånd till knutpunkt för buss.

Utvärdering Åkerstorp knutpunkt

Planeringsaspekt	Bedömning	Kommentar
Bostadsutveckling	+	Åkerstorp med omnejd har begränsade, men inte oviktiga, möjligheter att bidra med större utvecklingsprojekt i närheten av knutpunkten. En utveckling av området kan till viss del bidra till skärgårdsidentiteten, stadskvaliteter och till en mer attraktiv port till Österåker.
Hållbart resande	+	Åkerstorp är en viktig knutpunkt med god tillgång till busstrafik som knyter an till såväl Åkersberga station som till Stockholm, med möjligheter att utveckla service och ärendekedjor.
Social hållbarhet	+	En utveckling av området kan bidra till att utvidga centrala Åkersberga inre tätort och ge fler människor tillgång till service, aktiviteter, mötesplatser m.m. En utveckling kan åstadkomma blandade stadsdelar med en variation av boendeformer och god tillgång till service och kollektivtrafik i en sammanhållen stadsmiljö med trygga gaturum.
Gator och trafik	+	Ansluter till befintlig väginfrastruktur där inga större nyinvesteringar krävs. Möjligheter att överföra resor till kollektivtrafik.
Teknisk försörjning	+	Området är anslutet till kommunalt VA och fjärrvärme.
Kulturvärden	0	Åkers kanal och Röllingby är kulturmiljöområden av kommunalt intresse (kanalen även riksintresse). Röllingby ligger 600 meter från knutpunkten. Större utvecklingsprojekt skulle kunna påverka möjliga kulturvärden negativt, men i så fall med längre avstånd till knutpunkten. Mindre utvecklingsprojekt kring Åkerstorp kan komma att påverka möjliga kulturvärden, främst Åkers kanal, men det finns möjlighet att begränsa påverkan under planläggning.
Naturvärden	0	Det finns sannolikt höga naturvärden (lång kontinuitet enligt flygbilder) i områden som skulle kunna bidra med större utvecklingsprojekt, med som ligger med lite längre avstånd till knutpunkten. På grund av att dessa värden sammanfaller med andra värden och att området är tätortsnära är det mindre sannolikt att dessa ianspråk tas för större utvecklingsprojekt. Mindre utvecklingsprojekt kring Åkerstorp kan komma att påverka möjliga naturvärden, men finns möjlighet att begränsa påverkan under planläggning.
Rekreativvärden	+	Åkerstorp angränsar till Garnsviken och till Röllingby backars kultur- och rekreationsområde. Åkers kanal utgör även ett viktigt rekreationsområde i området. Större utvecklingsprojekt kan sannolikt bidra till att utveckla den kommunala grönstrukturen genom att göra stråk längs kanalen tillgängliga och öppna upp entréer till det omgivande landskapet.

Riktlinjer för huvudstråk

- Ska prioriteras för utveckling
- Ska koppla Åkersberga stad till olika målpunkter och en eller flera lokala knutpunkter
- Ska ha en hög grad av orienterbarhet
- Ska vara tillgängliga och kan se olika ut för olika trafikslag
- Ska vara där det är möjligt erbjuda ett serviceutbud.

Riktlinjer för lokala knutpunkter

- Ska vara tillgängliga ur kollektivtrafiksynpunkt
- Ska ha ett serviceutbud (omfattning varierar beroende på förutsättningar)
- Ska ha en högre täthet än omkringliggande bebyggelse
- Ska utgöra en viktig mötesplats i området.

Jordbruksmark	0	Det finns större områden med brukningsvärd jordbruksmark med lite längre avstånd till knutpunkten för buss, samt ett område närmare som ligger i anslutning till Åkers kanal. Dessa områden är sannolikt inte aktuella att exploatera dels på grund av avståndet till knutpunkten och dels på grund av att jordbruksmarken sammanfaller med tätortsnära kulturvärden och naturvärden. Större utvecklingsprojekt i området skulle dock ianspråkta brukningsvärd jordbruksmark.
Risk och hälsa	-	Solskiftets panncentral i Smedby är utpekad som befintligt riskobjekt. Risk för översvämning från skyfall och höga vattenstånd i Åkers kanal. Risker bedöms som hanterbara vid planläggning.

Sammanfattning Åkerstorp

Det är positivt att utvecklingsområdet har god tillgång till offentlig service, har god tillgång till kollektivtrafik, ansluter till befintlig väginfrastruktur, samt till teknisk försörjning såsom fjärrvärme och VA. Utvecklingsområdet kan samtidigt bidra till översiktsplanens syfte genom utvecklingsprojekt som bidrar till en mer sammanhållen tätortskärna. Stora volymer kan vara svåra att åstadkomma. Områdets förutsättningar för att bidra med större utvecklingsprojekt påverkas också av konflikter med tätortsnära kultur-, natur-, och rekreativvärden. Mindre utvecklingsprojekt skulle dock kunna utveckla knutpunkten och bidra till mer hållbart resande.

Skånsta

Längs väg 276 norr om Åkersberga ligger huvudstråket Björkhaga och Skånsta. Bebyggelsen utgörs av småhus och i Skånsta finns viss offentlig och kommersiell service samt ett äldreboende. En tätare bebyggelse och fler servicelokaler i den lokala knutpunkten skulle kunna utvecklas och det finns möjligheter till större utvecklingsprojekt.

Utvärdering Skånsta knutpunkt

Planeringsaspekt	Bedömning	Kommentar
Bostadsutveckling	+	Skånsta med omnejd kan bidra med större utvecklingsprojekt, samt till att utveckla kommunens identitet som stad och till en mer attraktiv port till Österåker, dock inte till skärgårdsidentiteten.
Hållbart resande	+	Bussar längs väg 276 kopplar till Åkersberga centrum, men buss finns också västerut mot Åkerstorp. Tillgången till kollektivtrafik kan utveckla hög turtäthet vid större utvecklingsprojekt.
Social hållbarhet	0	Det finns utmaningar med utveckla sammanhållen stadsbygd med god tillgång till service, kollektivtrafik, aktiviteter m.m. längs trygga gatustråk. Nya projekt kan bidra med en mer blandad bebyggelse och ett utvecklat utbud av service.
Gator och trafik	0	Ansluter till befintlig väginfrastruktur dock skulle nyinvesteringar krävas vid större utvecklingsprojekt. Möjligheter att överföra resor till kollektivtrafik.
Teknisk försörjning	+ / 0	Anslutet till kommunalt VA. Längre avstånd till befintliga fjärrvärmeledningar, men möjlighet finns att utveckla ett område med hög värmtäthet.

