

DETALJPLAN FÖR

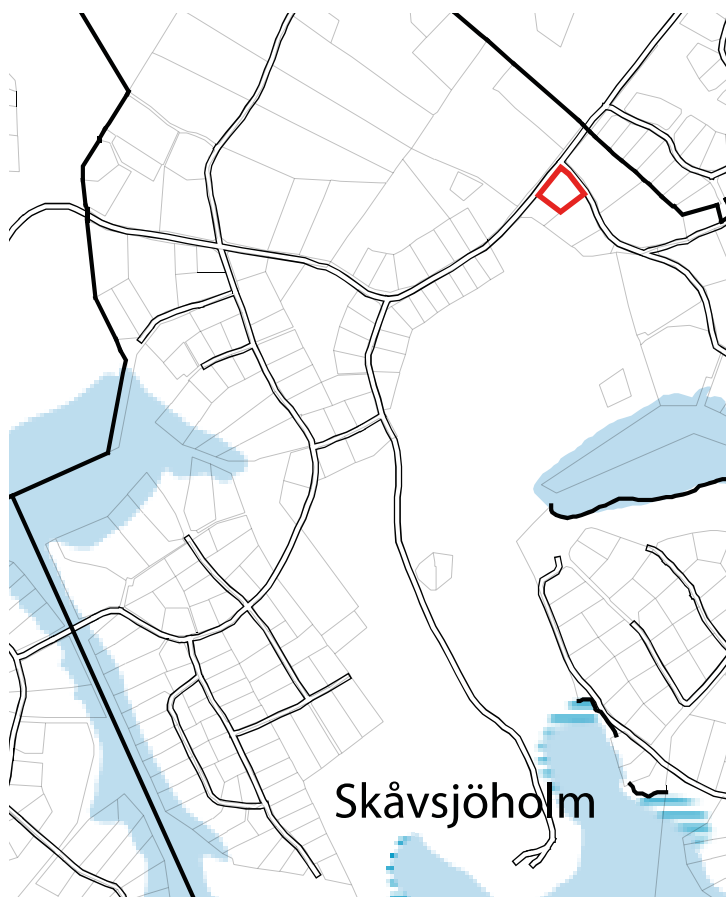
# **SVINNINGE HANDEL**

## **(SVARTGARN 2:506 m.fl.)**

I SVINNINGE, ÖSTERÅKERS KOMMUN, STOCKHOLMS LÄN

UPPRÄTTAD DEN 5 JUNI 2019, REV. 20 NOVEMBER 2019

SAMHÄLLSBYGGNADSFÖRVALTNINGEN I ÅKERSBERGA



TILL DETALJPLANEN HÖRANDE HANDLINGAR:

- PLANKARTA MED PLANBESTÄMMELSER
- ILLUSTRATIONSPLAN
- PLANBESKRIVNING
- GENOMFÖRANDEBESKRIVNING

**ANTAGANDEHANDLING**

Detaljplan för **SVINNINGE HANDEL (SVARTGARN 2:506 m.fl)**,  
i Svinninge, Österåkers kommun, Stockholms län

---

## PLANBESKRIVNING

### HANDLINGAR

Till planförslaget hörande handlingar:

- Plankarta med bestämmelser
- Illustrationsplan
- Planbeskrivning
- Genomförandebeskrivning
- Samrådsredogörelse (Detaljplan för Skåvsjöholm)
- Utställningsutlåtande (Detaljplan för Skåvsjöholm)
- Utställningsutlåtande (Detaljplan för Svinninge handel)
- Fastighetsförteckning

Utredningar framtagna under planarbetet:

- Miljöteknisk markundersökning, Sweco 2018-11-22
- Dagvattenutredning, Sweco 2019-05-22
- Riskutredning, Sweco 2019-05-20, rev. 2019-10-01
- Geotekniskt PM, Sweco 2019-10-10

### BAKGRUND

Detaljplanen upprättas med normalt planförfarande enligt plan- och bygglagen (1987:10).

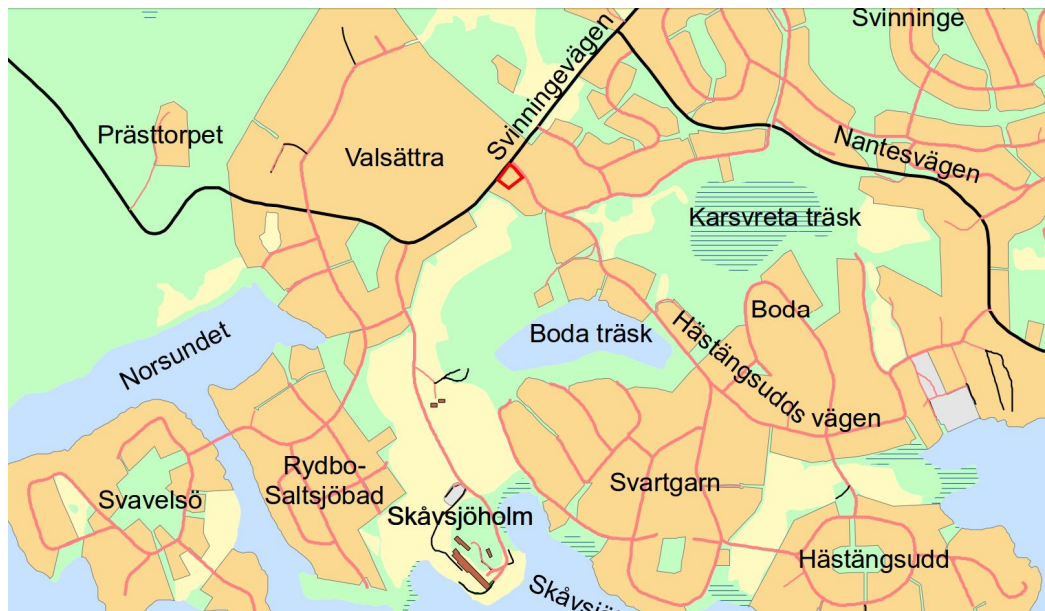
Aktuell detaljplan ingick från början i förslag till detaljplan för Skåvsjöholm som syftar till att möjliggöra en utbyggnad av villor, radhus, parhus, servering i anslutning till konferenscentret, förskola samt gator och parkmark. Innan antagandet av detaljplanen för Skåvsjöholm lyftes norra delen av planområdet ut för att istället utgöra en egen detaljplan. Området som lyftes ut omfattade en ny skola, Svinninge handel, inklusive bensinstationen och tre bostadsfastigheter. Nu aktuell detaljplan innefattar enbart Svinninge handel inklusive bensinstationen. Den nya skolan och bostadsfastigheterna planläggs i separat detaljplan, detaljplan för Skåvsjöholm etapp 2.

Under samråds- och utställningsskedet av Skåvsjöholmsplanen (år 2008-2009 och 2014) hade aktuell fastighet, Svartgarn 2:506, markanvändningen H (handel). Nu planläggs fastigheten i en separat detaljplan med markanvändningen HKG (Handel, kontor och bilservice). Ändringen av markanvändningen samt behovet av kompletterande utredningar krävde att planen ställdes ut för en ny utställning, vilket skedde juni – augusti 2019.

## PLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG

Syftet med aktuellt detaljplaneförslag är att möjliggöra utveckling av området vid Svinninge handel med utökade ytor för handel och kontor. Syftet är inte att möjliggöra någon utökning av bensinstationens verksamhet. Däremot bekräftar detaljplanen den pågående markanvändningen för bensinstationen i nuvarande storlek och omfattning.

Detaljplanen ska säkerställa att ny byggnad utförs och placeras på sådant sätt att risker kopplade till bensinstationen kan hanteras. Detaljplanen ska även säkerställa att dagvatten hanteras så att inte negativa effekter uppkommer på byggnader inom planområdet eller på nedströms liggande områden. Verksamheter inom området får inte vara störande för omgivningen.



Orienteringsbild över Svinninge. Planområdet är markerat med rött.

## PLANDATA

### Lägesbestämning

Planområdet ligger i korsningen Svinningevägen/Hästängsuddsvägen i norra delen av Skåvsjöholm, i området Svinninge cirka 9 km från centrala Åkersberga. Planområdet gränsar norrut mot Svinningevägen, österut mot Hästängsuddsvägen, i väster mot befintlig villabebyggelse längs med Svinningevägen och i söder mot befintlig villabebyggelse längs med Hästängsuddsvägen. På fastigheten fanns tidigare Svinninge handel med närlivs, snabbmat, frisör och en bensinstation.

### Areal

Planområdets areal uppgår till cirka 3100 m<sup>2</sup>.

### Markägförhållanden

Planområdet består av fastigheten Svartgarn 2:506 samt del av Svartgarn 2:178. Båda fastigheterna ägs av privatpersoner. Kommunen äger ingen mark inom planområdet.



Planområdet, markerad med vit streckad linje.

## TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

### Översiktliga planer

I kommunens gällande översiktsplan, Översiktsplan för Österåkers kommun 2040, hänvisas till planprogrammet för Svinninge (2005). I översiktsplanen anges att planprogrammet bedöms vara fortsatt aktuellt och att genomförande av programmet pågår. För Svinninge föreslås en fortsatt utveckling utifrån planprogrammets intentioner och detaljplaner.

I översiktsplanen framgår att lokala knutpunkter ska utvecklas runt om i kommunen. Knutpunkterna utgörs av platser i kollektivtrafiknära lägen med goda förutsättningar för någon form av lokal service. Svinninge handel pekas ut som en lokal knutpunkt som ska stärkas. En utveckling enligt aktuellt planförslag möjliggör utveckling av området vid Svinninge handel.

Kommunen bedömer att detaljplaneförslaget stämmer väl överens med både översiktsplanens och planprogrammets mål och riktlinjer eftersom att detaljplanen möjliggör utveckling av en lokal knutpunkt.

### Svinninge planprogram

För hela Svinninge finns ett övergripande planprogram som ligger till grund för planering av Svinningeområdet. Programmet antogs 2005-12-19 av kommunfullmäktige. Planprogrammet behandlar samtliga kommande detaljplaneområden inom Svinninge med utgångspunkt från Svinninge som helhet. Planprogrammet anger Skåvsjöholm som ett utredningsområde för bostäder. Svinninge handel pekas ut som handels- och verksamhetsområde.

I planprogrammet står att Åkersberga utgör centrum för kommersiell liksom social service. I Svinninge bedöms endast kompletterande och understödande serviceanläggningar tillkomma. Ett mindre område för handelsändamål reserveras vid korsningen Svinningevägen/ Hästängsuddsvägen, intill nuvarande affär.

Kommunen bedömer att detaljplaneförslaget stämmer väl överens med planprogrammet för Svinninge.



fotbollsplan. Detaljplanen omfattar även befintlig bostadsbebyggelse längs med Svinningevägen och Hästängsuddsvägen.

Följande laga kraftvunna detaljplaner angränsar närmst till planområdet:

- *Nya Skåvsjöholmsvägen, laga kraft maj 2018 (plannummer 496)*

Detaljplanens syfte är att möjliggöra för en huvudgata med kommunalt huvudmannaskap mellan Svavelsövägen och Hästängsuddsvägen. Kommunen vill med planförslaget möjliggöra för busstrafik längs Nya Skåvsjöholmsvägen, bland annat till ny skola och förskola.

- *Valsättra del 1, laga kraft februari 2016 (plannummer 484)*

Planens syfte är att möjliggöra att ett område norr om Svinningevägen byggs ut med cirka 60 villor/parhus och cirka 24 radhus.

- *Svinningevägen, del sydväst, laga kraft november 2013 (plannummer 467) samt Svinningevägen, del nordost, laga kraft november 2008 (plannummer 423)*

Syftet med planen är att möjliggöra utbyggnad av gång- och cykelväg längs med Svinningevägen. Planen är även förutsättning för utbyggnad av allmänt vatten och avlopp i Svinninge, då huvudledningen för VA kommer att förläggas under gång- och cykelvägen.

- *Hästängsuddsvägen, del 1, laga kraft november 2008 (plannummer 424)*

Syftet med detaljplanen för Hästängsuddsvägen del 1 är att säkerställa ett vägområde som har erforderlig standard för sitt ändamål som uppsamlingsgata i Svinninge med busstrafik. Detaljplanen ska också säkerställa ett område för gång- och cykelväg längs med vägens södra sida. Detaljplanen anger kommunalt huvudmannaskap för Hästängsuddsvägen.

### **Strandskydd**

Planområdet omfattas inte av strandskydd.

### **Behovsbedömning avseende betydande miljöpåverkan**

Till detaljplanen för Skåvsjöholm gjordes en miljökonsekvensbeskrivning (MKB). Aktuell detaljplan var från början en del av planen för Skåvsjöholm och därför även varit en del av miljökonsekvensbeskrivningen. De frågor som bedömdes kunna orsaka risk för betydande miljöpåverkan och som därför behandlades i miljökonsekvensbeskrivningen var: yt- och grundvatten, miljö kvalitetsnormer för vatten, vattenområdenas miljövärden och strandskydd. Aktuellt planområde är inte lika känsligt som planområdet till planen för Skåvsjöholm. Planområdet omfattar inga vattenområden eller andra områden med särskilda miljövärden. Inga av de frågor som bedömdes kunna orsaka risk för betydande miljöpåverkan berör aktuellt planområde. Kommunen gör därför bedömningen att ingen separat miljökonsekvensbeskrivning behöver upprättas till aktuellt planförslag. Detaljplanen bedöms inte medföra betydande miljöpåverkan enligt 5 kap. 18 § PBL (1987:10). Någon miljöbedömning och MKB enligt 6 kapitlet miljöbalken behöver därför inte genomföras/upprättas.