Kulturvärden	0	Angränsar till Röllingby backar och det kulturhistoriska området Sjökarby - Kvisslingby - Gillmyra - Åby med ett välbevarat öppet landskap kring en väl bibehållen landsväg samtidigt som det finns ett stort antal lämningar från sten- och bronsåldern. Större utvecklingsprojekt i närheten av knutpunkten skulle kunna genomföras utan att kulturvärden påverkas negativt. I dessa områden finns dock sannolikt andra värden.
Naturvärden	-	Större utvecklingsprojekt skulle sannolikt påverka möjliga naturvärden negativt. Flygbilder från 50-talet indikerar på lång kontinuitet vad gäller markanvändning.
Rekreativvärden	-	Det finns många olika rekreativvärden runt om Skånsta. Skånsta angränsar i söder till Röllingby backar kultur- och rekreativområde. Sydost om väg 276 ligger Trastsjöskogen. I närheten av möjlig knutpunkt skulle förtätning och större utvecklingsprojekt påverka rekreativvärden negativt.
Jordbruksmark	0	Skånstaparken och de öppna ytorna söder om väg 276 är identifierade som brukningsbar jordbruksmark. Små ytor i kombination med att de inte hyser ytterligare värden medför att utvecklingsprojekt kan komma till stånd utan att ianspråkta brukningsvärd jordbruksmark, eventuellt skulle de materiella värdena begränsas något.
Risk och hälsa	0	Området ligger i anslutning till väg 276, vilket innebär risk för buller. Väg 276 är även sekundär transportled för farligt gods vilket kan innebära något begränsade möjligheter till exploatering. Mindre risk för översvämning från skyfall. Riskerna bedöms som hanterbara i samband med planläggning.

Sammanfattning Skånsta

Utvecklingsområdet Skånsta skulle kunna bidra med större utvecklingsprojekt och bidra med stadskvaliteter och en attraktiv port till Österåker österifrån. Tillgång till viss service finns. Området är anslutet till kommunalt VA och möjligheten att genomföra större utvecklingsprojekt skulle kunna bidra till hög värmetäthet och investering i gemensam anläggning. Större utvecklingsprojekt skulle kunna genomföras utan att kulturvärden påverkas negativt, dock skulle sannolikt naturvärden och rekreativvärden påverkas negativt. Större utvecklingsprojekt öster om Åkersberga centrum kräver samtidigt nyinvesteringar i väginfrastruktur som även skulle kunna påverka sammanfallande natur-, kultur- och rekreativvärden negativt.

Margretelund

Margretelund utgörs huvudsakligen av småhus och har viss offentlig och kommersiell service. Margretelunds centrum kan stärkas som knutpunkt. Ny bebyggelse kan tillkomma inom rimligt avstånd till den lokala knutpunkten, men i begränsad omfattning. Större obebyggda ytor lite längre från knutpunkten sammanfaller med högre natur-, kultur- och rekreativvärden.

Utvärdering Margretelunds knutpunkt

Planeringsaspekt	Bedömning	Kommentar
Bostadsutveckling	-	Området har sämre förutsättningar för att bidra till översiktsplanens bebyggelsemål. En utveckling av området kan i viss mån bidra till skärgårdsidentiteten och stadskvaliteter, men det råder begränsade möjligheter för större utvecklingsprojekt i närheten av knutpunkten.

Hållbart resande	+	Margretelunds centrum kopplar till Åkersberga med bussar med hög turtäthet. Utvecklingsprojekt kan ansluta till stråk för kollektivtrafik och utveckla områdets kollektivtrafik.
Social hållbarhet	0	Möjligheterna att utveckla sammanhållna stadsdelar med god tillgång till service, kollektivtrafik, aktiviteter, m.m, längs trygga gaturum, är begränsade.
Gator och trafik	+	Ansluter till befintlig väginfrastruktur där inga större nyinvesteringar krävs. Möjligheter att överföra resor till kollektivtrafik.
Teknisk försörjning	+/-	Anslutet till kommunalt VA. Längre avstånd till befintliga fjärrvärmeledningar, sannolikt kommer inte tillkommande mindre utvecklingsprojekt upp i hög värmtäthet.
Kulturvärden	0	Mindre utvecklingsprojekt kring knutpunkten kan komma att påverka möjliga kulturvärden, men finns möjlighet att begränsa påverkan under planläggning.
Naturvärden	0	Mindre utvecklingsprojekt kring knutpunkten kan komma att påverka möjliga naturvärden, men finns möjlighet att begränsa påverkan under planläggning.
Rekreativvärden	0	Mindre utvecklingsprojekt kan komma att påverka möjliga rekreativvärden, i synnerhet bostadsnära skog, men finns möjlighet att begränsa påverkan vid planläggning.
Jordbruksmark	0	Det finns brukningsvärd jordbruksmark i området, som även sammanfaller med kulturvärden, och även naturvärden i vissa områden. Detta begränsar möjligheten för större utvecklingsprojekt med längre avstånd till knutpunkten. Mindre utvecklingsprojekt kan genomföras utan att materiella värden ianspråkats.
Risk och hälsa	0	Vid Margretelunds centrum finns geologiskt känsliga områden med hög spridningsrisk i grundvatten. Stor översvämningsrisk vid Sätterfjärden. Inga utpekade risker för översvämnning från skyfall. Risker bedöms som hanterbara vid planläggning.

Sammanfattning Margretelund

Det är positivt att utvecklingsområdet ansluter till befintlig väginfrastruktur, samt till VA och har tillgång till viss offentlig service. Utvecklingsområdet kan samtidigt i begränsad omfattning bidra till översiktsplanens syfte genom större utvecklingsprojekt på grund av tillgängliga ytor för exploatering ligger på lite avstånd till knutpunkten, vilka även sammanfaller med materiella värden, kultur- och naturvärden. Det är därför inte sannolikt att området i någon större omfattning kommer att bidra till ett större bostadstillskott. Mindre utvecklingsprojekt skulle dock kunna utveckla knutpunkten och bidra till hållbart resande.

Österskär Tuna gård

Österskär utgörs främst av småhus och har viss offentlig och kommersiell service. Österskär är till stor del utbyggt och möjligheten till ytterligare förtätning är begränsad. Intill Roslagsbanans spår och stationerna i Tuna och Österskär kan förtättningsprojekt genomföras för att stärka stationslägena.

Utvärdering Österskär / Tuna gård

Planeringsaspekt	Bedömning	Kommentar
Bostadsutveckling	-	Österskär har begränsade förutsättningar för att bidra till översiktsplanens syfte och mål. En utveckling av området kan i viss mån bidra till skärgårdsidentiteten och eventuellt stadskvaliteter, men det råder begränsade möjligheter för större utvecklingsprojekt. All ny bebyggelse kan dock beredas god tillgång till kollektivtrafik och service.
Hållbart resande	+	Roslagsbanan har två stationer i Österskär och det finns lokalbussar.
Social hållbarhet	0	Österskär präglas idag av ett sammanhängande gatunät som inger trygghet, även om gaturummen sällan är kantade av fönster och entréer. Stadsdelen domineras av småhus och inslaget av verksamhetslokaler är litet. Då endast mindre projekt är möjliga bedöms det som svårt att utveckla blandad bebyggelse.
Gator och trafik	+	Ansluter till befintlig väginfrastruktur där inga större nyinvesteringar krävs. Goda möjligheter att överföra resor till kollektivtrafik.
Teknisk försörjning	+/-	Området är anslutet till kommunalt VA. Nära till befintliga fjärrvärmeledningar i områdets norra del, dock sannolikt lägre värmetetthet.
Kulturvärden	0	Mindre utvecklingsprojekt kring knutpunkten kan komma att påverka möjliga kulturvärden, men finns möjlighet att begränsa påverkan under planläggning.
Naturvärden	0	Mindre utvecklingsprojekt kring knutpunkten kan komma att påverka möjliga naturvärden, men finns möjlighet att begränsa påverkan under planläggning.
Rekreativvärden	0	Mindre utvecklingsprojekt kan komma att påverka möjliga rekreativvärden, i synnerhet bostadsnära skog, men finns möjlighet att begränsa påverkan under planläggning.
Jordbruksmark	+	Det finns ingen jordbruksmark i området
Risk och hälsa	0	Roslagsbanan är en riskkälla för olycka och inom hänsynsområdet ska skyddsavstånd säkras. Bullerrisk. Viss risk för översvämning från skyfall. Stor översvämningrisk vid Lindholmen. Risker bedöms som hanterbara i samband med planläggning.

Sammanfattning Österskär / Tuna gård

Det är positivt att utvecklingsområdet ansluter till befintlig väginfrastruktur, samt till VA och har tillgång offentlig service. Utvecklingsområdet kan samtidigt i begränsad omfattning bidra till översiktsplanens syfte genom större utvecklingsprojekt på grund av att det saknas ytor för större utvecklingsprojekt, vilket även motverkar hög värmetetthet och effektiv värmeförsörjning. Det är därför inte sannolikt att området i någon större omfattning kommer att kunna bidra till ett större bostadstillskott. Mindre utvecklingsprojekt skulle dock kunna utveckla knutpunkten och bidra till hållbart resande.

Näs

I dagsläget utgörs Näshalvön av den nyanlagda stadsdelen Täljöviken, konferensverksamhet och jord- och skogsbruk samt ett naturreservat på udden. Området har höga natur-, kultur- och rekreativvärden.

Utvärdering Näs knutpunkt

Planeringsaspekt	Bedömning	Kommentar
Bostadsutveckling	+	Genom möjligheten till större utvecklingsprojekt kan området bidra till ett betydande bostadstillskott. Området har även goda förutsättningar för att bidra till att utveckla en attraktiv skärgårdskommun och en tydlig identitet som en kommun med stad, skärgård och landsbygd.
Hållbart resande	+	Större utvecklingsprojekt ger en hög befolknings- och funktionstäthet vilket möjliggör goda möjligheter till en busstrafik med god turtäthet som kopplar till Åkersberga, samt Åkers Runö stationer. Finns möjligheter att utveckla en knutpunkt.
Social hållbarhet	+	Goda möjligheter att utveckla sammanhängande stadsbygd med god tillgång till service, kollektivtrafik, aktiviteter m.m. längs trygga gaturum. Staddelen medger en sammankoppling av bebyggelsen på Näsälvön som stödjer hållbarheten i Täljöviken och södra Kanalstaden.
Gator och trafik	+	Ansluter till befintlig väginfrastruktur där inga större nyinvesteringar krävs. Möjligheter att överföra resor till kollektivtrafik.
Teknisk försörjning	+/0	Kommunalt VA saknas men planeras att byggas ut under period 1. Längre till befintliga fjärrvärmeledningar, men området planeras med en hög värmestäthet.
Kulturvärden	-	Stora delar av Näsängen och Täljöviken är utpekade som kulturmiljöområden, dock inte i kulturmiljöprogrammet från 1998. Andra områden i kommunen har högre kulturmiljövärden, men en utveckling i området påverkar ändå kulturmiljö negativt.
Naturvärden	0	Utvecklingen bedöms kunna anpassas till höga naturvärden och bidra till en utveckling av dessa. Större utvecklingsprojekt kan bidra till ökat slitage. Flygbilder från 50-talet indikerar lång kontinuitet.
Rekreativvärden	+	En utveckling påverkar dagens upplevelser av lantligt strandnära områden negativt. Samtidigt utvecklas tillgången till strandlinjen och de viktiga rekreativområdena i Björnungeskogen och Näsuddens naturreservat.
Jordbruksmark	-	Utvecklingsprojekt ianspråktar betydande område med brukningsvärd jordbruksmark.
Risk och hälsa	0	Delar av området har risk för översvämning kopplat till havsnivåer och skred, dessa risker bedöms som hanterbara.

Sammanfattning Näs knutpunkt

Utvecklingsområdet har goda förutsättningar för att bidra till översiktsplanens syfte med utvecklingsprojekt nära skärgården. Förutsättningarna är också relativt bra för hållbart resande, genom möjlighet till större utvecklingsprojekt och utveckling av service och knutpunkt och busslinje med hög turtäthet. Samtidigt skulle större utvecklingsprojekt i området kunna vara kommunalekonomiskt effektiva genom möjligheten att utnyttja befintlig infrastruktur för väg och teknisk försörjning, samt redan befintlig offentlig service. Större utvecklingsprojekt bedöms medföra negativ påverkan på kulturvärden, medan tillgången till betydande rekreativområden utvecklas. Ett betydande område med jordbruksmark ianspråktas vid en exploatering. Risker för människors hälsa och för miljön bedöms som hanterbara vid planläggning.