## FÖRUTSÄTTNINGAR, FÖRÄNDRINGAR OCH KONSEKVENSER

### Bebyggelseområden

#### *Handel och bilservice*

Planområdet omfattar fastigheten Svartgarn 2:506. Fastigheten är bebyggd med en affärsbyggnad om cirka 370 m<sup>2</sup>, ett skärmtak över bensinpumpar samt ett mindre gatukök. Butikslokalen är utförd med källare under en del av byggnaden. På fastigheten fanns tidigare Svinninge handel med närlivs, snabbmat, frisör och en bensinstation. Idag är det bara bensinstationen som är i drift.



Bensinstation och Svinninge handel, Hästängsuddsvägen syns i bakgrunden.



Gatukök i anslutning till Svinninge handel. Villafastigheten väster om planområdet syns till höger i bild.



Nuvarande affärsbyggnad ska ersättas med ett större handelshus med lokaler för sällanköpshandel, närlivs, teknikutrymmen samt lagerlokaler till verksamheten. I detaljplanen planläggs fastigheten för handelsändamål, kontor och bilservice. I användningen handel ingår köp och försäljning av varor och tjänster till allmänheten. Försäljning av varor innefattar både dagligvaruhandel och sällanköpshandel. Till tjänster räknas exempelvis frisör. Även service så som bank, resebyrå, fastighetsförmedling och restaurang ingår. I användningen kontor ingår kontor och tjänsteverksamhet med liten eller ingen varuhantering. Avgörande bör vara att verksamheten inte medför störning av betydelse för omgivningen. Inom planområdet får den befintliga bensinstationen finnas kvar i nuvarande storlek och omfattning. Ingen utökning av bensinstationen medges.

#### *Gestaltning, byggrätter och placering*

I plankartan begränsas byggnadens storlek med en bestämmelse om största byggnadsarea i procent av fastighetsarean. Planen medger att fastigheten får bebyggas till maximalt 26% av fastighetsarean. Därutöver får skärmtak anordnas på 14% av fastighetsarean. Byggnad och skärmtak får ha en högsta nockhöjd om 8,5 meter, mätt från medelmarknivå. Fastigheten är liten och begränsningen av byggrätten har gjorts för att verksamhetens funktioner så som parkering, lastkaj, cykelparkering och sophantering ska rymmas. Nockhöjden begränsas för att byggnaden inte ska bli för dominant i förhållande till omkringliggande villabebyggelse.

Den nya byggnaden kommer vara synlig från Svinningevägen och Hästängsuddsvägen. Byggnadens arkitektoniska utformning, skyltning och belysning ska bidra till att ett gott helhetsintryck skapas. Belysning och skyltar ska utformas med omsorg och med hänsyn till områdets karaktär. Skyltar ska placeras på fasad. Reklamanordningar, ljusanordningar eller andra anordningar får inte inverka störande för trafikanter.

Planen möjliggör att bensinstationen som finns på platsen idag kan finnas kvar. Detta innebär att vissa krav gällande den nya byggnadens placering och utformning måste uppfyllas. Detaljplanen säkerställer erforderligt avstånd som enligt gällande normer ska finnas mellan bensinstationen och den planerade nybyggnationen. Läs mer under rubriken Störningar. Plankartan innehåller följande bestämmelser gällande byggnadens placering och utformning:

p<sub>1</sub>: Byggnad ska placeras minst 12,5 meter från påfyllningsanslutning till cistern och minst 9 meter från bensinstationens mätarskåp.

Parkeringsplatser ska placeras minst 12 meter från påfyllningsanslutning till cistern. Parkeringsplatserna ska placeras så att besökare till handelsbyggnaden inte behöver köra inom spillzonerna vid cistern och pumpar.

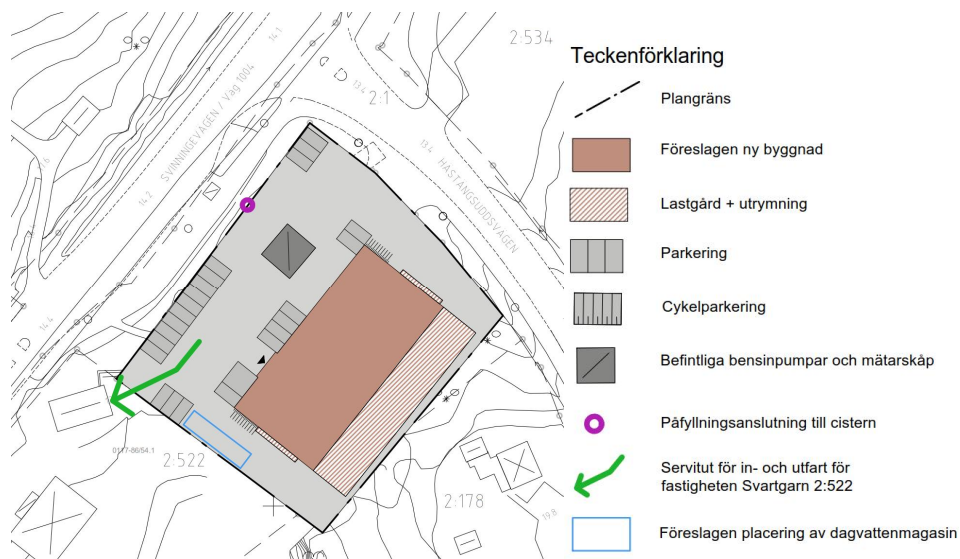
Bensinstationens funktioner så som cistern, påfyllningsanslutning till cistern och mätarskåp ska vara placerade i fastighetens norra del.

Fasad mot spillzonerna inom drivmedelstationen ska vara av obrännbart material och lägst i brandteknisk klass EI 60 inom ett avstånd om 25 meter från påfyllningsanslutningen till cistern och 18 meter från mätarskåpen. Inga ventilationsöppningar får finnas i fasad mot spillzoner inom drivmedelstationen inom ett avstånd om 25 meter från påfyllningsanslutningen till cistern och 18 meter från mätarskåpen. Inga brandtekniskt oklassade fönster får finnas i fasad mot spillzoner inom drivmedelstationen inom ett avstånd om 25 meter från påfyllningsanslutningen till cistern och 18 meter från mätarskåpen.

Tak på handelsbyggnaden ska utföras av obrännbart material inom ett avstånd om 25 meter från påfyllningsanslutningen till cistern och 18 meter från mätarskåpen.

Inga in- och utgångar till handelsbyggnaden får placeras inom 25 meter från påfyllningsanslutningen till cistern samt 18 meter från mätarskåp.

b<sub>1</sub>: Källare får inte anordnas.



#### Situationsplanen med byggnad och lastgård.

Planbestämmelserna om ny byggnads placering i förhållande till bensinstationens olika funktioner gäller endast så länge som bensinstationen finns kvar på fastigheten. Om bensinstationens verksamhet skulle läggas ner kan ny byggnad placeras mer fritt, till exempel närmare Svinningevägen eller Hästängsuddsvägen. Vid bygglovsansökan ska redovisas hur byggnaden placeras och utformas med hänsyn till stads- och landskapsbilden.

#### Bostäder

Inom planområdet finns inga bostäder. Planområdet gränsar till villafastigheter i väster och söder, längs med Svinningevägen och längs med Hästängsuddsvägen.



*Villa längs med Svinningevägen. I bakgrunden skymtar Svinninge handel.*



*Före detta frisörverksamhet i källarplan i nuvarande byggnad. I bakgrunden skymtar villor längs med Hästängsuddsvägen.*

## **Natur**

### *Mark och vegetation*

Planområdet består i dagsläget av handelsbyggnad, skärmtak för bensinpumpar, ett mindre gatukök samt omkringliggande asfaltsytor. Vegetationen på fastigheten är begränsad och saknar naturvärden. Marknivån inom planområdet ligger på cirka 13 meter över havet. I sydöstra delen av fastigheten finns ett bergsparti som stiger upp mot bostadsfastigheter längs med Hästängsuddsvägen. Berget har inom aktuellt planområde sprängts bort. Fastigheterna längs med Hästängsuddsvägen har skogskaraktär med relativt mycket träd. Väster om

planområdet finns ytterligare en bostadsfastighet med viss vegetation, bland annat en stor död ek.

Detaljplanen bedöms inte innebära negativ påverkan på några naturvärden.

#### *Landskapsbild*

Området söder om planområdet består av öppen mark. Skåvsjöholmsvägen, väster om planområdet, leder ner till Skåvsjöholms konferensanläggning och de båda vikarna, Skåvsjöholmsviken och Västerviken. Vikarna är grunda och övergår norrut i låglänta dalgångar. Dalgångarna inramas av de omkringliggande skogbevuxna höjderna vid Boda skog och av bostadsbebyggelse i Svartgarn och Rydbo Saltsjöbad.

Norr om planområdet, på andra sidan Svinningevägen, är landskapet mer kuperat med skogskaraktär. Området närmast planområdet i norr består av bostadsbebyggelse och just nu pågår byggnation av fler bostäder i och med genomförandet av detaljplanen för Valsättra del 1 (laga kraft 2016-02-25).

I och med den pågående planläggning av Skåvsjöholmsområdet kommer landskapet i närheten av planområdet att förändras. Söder om planområdet planeras för en ny skola med idrottshall och fotbollsplan. Söder om den planerade skolan planeras för nya bostäder ner mot Skåvsjöholms konferenscenter. Aktuell detaljplan ger möjlighet till en större byggrätt på fastigheten men påverkan på landskapsbilden bedöms bli begränsad eftersom att fastigheten redan är i anspråkstagen och byggnaden kommer ligga väl placerad i terrängen.



*Dalgång och Boda skog till höger i bild. I bakgrunden skimtar befintlig villabebyggelse längs med Svinningevägen och Hästängsuddsvägen.*



*Svinninge handel sett från Svinningevägen.*



*Karta över naturvärden på land i anslutning till planområdet. Planområdet är markerat med vit streckad linje.*

### *Groddjur*

Inom Svinninge lever samtliga av regionens förekommande groddjursarter. För att bland annat dämpa negativa påverkan och upprätthålla gynnsam bevarandestatus av Svinninges groddjurspopulation planerar kommunen naturreservatet Karsvreta träsk cirka 400 meter öster om planområdet. Flera skötselåtgärder planeras som syftar till att främja groddjurspopulationen, till exempel anläggande av salamanderdammar, återskapa en större öppen vattenyta centralt i våtmarken samt att intensifiera hävden i området med bete och slåtter för att motverka att våtmarken växer igen.

Med anledning av att flera detaljplaner tas fram i området nära Karsvreta träsk har en artskyddsutredning om groddjur gjorts under våren 2016. Utredningen berör främst andra detaljplaner i direkt anslutning till Karsvreta träsk, men även aktuell detaljplan finns med i utredningen. Syftet med utredningen är att undersöka om det, trots nybyggnationen som möjliggörs i de nya detaljplanerna, går att säkra goda livsmiljöer och gynnsam bevarandestatus för groddjuren. Utredningen fokuserar på arten större vattensalamander eftersom den har sämst spridningsmöjlighet och starkast skydd. Utredningen analyserar nuläget och ett planscenario där alla detaljplaner genomförts. Nuläget visar hur groddjurens ekologi fungerar idag gällande antal djur, lekvatten, livsmiljöer, spridningsvägar och sannolika vilo- och övernattningsplatser.

I utredningen framgår att Karsvreta i nuläget är ett mosaikartat småvattenlandskap med tillräcklig mängd och variation av goda landmiljöer för groddjur. Lokal bevarandestatus i metapopulationen bedöms därför vara gynnsam i nuläget. Planscenariot innebär en minskning av livsmiljöarealen med cirka 12 %. I utredningen listas en rad möjliga åtgärder för att skydda groddjurens bevarandestatus. Inga åtgärder berör aktuell detaljplan. I intilliggande detaljplaner som är under framtagande har planförslagen anpassats för att förbättra situationen för groddjuren. Aktuell detaljplan bedöms inte påverka möjligheten att säkra goda livsmiljöer och gynnsam bevarandestatus för groddjur i området.