Åkers Runö

Huvudstråket Åkers Runö - Husbylund - Johannelund - Hagby äng och kulle ligger i anslutning till Åkers Runö station med goda möjligheter att utveckla ett stationsnära område som stimulerar till hållbart resande. I området ligger arbetsplatser i form av verksamheter, handel samt ett mindre antal bostäder samt Österåkers golfbana och kulturmiljön Husby bymiljö. Det finns möjligheter att utveckla större utvecklingsprojekt i området.

Utvärdering Åkers Runö

Planeringsaspekt	Bedömning	Kommentar
Bostadsutveckling	+	Området ligger inte i anslutning till skärgården, men har möjlighet att bidra med större utvecklingsprojekt och därmed även med en tydlig identitet som en kommun med stad och landsbygd.
Gator och trafik	+	Ansluter till befintlig väginfrastruktur. Goda möjligheter att överföra resor till kollektivtrafik.
Hållbart resande	+	Roslagsbanan möjliggör hållbart resande och utveckling föreslås inom 1200 meter från befintlig station. Befintliga lokalbussar går längs Svinningevägen.
Social hållbarhet	0	Goda möjligheter att utveckla sammanhängande stadsbygd med god tillgång till service, kollektivtrafik, aktiviteter m.m. längs trygga gaturum. Staddelen medger en sammankoppling av bebyggelsen mellan Täljö och Kanalstaden.
Teknisk försörjning	+	Området har VA och kapaciteten planeras utökas i period 1. Delar av området är anslutet till befintligt fjärrvärmenät.
Kulturvärden	-	Det öppna landskapet norr om Svinningevägen är utpekad som kulturmiljöområde av kommunalt intresse (Husby bymiljö och omgivande landskap). Större utvecklingsprojekt kan påverka denna kulturmiljö negativt, men det finns utrymme för att hantera denna påverkan under planläggning.
Naturvärden	0	Större utvecklingsprojekt kan komma påverka möjliga naturvärden men med möjlighet att begränsa påverkan under planläggning. Naturvärden med lång kontinuitet finns i området.
Rekreativvärden	0	Större utvecklingsprojekt kan påverka rekreativvärden negativt, men det finns utrymme för att hantera denna påverkan under planläggning. Det går att genomföra större utvecklingsprojekt och samtidigt behålla de högsta rekreativvärdena. I området finns även möjlighet att utveckla dessa värden.
Jordbruksmark	-	Utvecklingsprojekt väntas beröra brukningsvärd jordbruksmark.

Risk och hälsa	0	Roslagsbanan och Svinningevägen är källor till buller, bullerreducerande åtgärder kan behövas för ny bebyggelse. Roslagsbanan är en riskkälla för olycka och inom hänsynsområdet ska skyddsavstånd säkras. Heliporten är utpekad som befintligt riskobjekt. Mindre risker för översvämning från skyfall. Riskerna bedöms som hanterbara under planläggning.
-----------------------	----------	---

Sammanfattning Åkers Runö knutpunkt

Området kan bidra till översiktsplanens syfte och ny bebyggelse kan ansluta till befintlig infrastruktur vad gäller VA, fjärrvärme och väg och har tillgång till viss offentlig service. Hållbart resande möjliggörs av spårbunden kollektivtrafik, och det finns möjlighet till stora utvecklingsprojekt med högre täthet, vilket även möjliggör service vid knutpunkt och i förlängningen att fler väljer kollektivtrafik. Natur-, kultur-, och rekreationsvärden bedöms påverkas av större utvecklingsprojekt, men påverkan bedöms ändå som hanterbara, svårast att hantera är kulturvärden. Delar av utvecklingen bedöms komma att påverka brukningsvärd jordbruksmark.

Täljö

Täljö och Gottsunda är förnyelseområden och föreslås planläggas samt anslutas till allmänt VA. Intill Roslagsbanans station Täljö finns det stor andel oexploaterad mark i form av bland annat jordbruksmark och skogspartier. Det finns höga natur-, kultur- och rekreationsvärden i området.

Utvärdering Täljö knutpunkt

Planeringsaspekt	Bedömning	Kommentar
Bostadsutveckling	+	Området ligger inte i anslutning till skärgården, men har möjlighet att bidra med större utvecklingsprojekt och därmed även med en tydlig identitet som en kommun med stad och landsbygd.
Gator och trafik	0	Viss nyinvestering av gatunätet behövs vid större utbyggnad. Goda möjligheter att överföra resor till kollektivtrafik.
Hållbart resande	+	Roslagsbanan har en station i Täljö vilket möjliggör hållbar resande.
Social hållbarhet	0	Utvecklingen bedöms kunna åstadkomma ett centralt och lätt tillgängligt stationssamhälle med god tillgång till service och kollektivtrafik, liksom mötesplatser av god kvalitet. Huvuddelen området utgörs dock av befintliga småhus.
Teknisk försörjning	+/0	Kommunalt VA saknas men utbyggnad planeras inom period 1. Längre till befintliga fjärrvärmeledningar, men området skulle kunna rymma projekt med högre värmtäthet.
Kulturvärden	0	Täljö avgränsas av Långhundraleden till öster som är utpekad som högt kulturmiljövärde, det går dock att genomföra större utvecklingsprojekt utan att behöva ianspråkta områden med högre kulturvärden.

Naturvärden	-	Höga naturvärden finns i omkringliggande skogsmarker, exempelvis i Vitmossen söder om Täljö. Vid utveckling norr om Täljö station finns risk för potentiella konflikter med naturvärden. Flygbilder indikerar lång kontinuitet i området. Svårt att avgöra om det går att hantera dessa naturvärden under planläggning i detta skede, behandlas därför som en risk för negativ påverkan.
Rekreativvärden	0	Det finns höga rekreativvärden i området, men större utvecklingsprojekt bör kunna genomföras i området utan större negativ påverkan på grund av att det finns så stora ytor tillgängliga i området. Närheten till omkringliggande rekreativområden är en resurs för planerad utveckling och möjlighet finns att uppnå riktlinjen om 300 meter till bostadsnära natur.
Jordbruksmark	0	Jordbruksmark som sammanfaller med kulturvärden finns i området, större utvecklingsprojekt skulle kunna genomföras utan påverkan på jordbruksmarken.
Risk och hälsa	0	Svinningevägen och Roslagsbanan är källor till buller. Roslagsbanan är en riskkälla för olycka och inom hänsynsområdet ska skyddsavstånd säkras. Mindre risk för översvämning från skyfall. Risker bedöms som hanterbara vid planläggning.

Sammanfattning Täljö

Området kan bidra till översiktsplanens syfte och mål och ny bebyggelse kan ansluta till befintlig infrastruktur vad gäller VA och väg och har viss tillgång till offentlig service. Större utvecklingsprojekt skulle kunna motivera utbyggnad av gemensamma värmeanläggningar. Större utvecklingsprojekt kräver dock sannolikt investering i väginfrastruktur eftersom vägstandarden är undermålig i området. Hållbart resande möjliggörs av spårbunden kollektivtrafik, och möjlig utveckling med högre täthet och service vid knutpunkt. Natur-, kultur-, och rekreativvärden samt materiella värden kan komma att påverkas av större utvecklingsprojekt, men påverkan bedöms ändå som hanterbar på grund av de stora ytor som här finns tillgängliga.

C. Västra fastlandet

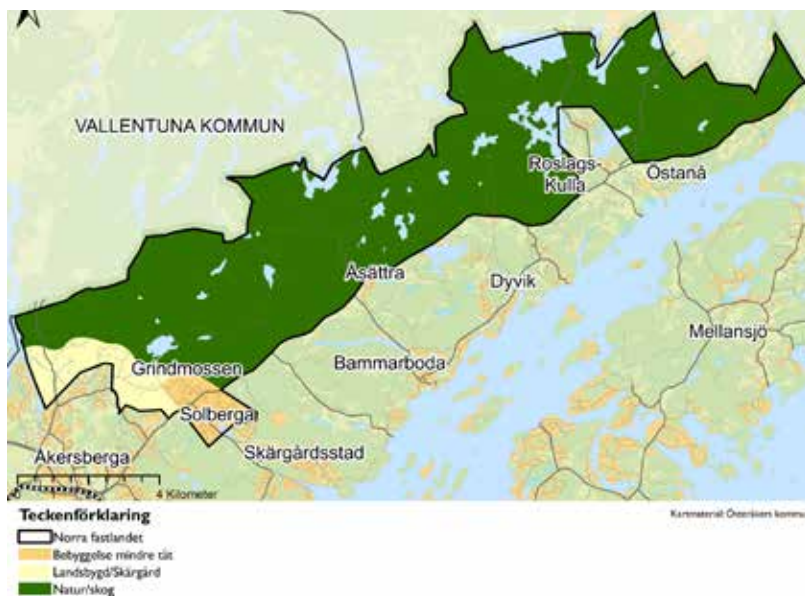
Västra fastlandet utgörs av mestadels skogsmark med natur-, kultur- och rekreativa värden. Det finns befintlig bebyggelse kring Rydbo station och vid Stava. Stora delar av området är oexploaterat. Transportmöjligheterna i området är goda i och med närheten till Roslagsbanan, väg 276 och E18.

Karta 11. Område C (Österåkers kommun, 2018a).



Utvärdering Västra fastlandet

Planeringsaspekt	Bedömning	Kommentar
Bostadsutveckling	+	Området ligger inte i anslutning till skärgården, men har möjlighet att bidra med större utvecklingsprojekt och därmed även med en tydlig identitet som en kommun med stad och landsbygd.
Gator och trafik	+	Ansluter till befintlig väginfrastruktur. Sannolikt behövs dock investeringar i en ny trafikplats. Möjligheter att överföra resor till kollektivtrafik.
Hållbart resande	+ / 0	Hållbart resande är möjligt för utveckling i Rydbo med befintlig station för Roslagsbanan (och kommande station vid Arninge). Vid Rosenkälla kan busstrafik längs E18 nyttjas och Kulla vägskäl utgör idag en bytespunkt för bussar från och till Vaxholm.
Social hållbarhet	-	Utvecklingen i Rydbo bedöms bli småskalig och bygga vidare på byns nuvarande skala och trygghet, dock med begränsad tillgång till service. Vid Rosenkälla finns utrymme för en omfattande utveckling, men den för området antagna detaljplanen föreskriver en dominans av verksamheter. Tillgången till service kan bli god, men möjligheter till ett småskaligt nät av trygga gator är begränsade.
Teknisk försörjning	0 / -	Anslutning till kommunalt VA föreslås för Stava inom period 1. Kommunalt VA finns i Rydbo, dock med begränsad kapacitet. Längre till befintliga fjärrvärmeledning, men stora projekt kan ge hög värmetetthet.
Kulturvärden	+	Rydboholm är riksintresse för kulturmiljövården och utpekad som del av kulturmiljöområde av kommunalt intresse. Exploatering i området är möjlig utan att påverka kulturvärden negativt.
Naturvärden	-	Ett regionalt och kommunalt viktigt spridningssamband för barskogsarter går genom området och två så kallat svaga samband är utpekade i RUF 2010. Ullnasjöns de Geer moräner är riksintresse för naturvård. Större utvecklingsprojekt kan komma påverka möjliga naturvärden men med möjlighet att begränsa påverkan.



Karta 12. Område D (Österåkers kommun, 2018a).

Rekreativvärden	0	Området domineras av stora friluftsområden. Friluftsleden Blå leden går genom området. Större utvecklingsprojekt kan komma påverka möjliga rekreativvärden men med möjlighet att begränsa påverkan.
Materiella värden	0	Befintlig jordbruksmark finns i Rydbyholm och öster om Kulla vägskäal och Ullna gård, men andra områden skulle kunna utvecklas. Utvecklingsprojekt skulle kunna begränsa möjligheten att utnyttja jordbruksmark, i huvudsak vid Kullavägskaal och Ullna gård.
Risk och hälsa	0	Väg 274 och E18 är primära transportleder för farligt gods, väg 276 är sekundär transportled för farligt gods. Det finns två befintliga riskobjekt Rydbo avloppsreningsverk och Ballast Rydbo som är kommunens enda Seveso-klassade verksamhet (verksamhet med hög risk för kemikalieolyckor). I området finns stor andel geologisk sårbara områden. Roslagsbanan är en riskkälla för olycka och inom hänsynsområdet ska skyddsavstånd säkras. Södra kusten risk för översvämning.

Sammanfattning

Området kan bidra till översiktsplanens syfte (dock inte skärgårdsidentitet) och ny bebyggelse kan ansluta till befintlig infrastruktur vad gäller väg. Större utvecklingsprojekt skulle kunna motivera utbyggnad av gemensamma värmeanläggningar. Större utvecklingsprojekt kräver dock sannolikt investering i VA genom långa ledningsdragningar och stora investeringar i offentlig service som enbart finns tillgänglig i Rydbo. Hållbart resande möjliggörs vid stationsnära lägen och buss, och möjlig utveckling med högre täthet och service vid knutpunkter. Natur-, kultur-, och rekreativvärden samt materiella värden kan komma att påverkas av större utvecklingsprojekt, men påverkan bedöms som hanterbar på grund av de stora ytor som finns tillgängliga.