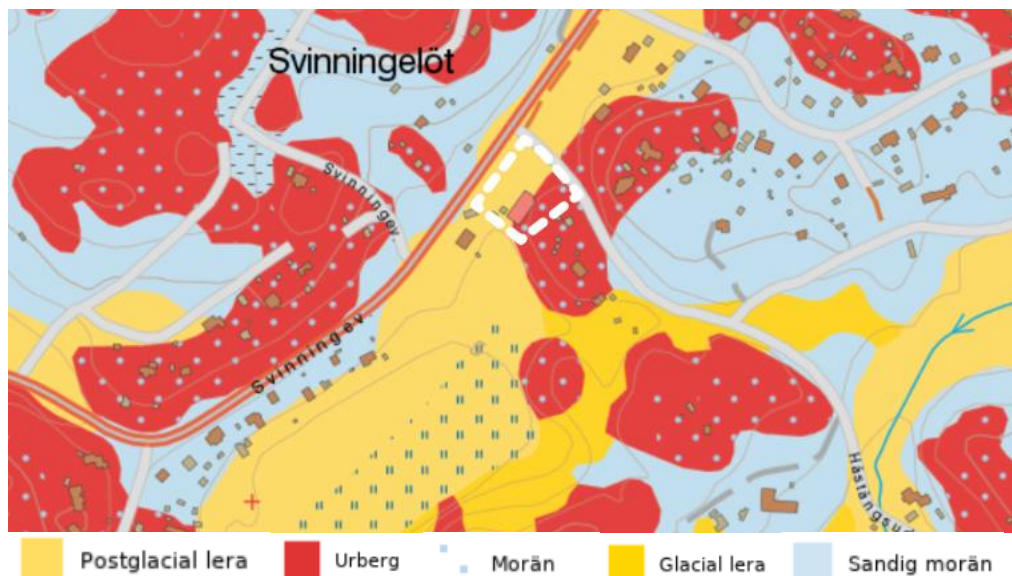
### **Geotekniska förhållanden**

Som ett underlag till detaljplanen har planområdets geotekniska förhållanden studerats av en konsult inom geoteknik. Ett platsbesök har genomförts och slutsatser sammanfattats i ett geoteknisk PM (Sweco, oktober 2019).

Planområdet ligger i en nordost-sydvästlig dalgång i terrängen. Dalgången begränsas av ett höglänt område med morän och berg i dagen nordväst om Svinningevägen och ett område med berg i dagen söder om Svinningevägen och det aktuella planområdet. I dalgången utgörs jorden av glacial eller postglacial lera. Dalgången breddar sig till ett större lerområde sydväst om tomten.

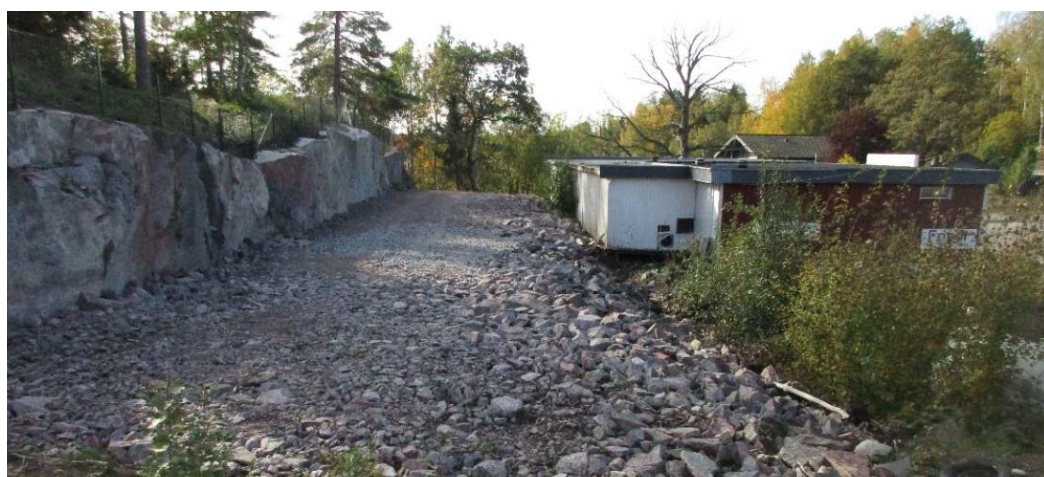
Enligt SGU:s jordartskarta består den naturliga jorden inom planområdet av lera i nordvästra delen och av berg i dagen eller morän på berg i den sydöstra delen. Lerans mäktighet eller egenskaper har inte undersökts. Grundvattenytans nivå är inte känd. Troligen innebär förekomsten av källare i butikslokalen att grundvattenytan har sänkts i samband med dränering för källaren, det vill säga till cirka 3 meters djup under marken.

En miljöteknisk markundersökning har gjorts som i provpunkt vid bensinpumparna visar att marken består av ett lager sand ner till 3 meter under markytan. Mellan 3–4 meter förekommer lera. Sanden kan möjligen härröra från återfyllning kring bränsletankar.



Jordartskarta. Källa: SGU. Planområdet är markerat med vit streckad linje.

Den befintliga butikslokalen ligger i övergången mellan lera och morän. Den del av byggnaden som är utförd med källare är troligen grundlagd på morän eller på avsprängt berg. De husdelar som är källarlösa är troligen grundlagda på packad fyllning på lera eller på packad fyllning på morän eller berg. På baksidan av butikslokalen har nyligen gjorts omfattande utsprängningar, se bild nedan.



Utsprängning och terrassering av marken på baksidan av butikslokalen. Foto: Sweco, oktober 2019.

*Risk för ras, skred, erosion eller blocknedfall*

I det geotekniska PM:et görs en bedömning av planområdets risk för ras, skred, erosion eller blocknedfall. Risk för ras eller skred kan finnas om det finns nivåskillnad större än 2 - 3 meter inom område med lös lera. Inom planområdet gäller detta för slänten mot Svinningevägen och busshållplatsen där nivåskillnaden är cirka 2 meter och där marken ovan slänten belastas av busstrafik. Stabiliteten i slänten bedöms vara tillfredställande vid nuvarande förhållanden. Det är dock inte lämpligt att sänka marken närmast den befintliga släntfoten.

Nivåskillnad större än 2 - 3 meter inom område med lera finns också vid den sydvästra tomtgränsen där sprängstensmassor troligen har fyllts ut över lera i en cirka 3 meter hög slänt. De geotekniska förhållandena är osäkra men konsekvenserna av ett eventuellt skred i detta hörn bedöms vara små. Inför bygglov bör stabiliteten i slänten undersökas.

Utsprängningen som gjorts vid planområdet sydöstra tomtgräns har medfört en cirka 6 meter hög bergslänt. Ovanför bergskanten finns ett skyddsstängsel. I dagsläget bedöms inte finnas någon omedelbar risk för blocknedfall. Vid bygglov bör bergsläntens stabilitet bedömas av bergsakkunnig om inte detta redan gjorts.

Vid byggnation av marken erfordras uppfyllnader för att bygga bort lågpunkter. Detta kan troligen medföra sättningar som kan beröra ledningar, eller yttre mark och eventuellt föranleda markförstärkningar. De geotekniska förutsättningarna bör beaktas vid höjdsättning av området.

I geotekniskt PM ges följande krav vid genomförandet av detaljplanen:

- Stabilitet för slänt vid busshållplats vid eventuell schakt nära släntfot. Detta kan beaktas i samband med detaljprojekteringen och den fältundersökning som då utförs.
- Stabilitet för slänt vid sydöstra tomthörnet. Här bedöms utfyllnad med sprängstensfyllning ha gjorts på lera, vilket kan medföra lokalt otillfredsställande stabilitet. Eventuell kvarvarande lera under sprängstensfyllningen behöver avlägsnas i samband med utbyggnaden av fastigheten eftersom att marken kommer att sänkas vid byggnation av fastigheten.
- Risk för blockutfall från den framsprängda bergskanten utefter sydöstra tomtgränsen. Bedömningen i geotekniska PM:et är att på kort sikt finns ingen risk, men att risken för blocknedfall på lång sikt och eventuella motåtgärder bör bedömas av bergsakkunnig inför bygglov.

I geotekniskt PM konstateras sammanfattningsvis att ovanstående åtgärder ingår i den normala detaljprojekteringen inför bygglov och att detaljplanen därför kan antas och genomföras.



## Störningar

### Förorenad mark

Under planarbetet har föroreningsituationen på fastigheten Svartgarn 2:506 undersökts eftersom miljöfarlig verksamhet bedrivs inom fastigheten. Den miljöfarliga verksamheten på Svartgarn 2:506 utgörs av drivmedelshantering. En miljöstation fanns tidigare på fastigheten där fat med spillolja och kemikalier förvarats.

Som underlag till detaljplanerna i Skåvsjöholmsområdet har en miljöteknisk markundersökning gjorts med syfte att utreda föroreningsituationen på Svartgarn 2:506 samt utreda och bedöma om föroreningar spridits till angränsande fastigheter i söder. Kommunen bedömer att de exponeringsrisker som föreligger är kopplade till framtida exploatering av skola på fastigheten Svartgarn 2:632, söder om aktuellt planområde. Risker består av eventuell spridning av föroreningar från Svartgarn 2:506 i samband med drivmedelshantering och eventuella läckage från oljeavskiljaren och slamavskiljaren dit bland annat oljeavskiljarens spillvatten avleds. Fram till år 2012 avleddes spillvatten från verksamheterna på Svartgarn 2:506 till slamavskiljaren och vidare till en infiltrationsbädd på Svartgarn 2:522 söder om fastigheten. Sedan 2012 avleddes spillvatten från verksamheterna till kommunala ledningsnätet via slamavskiljaren.

Undersökningsområdet avgränsades till fastigheterna Svartgarn 2:506, Svartgarn 2:522 samt Svartgarn 2:632. Undersökningen genomfördes genom provtagning i jord och grundvatten.



Provtagningsplan. Planområdets ungefärliga avgränsning markerad med vit streckad linje.  
Källa: Sweco

Resultaten från undersökningen visade inga förhöjda halter föroreningar i analyserade prover i nivåer över Naturvårdsverkets generella riktvärden för känslig markanvändning (KM). Rapporterade halter av alifatiska- och aromatiska kolväten, PAH och pesticider var i allmänhet under laboratoriets rapporteringsgräns. Ställvis observerades halter av kadmium, bly, krom och zink i nivå med eller strax över nivån för mindre än ringa risk, men väl under KM. Ingen spridning av föroreningar från Svartgarn 2:506 till Svartgarn 2:632 bedöms föreligga orsakad av tidigare och pågående miljöfarlig verksamhet på fastigheten. Jorden på Svartgarn 2:632 bedöms inte vara en så kallad sulfidjord. Särskilda skyddsåtgärder bedöms därför inte nödvändiga i samband med schakt nedåt i marken. Saneringsåtgärder av förorenade massor i samband med planerade markarbeten på Svartgarn 2:506 och Svartgarn 2:632 bedöms inte aktuellt mot bakgrund av konstaterat låga halter föroreningar i mark.

### **Bensinstation**

Inom planområdet finns en obemannad bensinstation. För att utreda risker kopplade till bensinstationen har en riskutredning gjorts (Sweco, oktober 2019). Syftet med riskutredningen är att säkerställa en godtagbar risknivå för besökare och personal inom planförslaget, vilket även inkluderar att vid behov föreskriva eventuella riskreducerande åtgärder för att uppnå plan och bygglagen (2010:900) 2 kap. 5§. Riskutredningen redovisar erforderliga skyddsavstånd som enligt gällande normer och lagen om brandfarlig- och explosiv vara (2010:1011) ska upprättas mellan drivmedelstationen och den planerade nybyggnationen. Om skyddsavstånd inte utgör en möjlig riskreducerande åtgärd har alternativa åtgärder redovisats för att uppnå en godtagbar risknivå inom planområdet. Riskutredningen omfattar lossning av drivmedel på drivmedelstationen samt transport av farligt gods till och från det aktuella området.

### Omfattning och avgränsning av riskutredningen

Drivmedelstationen har en försäljningsvolym av drivmedel som understiger gränsen för tillståndspliktiga mängder, 1000 m<sup>3</sup>/år, för tillstånd enligt miljöbalken. Den totala cisternvolym är 20 m<sup>3</sup> under mark, vilket ställer krav på tillstånd enligt lagen om brandfarlig och explosiv vara.

Baserat på 2018 års drivmedelsförsäljning och storleken på befintlig drivmedelscistern (total volym på 20 m<sup>3</sup>) uppskattas drivmedelstationen omfattas av en drivmedelstransport var tredje vecka. Lossning sker endast mellan klockan 23:00 och 04:00. I dagsläget hanteras enbart bensin. Riskutredningen är gjord utifrån dagens försäljningsvolym. I riskutredningen förs dock ett resonemang kring konsekvenser av en utökad försäljning upp till 1000 m<sup>3</sup>/år, vilket dagens tillstånd medger. Riskutredningen konstaterar att en utökad försäljningsvolym skulle innebära att frekvensen av farligt gods transporter till drivmedelstationen skulle kunna öka till en transport i veckan. Denna förändring bedöms inte påverka handelsbyggnadens risknivå i sådan omfattning att ytterligare riskreducerande åtgärder anses erforderliga att vidta.

En utveckling av handelshuset har bedömts som mer prioriterat än att bensinstationen kan utöka sin försäljning. Riskutredningen har därför gjorts utifrån dagens försäljningsvolym av drivmedel och detaljplanen möjliggör handelsbyggnaden utifrån de förutsättningarna. Detaljplanen möjliggör en kompromiss där bensinstationen kan finnas kvar i nuvarande omfattning och handelshuset kan byggas under förutsättning att vissa skyddsåtgärder vidtas.

Om bensinstation i framtiden vill utöka sin försäljningsvolym behöver bensinstationen lokaliseras till en annan plats. Detaljplanens syfte är inte att medge någon utökning av verksamheten då det inte är lämpligt på denna plats.