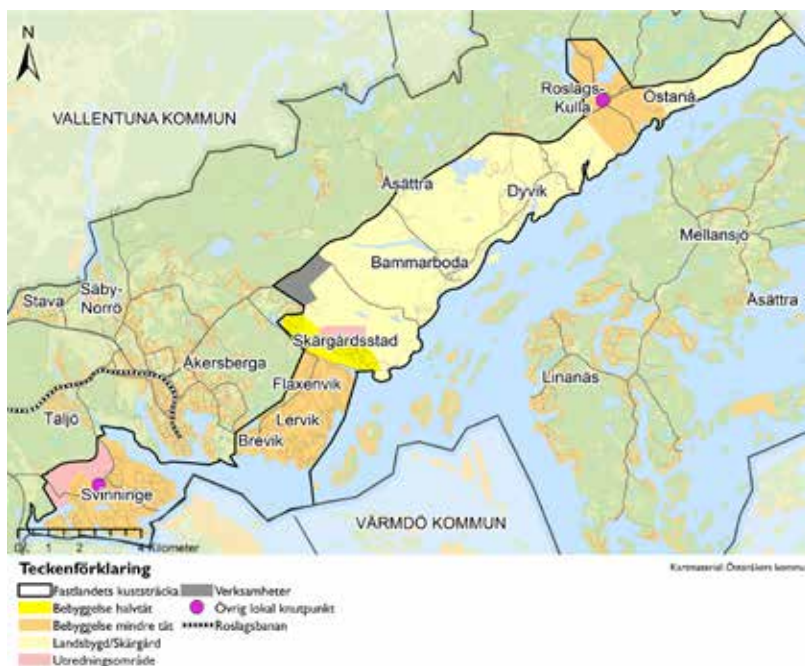
D. Norra fastlandet

Norra fastlandet domineras av skog och har viss befintlig bostadsbebyggelse längs med väg 276. Solberga och Grindmossen är utpekade är förnyelseområden i behov av kommunalt VA.

Utvärdering

Planeringsaspekt	Bedömning	Kommentar
Bostadsutveckling	0	Området ligger inte i anslutning till skärgården, och har små möjligheter att bidra med utvecklingsprojekt.
Gator och trafik	-	Stora nyinvesteringar skulle krävas vid en större utbyggnad av området. Dåliga förutsättningar att överföra resor till kollektivtrafik.
Hållbart resande	-	Sämre förutsättningar för kollektivtrafik på grund av mindre attraktiva restider mot viktiga arbetsplatsområden och målpunkter.
Social hållbarhet	-	I mindre byar kan tryggheten upplevas som betydande. En utveckling inom området bedöms dock inte kunna utveckla betydande mötesplatser eller god tillgång till service.

Teknisk försörjning	-	Kommunalt VA saknas och bedöms som kostsamt att utveckla. I Solberga planeras utbyggnad av VA under period 2. Längre till befintliga fjärrvärmeledningar, men området skulle kunna rymma projekt med högre värmeförbrukning.
Kulturvärden	0	Vid Grindmossen finns kända kulturmiljövärden. Planerad utveckling riskerar potentiella konflikter med kulturvärden, men på grund av områdets storlek bör det gå att hitta områden som kan exploateras utan konflikt med kulturvärden. Större utvecklingsprojekt kräver dock ny väginfrastruktur som skulle kunna påverka kulturvärden negativt.



Karta 13. Område E (Österåkers kommun, 2018a).

Naturvärden	-	Naturvärden finns inom Tärnaområdet. Inom skogsmarkerna finns fler ESKO områden, biotopskyddsområden och ett Natura 2000 område. Större utvecklingsprojekt i området skulle sannolikt påverka naturvärden negativt.
Rekreativvärden	-	Betydande delar av området är utpekade som friluftsområden. Tärnaområdet är ett större sammanhängande friluftsområde och riksintresse för friluftsliv. Större utvecklingsprojekt skulle kunna påverka rekreativvärden i området negativt.
Jordbruksmark	0	Utveckling av Solberga riskerar potentiella konflikter med jordbruksmark. Större utvecklingsprojekt skulle kunna genomföras utan att ianspråkta jordbruksmark.
Risk och hälsa	0	Inom området finns flera geologiskt känsliga områden i synnerhet vid Roslags-Kulla och två befintliga riskobjekt: Åsättra motorklubb och Roslags-Kulla avloppsreningsverk. Inga utpekade risker för översvämning.

Sammanfattning

Större utvecklingsprojekt bedöms inte vara möjliga eftersom det är svårt att erbjuda goda kommunikationer eller kollektivtrafik. Det finns också stora svårigheter att utveckla ett kommunalt VA-nät.

Större utvecklingsprojekt öster om Åkersberga centrum kräver dock investeringar i ny väginfrastruktur som skulle kunna påverka sammanfallande natur-, kultur- och rekreationsvärden negativt. Eftersom offentlig service saknas helt är utvecklingsprojekt i området mindre kommunalekonomiskt effektiva. Större utvecklingsprojekt i anslutning till befintlig bebyggelse skulle också kunna ianspråka jordbruksmark.

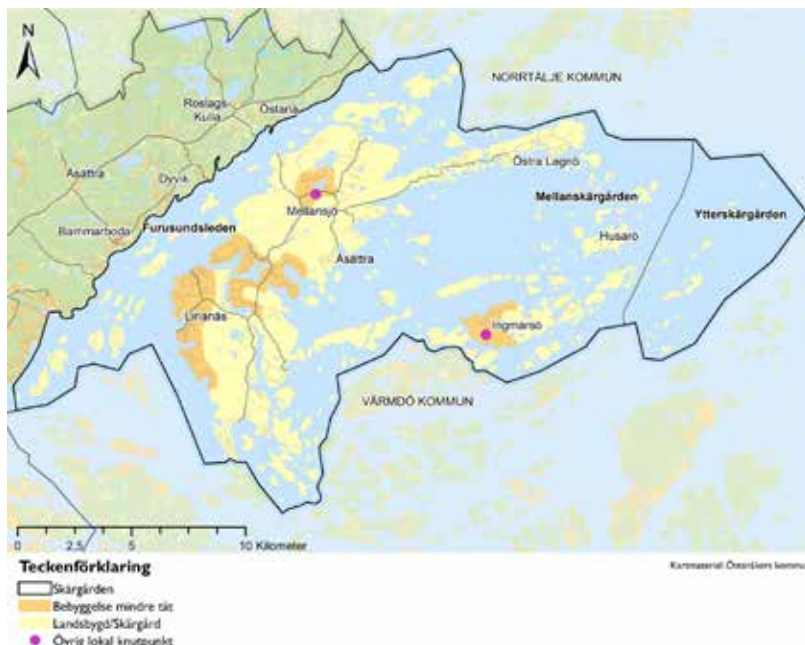
E. Fastlandets kuststräcka

Kustområdet utgörs av bebyggelse, permanent- och fritidshusbebyggelse samt landsbygd. I Svinninge, ett förnyelseområde söder om Åkersberga, pågår planläggning och utveckling. Brevik, Lervik och Flaxenvik utgör ytterligare ett förnyelseområde som avses utredas. Skärgårdsstad utgörs av permanentboende och rymmer viss offentlig service. Östanå, Roslags-Kulla och Wira, som omfattas av ett antaget planprogram, utgörs bland annat av olika typer av bebyggelseområden och i planprogrammet föreslås en utveckling med fler bostäder och stärkt service. Detta område har höga natur- och kulturvärden samt jordbruksmark och är en viktig nod för att komma ut i skärgården i och med färjan till Ljusterö. Möjligheterna till större utvecklingsprojekt begränsas av svårigheterna att anordna goda transporter och kollektivtrafik, samt till delar av svårigheterna att anordna god va-försörjning.

Utvärdering

Planeringsaspekt	Bedömning	Kommentar
Bostadsutveckling	0	Möjligheten till större utvecklingsprojekt är begränsad i området, som dock kan rymma mindre projekt. Området har goda förutsättningar för att bidra till att utveckla en attraktiv skärgårdskommun och en viktig port till Stockholms skärgård samt en tydlig identitet som en kommun med stad, skärgård och landsbygd.
Gator och trafik	0/-	Svinninge ansluter till befintlig väginfrastruktur där inga större nyinvesteringar krävs och det finns möjligheter att överföra resor till kollektivtrafik. I områdets östra del krävs stora nyinvesteringar vid en större utbyggnad av området och det råder sämre förutsättningar att överföra resor till kollektivtrafik.
Hållbart resande	0/-	Svinninge kopplar med bussar till Åkersberga centrum och till Kulla vägskäl. Övriga delar av området har sämre förutsättningar för kollektivtrafik på grund mindre attraktiva restider mot viktiga arbetsplatsområden. Viss möjlighet till hållbart resande finns med bussar längs väg 276 och Dyviksvägen där lokaltrafik kopplar samman Åkersberga och Norrtälje.
Social hållbarhet	0	Kompletteringar av bebyggelsen i Skärgårdsstad och Svinninge kan utveckla mindre stadsdelar med goda mötesplatser och god tillgång till service och kollektivtrafik.
Teknisk försörjning	0	I Svinninge, Skärgårdsstad och Roslags-Kulla finns kommunalt VA. I Roslags-Kulla föreslås en utökning av kapaciteten i period 1, Brevik, Lervik och Flaxenvik samt vid Singö föreslås få kommunalt VA i period 2. Längre till befintliga fjärrvärmeledningar, men området skulle kunna rymma projekt med högre värmeförbrukning.

Kulturvärden	0	Östanå, Roslags-Kulla och Wira är riksintresse för kulturmiljövärden, här är potentiella konflikter mellan utvecklingsförslagen och kulturmiljövärdena identifierade. I Svinninge är konflikter med kulturmiljövärden identifierade i Skåvsjöholm. På grund av områdets storlek bör större utvecklingsprojekt kunna inrymmas samtidigt som påverkan på kulturvärden begränsas.
---------------------	----------	--



Karta 14. Område F (Österåkers kommun, 2018a).

Naturvärden	0	Höga naturvärden finns med ett regionalt och kommunalt viktigt spridningssamband för ädellövsarter som går genom området. Ädellövssambandet och tillgängligheten till kusten är viktigt att beakta i kommande planering. I Svinninge, Brevik och kusten vid Roslags-Kulla finns ESKO områden. På grund av områdets storlek bör större utvecklingsprojekt kunna inrymmas samtidigt som påverkan på naturvärden begränsas.
Rekreativvärden	0	Fastlandets kuststräcka rymmer stora friluftsområden och det finns risk att stora utvecklingsprojekt påverkar friluftvärden negativt, men bedöms som hanterbara under planläggning. Norra delar av kuststräckan omfattas av riksintresse kust och skärgård vilket begränsar möjligheten till större utvecklingsprojekt.
Jordbruksmark	-	Längs fastlandets kuststräcka finns jordbruksmark som skulle kunna inräknas i samband med större utvecklingsprojekt. Vissa av dessa jordbruksmarker har även höga natur- kultur och rekreativa värden.
Risk och hälsa	0	Inom området finns geologiskt sårbara områden, i synnerhet vid Dyvik. Det finns riskobjekt i området: Brännbackens avfallsanläggning, skyttecenter, Skärgårdsstads avloppsreningsverk. Flera delar av kuststräckan riskerar översvämning från höjda havsnivåer. Dessa risker bedöms som hanterbara under planläggning.

Sammanfattning

Utvecklingsområdet har goda förutsättningar för att bidra till översiktsplanens syfte genom mindre utvecklingsprojekt nära

skärgården. Det gäller framför allt områdets södra del. Inom utvecklingsområdet finns den största andelen jordbruksmark av kommunens utvecklingsområden, vilken ofta är kombinerad med högre kultur- och naturvärden. Mindre utvecklingsprojekt skulle sannolikt kunna genomföras utan att natur- och kulturvärden påverkas negativt (ny väginfrastruktur kan dock komma att påverka kulturvärden, se ovan). Naturvärden och rekreationsvärden riskerar dock att påverkas negativt av större utvecklingsprojekt.

F. Skärgården

Skärgården består av öarna i Furusundsleden, Ljusterö, mellanskärgården samt ytterskärgården. I skärgården finns höga natur-, kultur- och rekreationsvärden, blandat med fritidshus och permanentboende.