#### Riskidentifiering

Riskidentifieringen har delats upp i två delar, olycksscenarier inom drivmedelstationen kopplat till stationens verksamhet samt olycksscenarier kopplat till transport av brandfarlig vätska (farligt gods) till stationen. Olycksscenarier inom drivmedelstationen kopplat till dess verksamhet med konsekvens på besökare och tredjeman bedöms bestå av olika typer av pölbränder så som slangbrott vid lossning av drivmedel till cistern eller vid tankning av privata fordon vid mätarskåpen. För transport av farligt gods till drivmedelstationen (brandfarlig vätska) har olycksscenarierna avgränsats till en pölbrand till följd av en trafikolycka där tankbilen har välvt med ett läckage i tanken som följd.

#### Riskuppskattning och riskvärdering

##### *Olycksscenarier kopplat till transport av farligt gods*

Varken Svinningevägen eller Hästängsuddsvägen utgör transportleder för farligt gods vilket medför att transporter som sker med farligt gods på dessa vägar bedöms vara till drivmedelstationen. Detta medför att det kommer vara en förhållande vis låg frekvens av farligt gods transporter, som dessutom kommer ske mellan 23:00 och 04:00. Bedömningen har därför varit att det är ett mycket fåtal personer som skulle kunna påverkas av en eventuell farligt gods olycka. Följaktligen har bedömningen varit att risken kopplat till transport av farligt gods till drivmedelstationen bedöms vara godtagbar och att inga ytterligare riskreducerande åtgärder inom planförslaget erfordras med enbart avseende på transport av farligt gods.

##### *Olycksscenarier inom drivmedelstationen*

I riskutredningen konstateras att för de identifierade olycksscenarierna inom drivmedelstationen bedöms en godtagbar risknivå vara uppnådd om avstånden enligt MSBs handbok är uppfyllda. Handelsbyggnaden har bedömts utgöras av en plats där människor vanligen vistas vid bedömning av vilka avstånd som måste vara uppfyllda i enlighet med MSBs handbok.

*Avstånd från påfyllningsanslutning till cistern*

Påfyllningsanslutning till cistern för drivmedel är placerad i fastighetensgräns mot Svinningevägen. Avstånd från påfyllningsanslutning till cistern som enligt MSBs handbok måste vara uppfyllda, och som är aktuella för den aktuella drivmedelstationen, är:

- 25 meter till plats där människor vanligen vistas (t.ex. bostad, kontor, gatukök, butik, servering, busshållplats),
- 3 meter till starkt trafikerad väg eller gata,
- 6 meter till parkeringsplats.

Avståndet om 25 meter mellan påfyllningsanslutning och plats där människor vanligen vistas får halveras om vägg mot spillzon är av obrännbart material och lägst i brandteknisk klass EI 60 utan ventilationsöppningar och brandtekniskt oklassade fönster. Hela avståndet gäller dock för in- och utgångar. För den aktuella drivmedelstationen kommer avståndet mellan den planerade handelsbyggnaden och påfyllningsanslutningen till cisternerna att vara 21 meter. Detta medför att ovanstående åtgärdskrav måste uppfyllas på den planerade handelsbyggnaden.

Avståndet till närmaste busshållplats är 12 meter från påfyllningsanslutningen till cisterner, vilket är kortare än de avstånd som MSB föreskriver. Personer som vistas vid busshållplatsen har uppsikt över lossningsplatsen och bedöms därför ha förmåga att själva sätta sig i säkerhet vid händelse av en olycka vid påfyllningsanslutningen. På busshållplatsen finns även en kur som skulle förhållandevis enkelt kunna brandklassas för att öka säkerheten vid busshållplatsen. På busshållplatsen förväntas endast ett fåtal personer uppehålla sig kortvarigt under de tider då hållplatsen trafikeras. Vidare sker endast lossning av drivmedel på drivmedelstationen mellan 23:00 och 04:00, under vilket det enbart sker ett fåtal avgångar per dag på hållplatsen. Den låga frekvensen av avgångar från hållplatsen samt den låga antalet personer som nyttjar hållplatsen under den aktuella tiden då lossning av drivmedel kan ske gör att sannolikheten för att någon vistas i området bedöms kunna likställas med normal användning av en parkeringsplats. Enligt listan ovan rekommenderas ett skyddsavstånd om 6 meter mellan parkeringsplatser och påfyllningsanslutning till cistern, vilket gör att det aktuella avståndet om 12 meter med marginal bedöms utgöra ett tillfredsställande skyddsavstånd.

*Avstånd från mätarskåp*

Mätarskåp är beläget där pumparna är placerade. Avstånd från mätarskåp som enligt MSBs handbok måste vara uppfyllda, och som är aktuella för den aktuella drivmedelstationen, är:

- 18 meter till plats där människor vanligen vistas (t.ex. bostad, kontor, gatukök, butik, servering, busshållplats),
- 3 meter till starkt trafikerad väg eller gata,
- 3 meter till parkeringsplats.

För den aktuella drivmedelstationen kommer avståndet mellan den planerade handelsbyggnaden och mätarskåpen att vara 10 meter. Enligt MSB är det rimligt att kunna halvera avståndet om 18 meter om samma åtgärder vidtas som för att halvera avståndet om 25 meter mellan påfyllningsanslutningen till cisternen och handelsbyggnaden. Plankartan innehåller planbestämmelse om att byggnad ska placeras minst 9 meter från bensinstationens mätarskåp.

#### Riskreducerande åtgärder och avstånd

Samtliga avstånd som måste uppfyllas med avseende på drivmedelstationens olika delar framgår ur tabellen nedan. Avstånden gäller givet att riskreducerande åtgärder görs på handelshuset.

Objekt/ Riskkälla	Påfyllnings- anslutning till cistern	Mätarskåp	Pejl- förskruvning	Cistern- avluftningens mynning
Plats där människor vanligen vistas (t.ex. bostad, kontor, gatukök, butik, servering, busshållplats)	12,5 m <sup>2</sup>	9 m <sup>2</sup>	6 m	12 m
Minst en utrymningsväg från stationsbyggnad	18 m	9 m	6	12 m
Starkt trafikerad väg eller gata	3 m	3 m	3 m	3 m
Parkeringsplatser	6 m	3 m	3 m	6 m

*Skyddsavstånd inom den aktuella drivmedelstationen som måste vara uppfyllda, avstånden gäller givet riskreducerande åtgärder på handelshuset.*

I riskutredningen konstateras att det, utöver ovan redovisade skyddsavstånd, finns ett behov av ett antal riskreducerande åtgärder för att risknivån inom planområdet ska anses vara godtagbar.

För att säkerställa att konsekvenserna av ett eventuellt läckage begränsas ska spillzonernas funktionalitet säkerställas och vid behov upprustas. Detta gäller vid påfyllningsanslutningen till cistern/cisternerna samt vid mätarskåpen för att begränsa så att eventuellt utläckt brandfarlig vätska inte kan rinna mot planerad bebyggelse.

Storstockholms brandförsvaret har framfört att en separation mellan trafiken till drivmedelstationen samt trafiken till enbart handelsbyggnaden ska finnas. Enligt MSBs handbok ska kunder till enbart handelsbyggnaden "inte behöva passera genom spillzoner eller närmre tankfordon än 12 meter". Detta medför att det måste vara möjligt för besökare till handelsbyggnaden att köra in och parkera på samtliga parkeringsplatser utan att behöva köra inom spillzoner eller 12 meter

från påfyllningsanslutningen. I riskutredningen föreslås att det ordnas genom att det tydligt markeras, exempelvis med körfältsmarkering, hur trafikanter som enbart besöker handelsbyggnaden ska köra för att nå parkeringar utan att behöva köra inom de tidigare nämnda avstånd och områden. Motsvarande markeringar kan även genomföras för att hänvisa hur gående inom parkeringsområdet ska gå från och till parkeringsplatserna och handelsbyggnaden.

I riskutredningen anges att handelsbyggnadens ska kunna utrymmas från baksidan av byggnaden sett från drivmedelstationen, där även en återsamlingsplats ska anläggas och tydligt skyltas upp med vägledande skyltning från samtliga in- och utgångar.

*Sammanfattning av riskreducerande åtgärder:*

För att handelsbyggnaden ska kunna placeras närmare än de föreskrivna 25 meter från påfyllningsanslutning till cistern samt närmare mätarskåp än 18 meter måste nedanstående åtgärder genomföras. Om nedanstående åtgärder genomförs anses risknivån för besökare, personal, och tredjeman inom planområdet vara godtagbar och ur riskhänseende har bedömningen därmed varit att en handelsbyggnad kan uppföras inom planförslaget.

- Fasad/Vägg mot spillzonerna inom drivmedelstationen ska vara av obrännbart material och läggt i brandteknisk klass EI 60 inom ett avstånd om 25 meter från påfyllningsanslutningen till cistern/cisterner och 18 meter från mätarskåpen.
- Inga ventilationsöppningar får finnas i fasad/vägg mot spillzoner inom drivmedelstationen inom ett avstånd om 25 meter från påfyllningsanslutningen till cistern/cisterner och 18 meter från mätarskåpen.
- Inga brandtekniskt oklassade fönster får finnas i fasad/vägg mot spillzoner inom drivmedelstationen inom ett avstånd om 25 meter från påfyllningsanslutningen till cistern/cisterner och 18 meter från mätarskåpen.
- Tak på handelsbyggnaden ska utföras av obrännbart material inom ett avstånd om 25 meter från påfyllningsanslutningen till cistern/cisterner och 18 meter från mätarskåpen.
- Alla in- och utgångar i fasad/vägg mot spillzonerna inom drivmedelstationen ska ligga utanför ursprungsavstånden. För det aktuella planförslaget innebär detta inga in- och utgångar till handelsbyggnaden inom 25 meter från påfyllningsanslutningen till cistern/cisterner samt 18 meter från mätarskåp (pumpar för tankning av fordon).
- Separation mellan trafiken enbart till handelsbyggnaden och trafik till drivmedelstationen. Det måste vara möjligt för besökare enbart till handelsbyggnaden att köra in och parkera på samtliga parkeringsplatser utan att behöva köra inom spillzoner eller 12 meter från påfyllningsanslutningen.
- Tydlig markering, exempelvis med körfältsmarkering, hur trafikanter som enbart besöker handelsbyggnaden ska köra för att nå handelsbyggnadens parkeringar utan att behöva köra inom spillzoner eller 12 meter från påfyllningsanslutningen.
- På motsvarande sätt som i föregående punkt även tydligt markera, för att öka trafiksäkerheten och för att besökare enbart till handelsbyggnaden inte ska behöva gå genom drivmedelstationens riskområden, hur gående inom

parkeringsområdet ska gå från och till parkeringsplatserna och handelsbyggnaden utan att passera inom spillzoner eller 12 meter från påfyllningsanslutningen.

- Det ska vara möjligt att utrymma handelsbyggnaden via baksidan av byggnaden från drivmedelstationen sett.
- En återsamlingsplats ska anläggas på baksidan av handelsbyggnaden, denna ska vara tydligt markerad och tydlig skyltning till denna ska finnas vid samtliga in- och utgångar till handelsbyggnaden.
- Spillzonernas funktionalitet skall säkerställas och vid behov upprustas vid påfyllningsanslutningen till cistern/cisternerna samt mätarskåpen (pumparna för tankning av fordon).

De åtgärder som går att reglera med detaljplan har skrivits in som planbestämmelser i plankartan. Plankartan innehåller följande planbestämmelser:

p<sub>1</sub>: Byggnad ska placeras minst 12,5 meter från påfyllningsanslutning till cistern och minst 9 meter från bensinstationens mätarskåp.

Parkeringsplatser ska placeras minst 12 meter från påfyllningsanslutning till cistern. Parkeringsplatserna ska placeras så att besökare till handelsbyggnaden inte behöver köra inom spillzonerna vid cistern och pumpar.

Bensinstationens funktioner så som cistern, påfyllningsanslutning till cistern och mätarskåp ska vara placerade i fastighetens norra del. (bestämmelsens syfte är att styra bensinstationens placering inom fastigheten för att undvika att den placeras i en annan del av fastigheten som ligger närmare bostadshus och eventuellt framtida skola söder om planområdet).

Fasad mot spillzonerna inom drivmedelstationen ska vara av obrännbart material och lägst i brandteknisk klass EI 60 inom ett avstånd om 25 meter från påfyllningsanslutningen till cistern och 18 meter från mätarskåpen. Inga ventilationsöppningar får finnas i fasad mot spillzoner inom drivmedelstationen inom ett avstånd om 25 meter från påfyllningsanslutningen till cistern och 18 meter från mätarskåpen. Inga brandtekniskt oklassade fönster får finnas i fasad mot spillzoner inom drivmedelstationen inom ett avstånd om 25 meter från påfyllningsanslutningen till cistern och 18 meter från mätarskåpen.

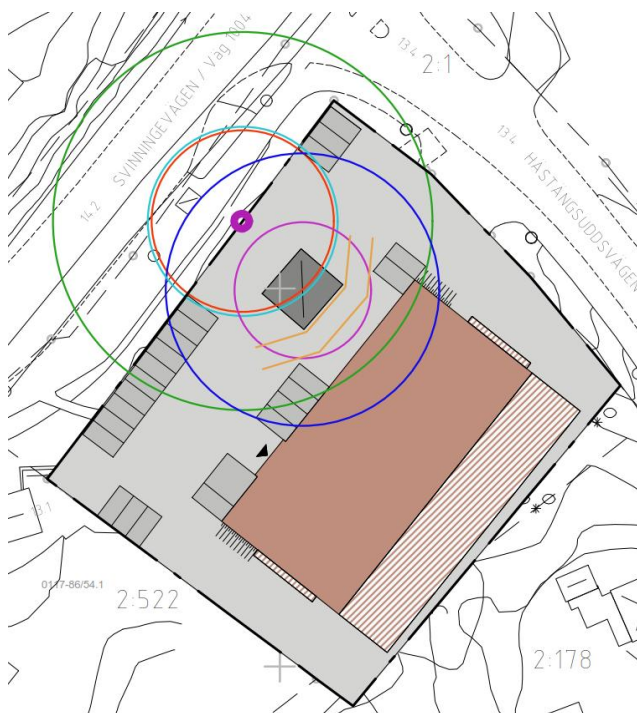
Tak på handelsbyggnaden ska utföras av obrännbart material inom ett avstånd om 25 meter från påfyllningsanslutningen till cistern och 18 meter från mätarskåpen.

Inga in- och utgångar till handelsbyggnaden får placeras inom 25 meter från påfyllningsanslutningen till cistern samt 18 meter från mätarskåp.








Utrymning av handelsbyggnaden ska kunna ske via baksidan av byggnaden från drivmedelstationen sett.

Spillzonernas funktionalitet ska säkerställas och vid behov upprustas vid påfyllningsanslutningen till cistern samt mätarskåpen. Spillzonerna ska utformas så att brandfarlig vätska inte kan rinna mot bebyggelse vid händelse av ett läckage.

Vissa av åtgärderna som listas i riskutredningen kan/bör inte regleras i detaljplanen. Det är åtgärderna som berör körfältsmarkering för att ta sig till parkeringsplatserna och markering för gående för att ta sig till handelsbyggnaden. Syftet med dessa markeringar bedöms ändå uppfyllas genom planbestämmelsen om att parkeringsplatser ska placeras minst 12 meter från påfyllningsanslutning till cistern. Parkeringsplatserna ska placeras så att besökare till handelsbyggnaden inte behöver köra inom spillzonerna vid cistern och pumpar). Åtgärden med tydligt skyltad återsamlingsplats på baksidan av huset regleras inte heller i plankartan. Plankartan reglerar dock att utrymning ska ske på baksidan vilket skapar förutsättningar för att det är där även återsamlingsplatsen kommer att placeras.



Teckenförklaring

- |   |  |   |  |
|---|--|---|--|
|  | Påfyllningsanslutning till cistern                                       |  | 25 m in- och utgång - påfyllningsanslutning till cistern (b <sub>3</sub> ) |
|  | 12,5 m påfyllningsanslutning till cistern - byggnad (p <sub>1</sub> )    |  | 18 m in- och utgång - mätarskåp (b <sub>2</sub> )                          |
|  | 9 m mätarskåp - byggnad (p <sub>1</sub> )                                |  | Körfält utanför spillzon (p <sub>2</sub> )                                 |
|  | 12 m parkeringsplatser - påfyllningsanslutning cistern (p <sub>2</sub> ) |   |  |

Bilden visar skyddsavstånderna och hur planområdet kan utformas för att uppfylla kraven.



#### *Miljörisk vid olycka*

För att undvika att ett eventuellt läckage inte ska rinna mot dagvattenmagasin eller diken kan exempelvis följande åtgärder vidtas:

- Undersöka, säkerställa, och eventuellt uppgradera spillzonerna så att de kan klara av alla tänkbara eventuella läckage.
- Installera en mycket låg vall (likt ett gupp på någon centimeter) av exempelvis asfalt runt om spillzonerna.
- Installera en oljeavskiljare i dagvattensystemet.

Plankartan innehåller en planbestämmelse som anger att spillzonernas funktionalitet ska säkerställas och vid behov upprustas vid påfyllningsanslutningen till cistern samt mätarskåpen.

#### *Buller*

Aktuell detaljplan bedöms inte ge upphov till ökat buller för omkringliggande bostäder. Verksamheterna som kommer att bedrivas på fastigheten får inte vara av sådan art att de genererar högt buller till omgivningen. Detaljplanens genomförande kan leda till ökat antal kundbesök och transporter till och från fastigheten, men ökningen bedöms bli förhållandevis liten och bedöms inte nämnvärt påverka bullersituationen i området.

#### *Radon*

Översiktlig radonundersökning har utförts genom mätning av gammastrålningen på berghällar i området med så kallad gammamätare. Med hänsyn till mätresultaten och jord- och bergartsförhållandena klassas marken som normalradonmark. Grundkonstruktioner på normalradonmark utförs radonskyddande. Radonundersökning kan komma att krävas vid bygglövsansökan.

#### **Kulturmiljö**

Merparten av den kulturhistoriskt värdefulla bebyggelsen i Svinninge finns i områdena Nantes och Svinningeudd. Söder om planområdet finns ett öppet landskap som sträcker sig ner mot Skåvsjöholms konferensanläggning. Inom planområdet finns ingen kulturhistoriskt värdefull bebyggelse.

#### *Fornlämningar*

Inom planområdet finns inga kända fornlämningar. Cirka 100 meter söder om planområdet finns två övriga lämningar i form av röjningsrösen (RAÅ Östra Ryd 301 och 303).

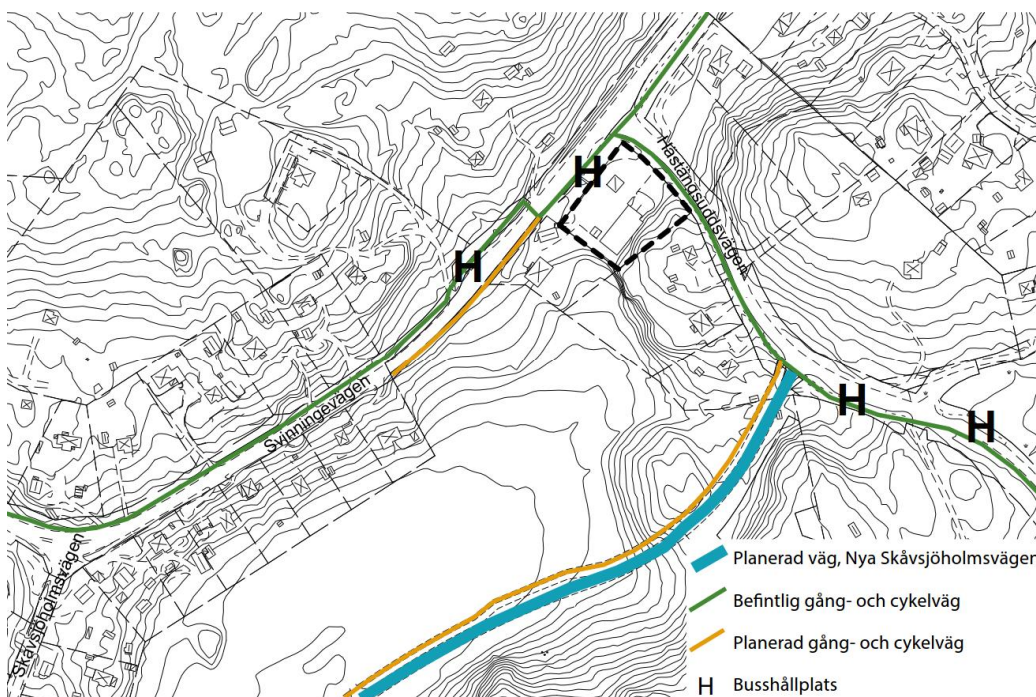
## Gator och trafik

### Gatunät

Planområdet ligger i korsningen mellan Svinningevägen och Hästängsuddsvägen. Det är möjligt att köra till Stockholm via Svinningevägen men den huvudsakliga vägen mellan Åkersberga och Stockholm är via väg 276.

Hastighetsbegränsningen på Svinningevägen är 60 km/h där den passerar planområdet och längs Hästängsuddsvägen är hastighetsbegränsningen 40 km/h. Trafikflödet längs Svinningevägen uppmättes år 2015 till 4640 fordon per dygn och till 500 fordon per dygn på Svavelsövägen, väster om planområdet. Trafiken bedöms öka på grund av bebyggelseutvecklingen i Täljö- och Svinningeområdet.

I en separat detaljplan möjliggörs för en ny väg söder om planområdet, Nya Skåvsjöholmsvägen. Planen vann laga kraft 2018-05-31. Vägen kommer bli en ny huvudgata mellan Hästängsuddsvägen och Svavelsövägen och ska bli en del av trafikförsörjningen av det nya bostadsområdet som planeras inom detaljplanen för Skåvsjöholm. Nya Skåvsjöholmsvägen kommer även att bli viktig för den skola som planeras söder om planområdet.



Kartan visar busshållplatser, befintliga gång- och cykelvägar, planerade gång- och cykelvägar samt planerad väg.

Aktuell detaljplan innebär ingen förändring med avseende på gatunätets utformning. Detaljplanens genomförande kan leda till ökat antal kundbesök och transporter till och från fastigheten, men ökningen bedöms bli förhållandevis liten. Ökningen av trafiken beror på vilken typ av verksamhet som kommer att etableras på fastigheten. Oavsett verksamhet så är byggrätten och fastigheten

förhållandevis liten vilket begränsar vilken typ av verksamhet som kan etablera sig på fastigheten och hur mycket parkering som kan anordnas. Vägarna Svinningevägen och Hästängsuddsvägen bedöms ha kapacitet att klara den trafikökning som planförslaget kan ge upphov till.

#### *Parkering och angöring*

Idag finns parkeringsplatser för kunder vid Svinninge handel. Infart till planområdet sker från Hästängsuddsvägen. Parkering för bostadsfastigheterna i närområdet sker på egen fastighet. Den till planområdet angränsande bostadsfastigheten Svartgarn 2:522 ligger längs med Svinningevägen men nås från Hästängsuddsvägen med servitut över fastigheten Svartgarn 2:506.

Aktuellt planområde kommer inte ges infart från Svinningevägen utan angörs som idag via Hästängsuddsvägen. I plankartan är det inlagt utfartsförbud mot Svinningevägen då det inte bedöms lämpligt med utfart på grund av höjdskillnader, dålig sikt och mycket trafik. Infarten till fastigheten Svartgarn 2:522 kommer inte att förändras utan detaljplanen möjliggör fortsatt servitut över fastigheten Svartgarn 2:506.

Parkering för verksamheten ska ordnas inom egen fastighet. Utgångspunkten är att i snitt cirka 25 parkeringsplatser per 1000 kvm bruttoarea handel ska ordnas. Parkeringsbehovet är olika beroende på typ av verksamhet i byggnaden. Sällanköpshandel kräver generellt ett lägre antal parkeringsplatser medan dagligvaruhandel kräver fler platser. Vid bygglovsansökan ska typ av verksamhet samt parkeringslösning redovisas och antalet parkeringsplatser godkännas av kommunen. Om avsteg från parkeringskravet ska göras krävs att fastighetsägaren tar fram en parkeringsutredning som redovisar att behovet klaras med färre antal parkeringsplatser. Cykelparkering ska finnas nära entré till byggnaden.

Bilparkeringsplatserna ska placeras minst 12 meter från påfyllningsanslutning till cistern, enligt framtagna riskutredning. Detta för att det ska vara möjligt för besökare enbart till handelsbyggnaden att köra in och parkera på samtliga parkeringsplatser utan att behöva köra inom spillzoner eller 12 meter från påfyllningsanslutningen. Parkeringsplatserna ska placeras så att infarten till fastigheten Svartgarn 2:522 inte blockeras. Parkeringsplatserna ska placeras så att framkomligheten för lastbil med leveranser till butik och bensinstation inte hindras. I situationsplanen är cirka 24 parkeringsplatser illustrerade samt ytor för cykelparkering. I illustrationsplanen visas hur parkering kan lösas inom fastigheten. Parkeringskravet bedöms kunna uppfyllas inom fastigheten.

#### *Gång- och cykeltrafik*

Tillgängligheten för gående och cyklister är god till området. Längs med Svinningevägen finns en gång- och cykelväg som sträcker sig som ett sammanhängande stråk mellan centrala Åkersberga och Svavelsövägen. Gång- och cykelvägen går längs olika sidor av Svinningevägen längs olika delar av sträckan vilket gör att gång- och cykelvägen korsar Svinningevägen två gånger.

En sådan korsning finns i höjd med Svinninge handel. Där byter gång- och cykelvägen från södra till norra sidan, i riktning västerut. Längs med Hästängsuddsvägen finns en gång- och cykelväg på vägens västra sida. Detaljplanen innebär ingen förändring med avseende på gång- och cykeltrafik i närheten av planområdet. Längs med Nya Skåvsjöholmsvägen planeras en separerad gång- och cykelväg som kopplas till gång- och cykelvägen längs med Hästängsuddsvägen.

#### *Kollektivtrafik och hållplatser*

Tillgängligheten för kollektivtrafikresenärer är god till planområdet. Busslinje till Åkersberga och Danderyd trafikerar Svinningevägen och Hästängsuddsvägen. I Åkersberga och vid Danderyds sjukhus finns anslutningar till Stockholm via Roslagsbanan respektive tunnelbana. Den busshållplats som ligger närmast planområdet är hållplats *Hästängsuddsvägen* som är belägen längs Svinningevägen, precis intill fastigheten. Planområdet ligger även nära hållplatsen *Karsvretavägen*, som ligger i höjd med korsningen Hästängsuddsvägen/Karsvretavägen öster om planområdet.