Utvärdering

Planeringsaspekt	Bedömning	Kommentar
Bostadsutveckling	-	Området har förutsättningar för att bidra till en attraktiv skärgårdskommun med stad, skärgård och landsbygd. Hela området har många höga natur- kultur- och rekreationsvärden, samtidigt som det finns svårigheter att anordna goda transporter och kollektivtrafik, service och kommunalt VA. Mindre utvecklingsprojekt kan vara möjliga i knutpunkter.
Gator och trafik	-	Stora nyinvesteringar krävs vid en större utbyggnad av området. Dåliga förutsättningar att överföra resor till kollektivtrafik.
Hållbart resande	-	Sämre förutsättningar för kollektivtrafik på grund mindre attraktiva restider mot viktiga arbetsplatsområden. Kollektivtrafik med färja föreslås utvecklas men har begränsad kapacitet.
Social hållbarhet	0	Miljön upplevs normalt som trygg men betydande mötesplatser saknas. Tillgången till service och kollektivtrafik är begränsad.
Teknisk försörjning	0	Kommunalt VA finns i Mellansjö och Linanäs och en utökning av kapaciteten saknas men planeras byggas ut vid Linnanäs och Mellansjö inom period 1 i VA planen. I period 3 i VA planen föreslås VA byggas ut på fler delar av Ljusterö. Övriga skärgården saknar kommunalt VA. Längre till befintliga fjärrvärmeledningar, men området skulle kunna rymma projekt med högre värmeförbrukning.
Kultur	-	Det finns flera kulturmiljöområden, kulturresevat och byggnadsminnen i skärgården. Dessa bedöms kunna påverkas negativt vid planläggning på grund av att utvecklingsprojekt är begränsade till att ligga i anslutning till befintliga tätorter.
Natur	-	Stora delar av skärgården är riksintresse för naturvård, det finns naturreservat och flera ESKO områden vilket ny utveckling behöver ta hänsyn till. Naturvärden bedöms kunna påverkas negativt vid planläggning på grund av att utvecklingsprojekt är begränsade till att ligga i anslutning till befintliga tätorter.
Rekreation	-	Hela området omfattas av riksintresse för kust och skärgård (4 kap 4§ MB). Större utvecklingsprojekt riskerar att påverka riksintresset och rekreationsvärden negativt.

Jordbruksmark	-	Småskaligt jordbruk och brukningsbar mark finns utspritt i skärgården i synnerhet på Norra Ljusterö. De materiella värdena bedöms kunna påverkas negativt vid planläggning på grund av att utvecklingsprojekt är begränsade till att ligga i anslutning till befintliga tätorter.
Risk och hälsa	0	Vid Linnanäs finns geologiskt sårbara områden och på öarna finns områden som är geologiskt sårbara eller riskerar översvämmas vid höjda havsnivåer. Det finns fem befintliga riskobjekt; Mellansjö avloppsreningsverk, Linnanäs avloppsreningsverk, Ljusterö skyttecenter och två områden med vindkraftverk på Norra Ljusterö. Riskerna bedöms som hanterbara.

Sammanfattning

I skärgården finns höga natur-, kultur- och rekreativa värden, stora delar är skyddade som riksintressen, naturreservat eller andra skyddsformer. På grund av att området i sin helhet är skyddat som riksintresse kust och skärgård, vilket medför att alla utvecklingsprojekt ska ligga i anslutning till befintliga tätorter, kommer det bli svårt att hitta områden för större utvecklingsprojekt och därmed bidra till översiktsplanens syfte. Att bebyggelseutvecklingen är begränsad till vissa områden medför även att det är större sannolikhet att materiella värden, kulturvärden, naturvärden och rekreativvärden kan komma att påverkas negativt. I kombination med områdets sämre förutsättningar för hållbart resande och att väginfrastrukturen är begränsad är det inte lämpligt med större utvecklingsprojekt i området.

Referenser

Bertolini et.al., (2012). Station Area Projects in Europe and Beyond: Towards Transit Oriented Development? Built Environment Vol 38 NO 1:31-50.

Eon, 2017. Framtid Österåker Utökad fjärrvärmeproduktion. Presentation av Erik Pettersson 2017-05-11

Hartoft-Nielsen,P.(2003). Stationsnaerhedspolitikken i Københavnsregionen, baggrund, effekter og implemente-ring. Paper till Nordisk forskningskonferens om "baerekraftig byutvikling", Oslo 2003-05-16.

Ranhagen, U., Troglio, E. & Ekelund, B., (2015). Klimatsmarta och attraktiva transportnoder. Energimyndigheten, KTH & LTU: Stockholm

Schylberg, K., (2008). Planindikatorer för effektiv markanvändning i stationsnära områden. LTU Avd för Arkitektur och infrastruktur 2008:21 : Luleå.

Structor Miljöbyrå i Stockholm AB. 2016. Klimat- och sårbarhetsanalys. Österåkers kommun.

Österåkers kommun, 1998. I Roslagen.

Österåker, 2018a. Översiktsplan Österåker 2040. Tillgänglig på internet: <http://www.osteraker.se/download/18.6734ccec169fc20891541cf/1556096593685/%C3%96versiktsplan%202040.pdf>

Österåker, 2018b. Bilaga 1 – Hållbarhetsbedömning samt särskild sammanställning. Del av Översiktsplan för Österåkers kommun 2040. Tillgänglig på internet: <http://www.osteraker.se/download/18.6734ccec169fc20891541d0/1556096610019/Bilaga%201.%20H%C3%A5llbarhetsbed%C3%B6mning%20samt%20s%C3%A4rskild%20sammanst%C3%A4llning%20180926.pdf>

Österåkers kommun, 2018c. Sammanträdesprotokoll för Kommunstyrelsens planarbetsutskott 2018-06-20. Tillgänglig på internet: <http://www.osteraker.se/download/18.3748a2ef163b51b67a7511b/1530173715858/7.%20Protokollsutdrag%20-%20Markanvisningst%C3%A4vling%20f%C3%B6r%2055+%20boende%20och%20planuppdrag%20f%C3%B6r%20Smedby%20industriomr%C3%A5de.pdf>

Österåkers kommun. 2018d. Klimatanpassningsplan. Åtgärdsplan för bebyggelse och infrastruktur.

Österåkers kommun, 2019. Pågående detaljplaner och planprogram: Före detta Bergsättraskolan. Tillgänglig på internet: <http://www.osteraker.se/boendemiljo/planarbeteochbyggprojekt/detaljplanerochplanprogram/pagaendedetaljplanerochplanprogram/pagaendedetaljplaner/foredettabergsattraskolan.4.1ef37628159176cfe191cf5.html>

Österåkers kommun, 2019. VA-plan för Österåkers kommun. Tillgänglig på Internet: <http://www.osteraker.se/boendemiljo/vattenochavlopp/vaplan.4.1ef37628159176cfe19c547.html>