#### **Tillgänglighet**

En viktig del i utredningen och detaljplaneläggningen av Svinningeområdet är att planera för gång- och cykelvägar längs vissa av områdets huvudgator. I anslutning till planområdet har Svinningevägen och Hästängsuddsvägen gång- och cykelväg. Nya Skåvsjöholmsvägen kommer förses med gång- och cykelväg som kopplas ihop med gång- och cykelvägen längs med Hästängsuddsvägen, vilket förbättrar tillgängligheten ytterligare.

Regler om tillgänglighet finns bland annat i plan- och bygglagen, i plan- och byggförordningen och i Boverkets byggregler. Enligt reglerna ska en byggnad vara tillgänglig och användbar för personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga. Byggnader med fler än en våning ska ha hiss om det behövs för att uppfylla krav på tillgänglighet. Mellan entré och friytor ska det finnas en tillgänglig och användbar gångväg. Gångvägar ska utformas så att personer med nedsatt rörelseförmåga kan förflytta sig utan hjälp.

Plats för angöring och parkeringsplats för rörelsehindrade ska ordnas inom 25 meters gångavstånd från en tillgänglig och användbar entré till publika lokaler, arbetsplatser och bostadshus.

Kraven gällande tillgänglighet tas upp till prövning i samband med bygglov, tekniskt samråd och startbesked. Förutsättningarna för att klara tillgänglighetskraven i aktuell detaljplan bedöms som goda. I situationsplanen redovisas parkeringsplatser för rörelsehindrade i anslutning till entrén.

## **Teknisk försörjning**

### *Vatten och avlopp*

Fastigheten är ansluten till kommunalt vatten i Hästängsuddsvägen och till kommunalt avlopp i Svinningevägen. Ny byggnad inom planområdet ska fortsatt vara ansluten till kommunalt vatten- och avlopp.

### *Elkraft*

E.ON Elnät Stockholm AB ansvarar genom nätkoncession för elförsörjningen i Österåkers kommun. En 10 kV-ledning löper genom Svinningeområdet från mottagningsstationen i Täljö och försörjer befintliga nätstationer i Svinninge. En successiv utbyggnad och komplettering av nätet har redan påbörjats och kommer att anpassas till föreslagen utbyggnad inom Skåvsjöholmsområdet.

I och med utbyggnaden av Nya Skåvsjöholmsvägen kommer elledningar att förläggas inom vägområdet för att försörja stora delar av Skåvsjöholmsområdet.

Ny bebyggelse inom planområdet ansluts till elnätet.

### *Värme*

Ny byggnad förses med egen uppvärmningslösning.

### *Avfall*

Avfallshanteringen inom Österåkers kommun sköts av entreprenör. Hushållsavfall hämtas vid respektive fastighet som uppfyller de krav som ställs i Föreskrifter om avfallshandling för Österåkers kommun, alternativt vid närmast farbara väg. En miljöstation fanns tidigare på fastigheten. I detaljplanen för Nya Skåvsjöholmsvägen möjliggörs för en ny återvinningsstation en bit söder om aktuellt planområde.

## **Dagvatten**

Planområdet ingår inte i kommunens verksamhetsområde för dagvatten. En befintlig ledning för dagvatten passerar igenom planområdet. Denna ledning går under Skåvsjöholmsvägen och mynnar på vägens västra sida i ett dike som leder till Norsundet, väster om planområdet.

Planområdet är idag mycket hårdgjort och möjligheten till infiltration inom fastigheten är därför dålig. Området avvattnas idag främst via diken, trummor och ledningar till Norsundet (Säbyviken). Området nedströms handelsplatsen är vattensjukt och stående vatten förekommer i anslutning till diken och täckdiken under delar av året. Planområdet saknar idag anläggning för lokalt omhändertagande av dagvatten. Marken inom planområdet består till största del av postglacial lera och bedöms ha en begränsad förmåga att infiltrera dagvatten.

En dagvattenutredning har gjorts som underlag till detaljplanen (Svinninge handel dagvattenutredning, Sweco, 2019). I utredningen beskrivs fastighetens avvattning idag och efter detaljplanens genomförande. Beräkningar görs på flöden, fördröjningsbehov och föroreningar. I utredningen föreslås olika alternativa

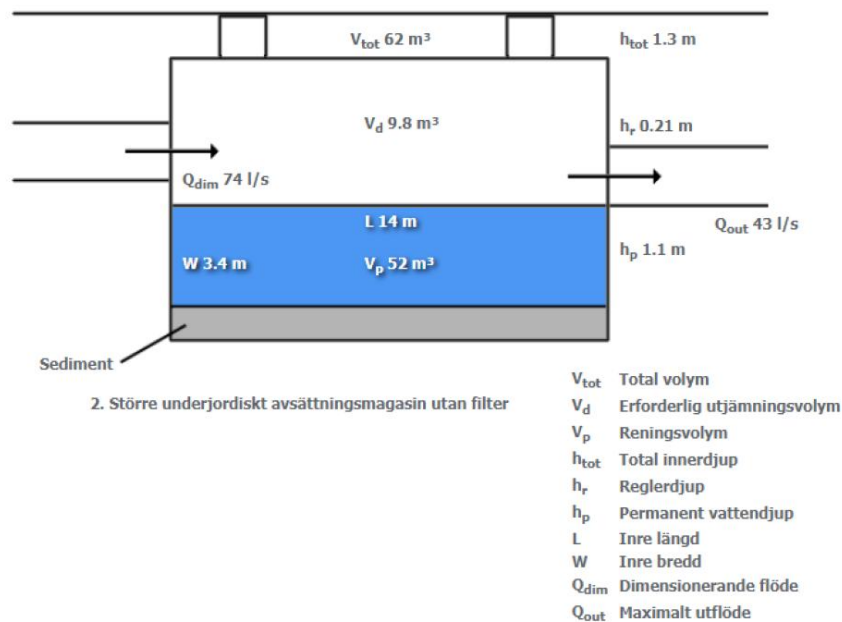
lösningar för att hantera dagvattnet.

#### *Dagvattenlösning*

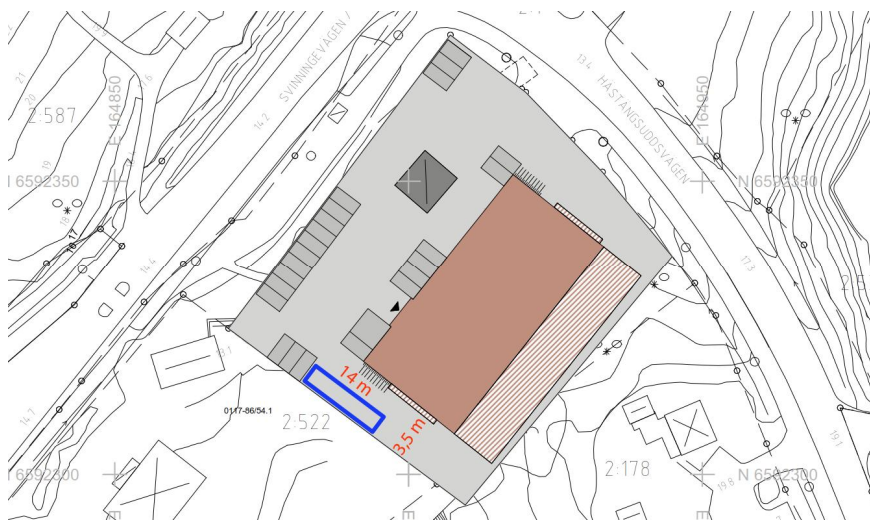
Den kommande exploateringen innebär inga större förändringar i planområdet vad gäller hårdgjord markyta. All hårdgjord yta kommer med stor sannolikhet att vara hårdgjord även i framtiden. Enligt beräkningar i dagvattenutredningen är årsmedelflödet från planområdet före respektive efter exploatering (utan åtgärdsförslag) cirka 0,044 l/s och 0,057 l/s. Kommunen ställer krav på att ett nederbörds första 20 mm ska kunna fördröjas och renas inom fastigheten. För att möta detta behöver 52 m<sup>3</sup> dagvatten kunna fördröjas och rymmas i föreslagna dagvattenanläggningar inom planområdet. I dagvattenutredningen föreslås olika alternativa dagvattenlösningar. Åtgärdsförslagen delas upp i gröna lösningar (gröna tak och ett svackdike) och dagvattenmagasin. I utredningen förespråkas de gröna lösningarna men om dessa inte är möjliga föreslås ett dagvattenmagasin som alternativ. En lösning där dagvattenmagasin kompletteras med gröna tak redovisas också. Då planområdet är litet finns begränsat med utrymme för svackdike. Ytan som föreslås i dagvattenutredningen är inte tillgänglig för dike då ytan behövs för parkeringsplatser. Så länge en bensinstation finns i området bedöms inte gröna tak vara lämpligt på grund av att sådant ytskikt kan bidra till snabbare och häftigare brandförlopp. Den lösning som bedöms genomförbar för aktuellt planförslag är därför dagvattenmagasin.

Ett dagvattenmagasin kan ha antingen öppen eller stängd botten, då markförhållanden i planområdet ger begränsade infiltrationsmöjligheter är magasin med stängd botten att föredra här. Ett magasin med stängd botten, avsättnings- eller fördröjningsmagasin, fungerar som mellanlagring där vattnet fördröjs och renas genom sedimentation, innan det förs vidare till en dagvattenledning eller ett öppet dike.

I dagvattenutredningen redovisas storleken på magasinet. Storleken har dimensionerats med klimatfaktor för att även vid ett framtida 10-årsregn ge en flödesbelastning ut från området motsvarande dagens flöde vid ett 10-årsregn, vilken har beräknats till 43 l/s. Magasinet har tillräckligt stor avskiljningsförmåga för att förbättra föroreningsituationen jämfört med nuläget. Installation av oljeavskiljare kan övervägas trots att föroreningsberäkningarna inte visar på någon oljeproblematik. Detta för att säkra systemet vid en potentiell olycka där olja från bensinstationen läcker ut i systemet. Magasinet är utformat så att permanentvolymen magasineras motsvarande 20 mm nederbörd från hela planområdet enligt kommunens framtida fördröjningskrav. Magasinet behöver då vara 62 m<sup>3</sup>. Se illustration av magasin och föreslagna placering av magasinet nedan.



Schematisk skiss över föreslaget avsättningsmagasin för hela området. Bild från dagvattenutredningen (Sweco, 2019).



Blå rektangel visar ungefärlig placering och mått på magasin.

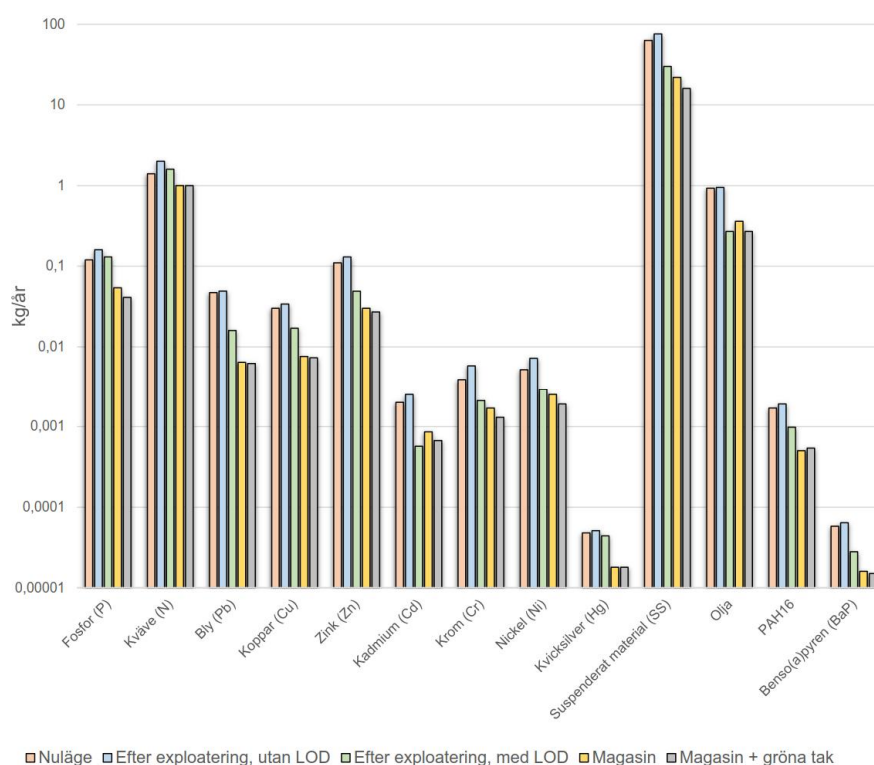
#### Dagvatten i plankarta

Eftersom att planområdet ligger inom ett känsligt område vad gäller dagvatten och avrinning måste detaljplanen säkerställa att dagvattnet hanteras inom fastigheten så att det inte uppkommer negativa effekter på byggnader inom fastigheten eller på nedströms liggande områden. Den dagvattenlösning som bedöms som genomförbar inom planområdet är underjordiskt dagvattenmagasin. För att säkerställa dagvattenhanteringen inom planområdet innehåller plankartan följande bestämmelse gällande dagvatten: "Ett underjordiskt dagvattenmagasin med en volym om minst 62 m<sup>3</sup> ska anläggas inom fastigheten." I plankartan finns

även en bestämmelse om villkor för lov enligt 5 kap. 8 § ÄPBL, som anger att bygglov inte får ges för ändrad markanvändning förrän anläggning för dagvatten har anordnats. I plankartan finns ett u-område för den befintliga dagvattenledningen som passerar planområdet.

#### *Föroreningsmängder och föroreningshalter*

I dagvattenutredningen görs beräkningar av föroreningsmängder och föroreningshalter före och efter exploatering, med och utan åtgärdsförslag. Beräkningarna är gjorda med olika förutsättningar där åtgärdsförslagen presenteras enskilt eller som en kombination, exempelvis enbart dagvattenmagasin eller dagvattenmagasin + grönt tak. Den genomgående trenden för föroreningsberäkningarna är att föroreningarna ökar i mängd efter exploateringen om inga åtgärder görs. Vissa föroreningar minskar i koncentration vilket beror på ökade flöden och därmed mer utspädda föroreningar. Med åtgärdsförslagen fås generellt sett en minskning av föroreningar jämfört med fallet före exploatering. Även när endast ett dagvattenmagasin ordnas som dagvattenlösning så visar beräkningarna att föroreningsmängder och föroreningshalter minskar efter exploateringen. Tabellen nedan visar beräkningar av föroreningsmängder med de olika dagvattenlösningarna.



Stapeldiagrammet visar modellerade föroreningsmängder i kg/år för nuläget, framtidsscenario och framtidsscenario med åtgärdsförslagen grön LOD, avsättningsmagasin och avsättningsmagasin + gröna tak. Bild från dagvattenutredningen (Sweco, 2019).



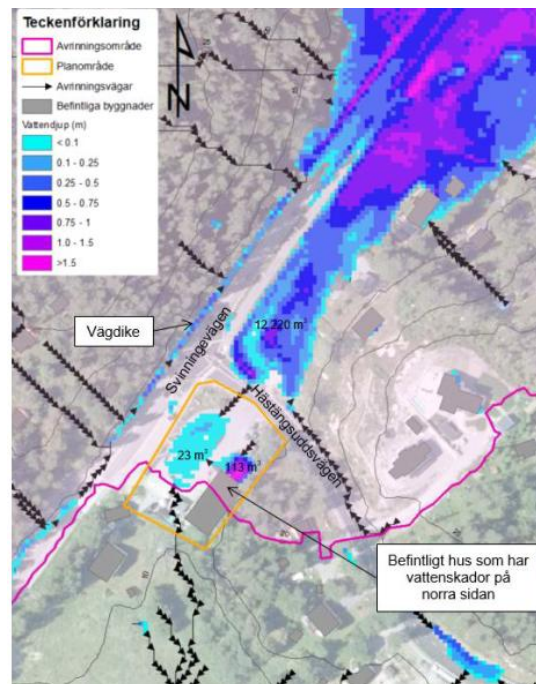
*Miljö kvalitetsnorm vattenförekomst*

Säbyvik är en vattenförekomst enligt EU:s ramdirektiv för vatten vilket innebär att den har uppställda mål för vattenkvaliteten, så kallade miljö kvalitetsnormer (MKN). Miljö kvalitetsnormer för ytvatten innefattar kemisk och ekologisk status hos vattenförekomsterna och beskriver den önskade kvaliteten hos vattnet vid en viss tidpunkt. Säbyviken har idag måttlig ekologisk status och uppnår ej god kemisk status (VISS 2019). Miljö kvalitetsnormen är satt till god ekologisk status år 2027 och god kemisk ytvattenstatus. Den ekologiska statusen har tidsfrist fram till 2027 då den inte bedöms kunna nå god status till 2021 med avseende på näringsämnen. Den kemiska statusen uppnår idag ej god status med avseende på PBDE och kvicksilver, vilka överskrider gränsvärdet i hela landet. Undantags dessa två ämnen uppnår vattenförekomsten god kemisk status.

Beräknade föroreningshalter och föroreningsmängder för scenariot efter exploatering med föreslagna dagvattenåtgärder är lägre än i dagsläget. Under förutsättningen att föreslagen dagvattenåtgärd genomförs bedöms den planerade exploateringen inte bidra till en försämring av recipientens status eller till att försämrade förutsättningarna för att recipienten i framtiden ska kunna uppnå miljö kvalitetsnormerna.

*Översvämningsrisker*

En lågpunktskartering har gjorts som underlag till detaljplanen. Syftet med lågpunktskarteringen var att undersöka avrinningsvägar och avrinningsområden till och från planområdet. Detta för att kunna bedöma framtida risker för översvämningsrisker inom planområdet och undvika skador på den planerade byggnaden vid extrema regn. Planområdet ligger i ett huvudavrinningsstråk. Det rekommenderas att hänsyn tas till detta vid framtida höjdsättning. Det rekommenderas även att en yttlig avrinningsväg byggs för att undvika skador på de planerade byggnaderna eftersom vattnet i dagsläget passerar planområdet vid extrema regn. Avrinningsvägen bör ligga en bit bort från byggnaden. Vid bygglov ska höjdsättning av byggnad och mark redovisas.



Vattenavrinningsvägar och vattenansamlingar inom planområdet vid 100 mm regn. Bild från lågpunktskarteringen (Sweco, 2019)

Det finns idag två lågpunkter inom planområdet. Lågpunkt 1 ligger nära den befintliga byggnaden. Det är ingen naturlig lågpunkt där vatten ska ansamlas utan är en lågpunkt som finns i anslutning till den befintliga byggnadens källarplan, se bild sidan 10. Vatten som ansamlas där ger upphov till vattenskador på den befintliga byggnaden. Lågpunkt 2 ligger i den centrala delen av planområdet. Vid byggnation på fastigheten behöver lågpunkterna byggas bort genom lokal uppfyllnad av marken på fastigheten. Vattnet kommer istället att tas omhand enligt föreslagen dagvattenhantering med bland annat ett dagvattenmagasin inom fastigheten. Avrinningen förbättras genom att marken lutas bort från byggnaden. Vid framtida höjdsättning bör en dikesanvisning projekteras dit dagvatten kan rinna kontrollerat. Dikesanvisningen kan till exempel vara vid släntfot mot Svinningevägen eller öster om blivande byggnad. Detaljerad projektering av detta kommer göras inför bygglovsskedet. Plankartan reglerar därför inte exakt höjdsättning av marken. I plankartan är marken längs med fastighetsgränserna prickmarkerad för att säkerställa att ingen byggnad uppförs som kan hindra avrinningen. Dike kan anläggas inom dessa områden. Nedströms, söder om planområdet, är marken idag obebyggd och vatten som vid höga flöden avrinner från aktuellt planområde kommer inte orsaka skada på någon bebyggelse. Det pågår detaljplanering för ny bebyggelse i detta område. I samband med detta görs dagvattenutredningar och flödesanalyser för att utreda avrinningsvägar och hur dagvattnet ska hanteras.

I plankartan finns en bestämmelse som anger att källare inte får anordnas. Detta för att förhindra att byggnaden anläggs på ett sätt som gör att den kan skadas vid extrema regn.

## KONSEKVENSER

### *Allmänt*

I Österåkers kommuns översiktsplan framgår att lokala knutpunkter ska utvecklas runt om i kommunen. Svinninge handel pekas ut som en lokal knutpunkt som ska stärkas. Kommunen bedömer att detaljplaneförslaget stämmer väl överens med översiktsplanens mål och riktlinjer. En utveckling enligt aktuellt planförslag möjliggör utveckling av service inom området vid Svinninge handel, som ligger strategiskt och lättillgängligt för alla olika trafikanter. Planområdet bedöms vara lämpligt för föreslagen markanvändning och planen bedöms ge positiva effekter i området om det skapas service för boende i området. Detaljplanen bedöms inte ge upphov till betydande miljöpåverkan.

### *Natur- och landskapsbild*

Planområdet innehåller inga naturvärden och är redan ianspråktagen för liknande ändamål. Platsen är inte känslig landskapsbildsmässigt. Aktuell detaljplan ger möjlighet till en större byggrätt på fastigheten men påverkan på landskapsbilden bedöms bli begränsad eftersom att fastigheten redan är i för liknande ändamål. Den nya byggnaden placeras intill bergslänten och bedöms därför inte upplevas som dominerande i terrängen.

### *Miljö, hälsa och säkerhet*

Aktuell detaljplan bedöms inte ge upphov till ökat buller för omkringliggande bostäder. Verksamheterna som kommer att bedrivas på fastigheten får inte vara av sådan art att de genererar högt buller till omgivningen. Detaljplanens genomförande kan leda till ökat antal kundbesök och transporter till och från fastigheten, men ökningen bedöms bli förhållandevis liten och bedöms inte nämnvärt påverka bullersituationen på Svinningevägen eller Hästängsuddsvägen.

Detaljplanens genomförande bedöms inte ha en negativ påverkan på möjligheten att uppnå miljö kvalitetsnormerna för vatten. Detaljplanen innehåller planbestämmelser i syfte att fördröja och rena dagvattnet på fastigheten för att inte orsaka översvämning på byggnader inom planområdet och på nedströms liggande områden.

Den miljötekniska markundersökningen som gjordes med anledning av planområdets närhet till bensinstationen visade inga förhöjda halter föroreningar inom fastigheten för bensinstationen. Proverna visade inte heller på någon spridning av föroreningarna inom fastigheten för den nya skolan.

Planområdet innehåller en bensinstation vilket innebär en riskfaktor. Riskerna finns både inom drivmedelsstationen kopplat till stationens verksamhet samt olycksscenarioer kopplat till transport av brandfarlig vätska till stationen. Olyckor som kan ske inom drivmedelsstationen kan vara pölbrand vid påfyllning av drivmedel till cistern eller vid tankning av privata fordon. För transport av

brandfarlig vätska till bensinstationen består risken av trafikolyckor där tankbil välter med ett läckage i tanken som följd. För att hantera riskerna kopplade till bensinstationen har en riskutredning gjorts med syftet att säkerställa en godtagbar risknivå för besökare och personal inom området och för närboende. Slutsatser från riskutredningen gällande erforderliga skyddsavstånd och riskreducerande åtgärder har inarbetats i planförslaget. Detaljplanen innehåller planbestämmelser gällande placering och utformning av den nya byggnaden för att hantera riskerna kopplade till den befintliga bensinstationen. Även bestämmelse för att styra bensinstationens placering inom fastigheten för att undvika att den flyttas till en annan del av fastigheten som ligger närmare bostadshus och eventuell framtida skola söder om planområdet. Med de skyddsavstånd och åtgärder som föreskrivs i planförslaget bedömer kommunen att riskerna kopplade till bensinstationen har hanterats och att planförslaget uppfyller 2 kap. 5 § i plan- och bygglagen.

#### *Påverkan på närliggande bebyggelse*

Endast ett fåtal bostäder ligger i nära anslutning till planområdet. Planförslaget innebär en större byggrätt inom området men bedöms inte negativt påverka utsikten för närboende bland annat tack vare nivåskillnader. Trafiken till området kan komma att öka marginellt i och med detaljplanens genomförande. Hästängsuddsvägen och Svinningevägen bedöms ha kapacitet att hantera en trafikökning. Planen bedöms ge positiva effekter i området om det skapas service för boende i området som är lättillgänglig både för gående, cyklister och kollektivtrafikresenärer.

Detaljplanen bekräftar att den befintliga bensinstationen kan finnas kvar inom planområdet. Detta bedöms inte innebära någon ökad risk för närliggande bebyggelse. Planförslaget möjliggör ingen utökning av bensinstationens verksamhet.

Genomförandet av aktuell detaljplan bedöms inte ge upphov till ökat buller för omkringliggande bostäder. Verksamheterna som kommer att bedrivas på fastigheten får inte vara av sådan art att de genererar högt buller till omgivningen. Detaljplanens genomförande kan leda till ökat antal kundbesök och transporter till och från fastigheten, men ökningen bedöms bli förhållandevis liten och bedöms inte nämnvärt påverka bullersituationen i området.

#### *Sociala konsekvenser*

Ett genomförande av detaljplanen bedöms kunna innebära positiva effekter i området eftersom den kan möjliggöra behovet av tillgång till handel och service i närområdet.

Fler människor kommer att röra sig i området vilket kan innebära en ökad trygghetskänsla. Förutsättningarna för trafiksäkert och hållbart resande till och från området bedöms vara goda.

Detaljplanen ger möjlighet att anordna angöring och utforma parkering och trafikytor på ett säkert sätt så att risken för olyckor minimeras.

### **ADMINISTRATIVA FRÅGOR**

Detaljplanen har en genomförandetid på 5 år efter att den vunnit laga kraft.

### **MEDVERKANDE**

Detaljplanen har upprättats av en projektgrupp på Österåkers kommuns Samhällsbyggnadsförvaltning bestående av planarkitekt, exploateringsingenjör, trafikplanerare, miljö- och hälsoskyddsinspektör, bygglovshandläggare, miljöplanerare och konsulter från Sweco.

Maria Bengs  
Planchef

Daniel Nygårds  
Planarkitekt

HANDLING TILLHÖRANDE  
TJÄNSTEUTJÅTANDE

KS 2019 / 0159

PLANCHEF



Detaljplan för

SVINNINGE HANDEL, fastigheten Svartgarn 2:506 mfl.

i Svinninge, Österåkers kommun, Stockholms län

## GENOMFÖRANDEBESKRIVNING

### Inledning

En genomförandebeskrivning har till uppgift att redovisa de organisatoriska, fastighetsrättsliga, tekniska och ekonomiska åtgärder som behövs för att åstadkomma ett samordnat och ändamålsenligt genomförande av detaljplanen. Den skall även redovisa vem som vidtar åtgärderna och när de ska vidtas.

Denna genomförandebeskrivning redovisar principiell ansvarsfördelning och möjligheter till genomförande av förslag till detaljplan för Svinninge handel i Svinninge.

Genomförandebeskrivningen har ingen rättsverkan. Avsikten med genomförandebeskrivningen är att den skall vara vägledande vid genomförandet av detaljplanen.

### 1. Organisatoriska frågor

#### 1.1 Allmänt

Detaljplanen, som omfattar fastigheterna Svartgarn 2:506 samt del av Svartgarn 2:178, upprättas med normalt förfarande. Detaljplanen möjliggör för ägaren till Svartgarn 2:506, Svinninge handelshus AB, att inom fastigheten uppföra byggnad för handel, bilservice och kontor.

#### 1.2 Tidplan

Utställningsbeslut förväntas bli klart efter sommaren 2019 och antagande i Kommunfullmäktige runt årsskiftet 2019/2020. Utbyggnaden inom planområdet kan påbörjas när beslut om antagande av detaljplanen vunnit laga kraft samt nödvändigt bygglov erhållits.

#### 1.3 Genomförandetid

Genomförandetiden är 5 år efter det att detaljplanen vunnit laga kraft. Begreppet genomförandetid innebär att planens "giltighetstid" kan begränsas. Under genomförandetiden får detaljplanen inte ändras utan synnerliga skäl. Detaljplanen gäller även efter genomförandetidens utgång men kan då ändras och upphävas utan att de rättigheter som uppkommit genom planen behöver beaktas.

#### 1.4 Ansvarsfördelning och huvudmannaskap

Ansvar för genomförandet av detaljplanen åvilar berörda fastighetsägare, i första hand ägaren till Svartgarn 2:506.

Detaljplanen innehåller ingen allmän plats varför något huvudmannaskap inte behöver anges.

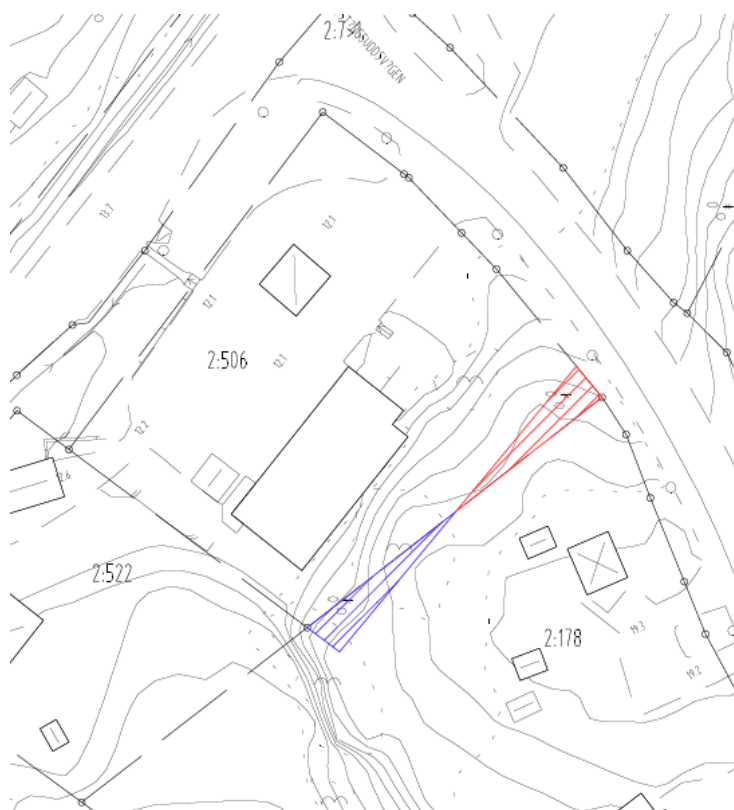
#### 1.5 Avtal

Något avtal har inte upprättats med berörda fastighetsägare. Planavgift kommer därför att tas ut i samband med att bygglov söks.

### 2. Fastighetsrättsliga frågor

#### *Fastighetsbildning*

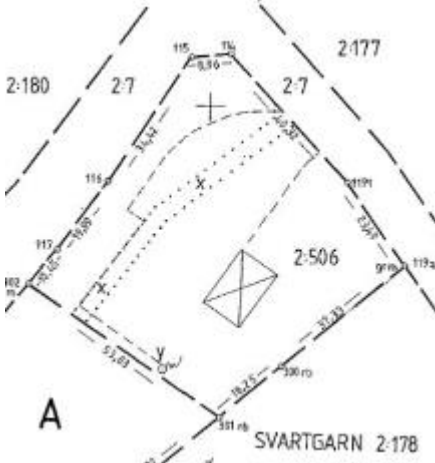
Ägarna till fastigheterna inom detaljplaneområdet, Svartgarn 2:178 och Svartgarn 2:506, har själva tagit initiativ till ett markbyte och ansökt om fastighetsreglering före detaljplanens antagande. Fastighetsägarna anser att markbytet ger en bättre fastighetsutformning och plankartan har därför anpassats efter denna förutsättning. Detta innebär att en del av Svartgarn 2:178 (blåmarkerad i karta nedan) planläggs för handel, bilservice och kontor och en del av Svartgarn 2:506 (rödmarkerad i karta nedan) lämnas utanför detaljplanen och planläggs i en annan detaljplan. Fastighetsägarna står för alla kostnader i samband med fastighetsregleringen.



Figur1. Fastighetskonsekvenskarta som visar det markbyte som ägarna till Svartgarn 2:178 och Svartgarn 2:506 har tagit initiativ till.

*Konsekvenser*

Detaljplaneförslaget kan komma att medföra följande konsekvenser för fastigheter och rättighetshavare inom planområdet.

Fastighet	Fastighetsrättsliga konsekvenser
Svartgarn 2:178	Del av fastigheten Svartgarn 2:178 föreslås att, genom fastighetsreglering, överföras till Svartgarn 2:506. Området är inte detaljplanelagt sedan tidigare. Området föreslås planläggas för handel, bilservice och kontor. Se blåmarkerad yta i karta ovan.
Svartgarn 2:506	Del av fastigheten Svartgarn 2:506 föreslås att, genom fastighetsreglering, överföras till Svartgarn 2:178. Området är inte detaljplanelagt sedan tidigare. Berörd yta är rödmarkerad i kartan ovan. Området lämnas utanför detaljplanen för Svinninge handel och kommer att planläggas i annan detaljplaneetapp.
Rättighetshavare	Fastighetsrättsliga konsekvenser
Svartgarn 2:522	<p>Inom detaljplaneområdet har Svartgarn 2:522 servitutsrätt för brunn, avlopp (benämnt y nedan) och väg (benämnt x nedan). X-området är ca 4,5 meter brett. Dessa rättigheter ska kvarstå även efter exploateringen.</p> 
Svartgarn 2:178	Svartgarn 2:178 har servitutsrätt till brunn inom detaljplaneområdet. Rättigheten ska kvarstå efter exploateringen.

*Fastighetsrättsliga konsekvenser för rättighetshavare inom området.*



Befintliga servitut belägna inom planområdet måste tas hänsyn till vid exploateringen.

#### *U-område*

I plankartan reserveras ett område (u-område) för en befintlig dagvattenledning. Österåkersvatten AB ska vid behov ha rätt att bilda ledningsrätt för de ledningar som finns inom u-område.

### **3. Tekniska frågor**

#### *Vatten och avlopp*

Detaljplaneområdet är anslutet till kommunalt VA-system och ny byggnad ska anslutas till detta.

#### *EI*

E.ON Sverige AB ansvarar för anslutning av bebyggelse till eldistributionsnätet.

#### *Ledningar*

Övrig erforderlig ledningsutbyggnad (data/tele) genomförs med samordningsansvar för fastighetsägaren tillsammans med respektive ledningsägare.

#### *Dagvatten*

Dagvatten måste tas omhand inom fastigheten. Berörd fastighetsägare ansvarar för att dagvattnet uppströms ifrån, både vid normala regn och skyfall, kan ledas runt/förbi/genom fastigheten, så att inte uppströms liggande område riskerar att översvämmas ytterligare. Berörd fastighetsägare ansvarar för genomförandet.

#### *Geoteknik*

En geoteknisk bedömning har genomförts i samband med detaljplaneläggning, men förutsättningarna bör utredas vidare av fastighetsägaren i samband med byggnation.

#### *Gator och gång- och cykelvägar*

Aktuellt detaljplaneförslag innebär ingen förändring med avseende på gatunätets utformning.

#### *Parkering*

Parkering för verksamheten ska ordnas inom fastigheten. Vid bygglovsansökan ska typ av verksamhet samt parkeringslösning redovisas och godkännas av kommunen.

#### *Tillgänglighet*

Kraven gällande tillgänglighet tas upp till prövning i samband med bygglov, tekniskt samråd och startbesked.

#### *Avfall*

Hushållsavfall hämtas vid respektive fastighet som uppfyller de krav som ställs i Föreskrifter om avfallshantering för Österåkers kommun.

#### *Förorenad mark*

Under planarbetet har föroreningsituationen på fastigheten Svartgarn 2:506 undersökts. Resultaten från undersökningen visade inga förhöjda halter föroreningar i analyserade prover. Särskilda skyddsåtgärder bedöms därför inte nödvändiga i samband med schakt nedåt i marken. Saneringsåtgärder av förorenade massor i samband med planerade

markarbeten på Svartgarn 2:506 bedöms inte aktuellt mot bakgrund av konstaterat låga halter föroreningar i mark.

#### *Radon*

Berörd mark klassas som normalradonmark. Radonundersökning kan komma att krävas vid bygglovsansökan.

#### *Buller*

Verksamheten som kommer att bedrivas på fastigheten får inte vara av sådan art att den genererar högt buller till omgivningen.

### **4. Ekonomiska frågor**

Berörd fastighetsägare står för följande:

- samtliga kostnader för utbyggnad inom detaljplaneområdet.
- kostnader för anslutning av tillkommande bebyggelse till E.ON Sverige AB:s eldistributionsnät.
- kostnader för anslutning till allmän VA-anläggning.
- om brandpost krävs i anslutning till bensinstationen, bekostar fastighetsägaren detta.
- bygglovavgift för bygglovspliktiga anläggningar samt planavgift.
- Samtliga kostnader kopplade till fastighetsbildning.

### **5. Medverkande**

Detaljplanen har upprättats av en projektgrupp på Österåkers kommuns Samhällsbyggnadsförvaltning bestående av planarkitekt, exploateringsingenjör, trafikplanerare, miljö- och hälsoskyddsinspektör, bygglovshandläggare, miljöplanerare och konsulter från Sweco.

Matilda Johansson  
Exploateringschef

Nina Andersson  
Exploateringsingenjör

**Detaljplan för SKÅVSJÖHOLM  
i Svinninge, Österåkers kommun, Stockholms län.**

PLANCHEF



Ett förslag till detaljplan för Skåvsjöholm, har varit föremål för samråd under tiden 27 november 2008 – 9 januari 2009. Ett samrådsmöte har hållits den 8 december 2008 i Alcea-huset. Planområdet utökades med fastigheten Svartgarn 2:358 efter samrådet genom ett riktat samråd. Samrådsredogörelsen har uppdaterats inför nytt beslut om utställning den 7 maj 2014.

På uppdrag av kommunfullmäktige har stadsarkitektkontoret under 2005 upprättat ett planprogram med översiktlig MKB för hela Svinningeområdet. Programmet som var på samråd under tiden 13 juni – 19 augusti 2005 och godkändes av KF 19 december 2005, ligger till grund för det fortsatta planarbetet för respektive detaljplan. Inkomna synpunkter från programsamrådet har redovisats i en separat samrådsredogörelse.

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

**Inkomna yttranden**

1. Hästängsudds vägförening
2. Vattenfall Eldistribution AB
3. Svartgarn 2:104
4. Vägverket
5. Svartgarn 2:147
6. Rydbo Saltsjöbads Väg- och fastighetsägareförening
7. Svartgarn 2:63
8. Svartgarn 2:150
9. Svartgarn 2:65
10. Svartgarn 2:121
11. Svartgarn 2:518
12. Svartgarn 2:73
13. Svartgarn 2:68
14. Svartgarn 2:68
15. Svartgarn 2:39
16. Svartgarn 2:149
17. Svartgarn 2:122
18. Svartgarn 2:108
19. Svartgarn 2:38
20. Svartgarn 2:120, Svartgarn 2:156
21. Österåkers hembygds- och fornminnesförening samt  
Naturskyddsföreningen Österåker
22. Svartgarn 2:353
23. Svartgarn 2:67

ingen erinran

ingen erinran

24. Svartgarn 2:64
25. Svartgarn 2:178
26. Svartgarn 2:66
27. Svartgarn 2:131, Svartgarn 2:130, Svartgarn 2:356
28. Svartgarn 2:36
29. Svartgarn 2:118
30. Svartgarn 2:104 (dubblett)
31. Svartgarn 2:345
32. Svartgarn 2:6
33. Kommunala pensionärsrådet
34. Villaägarna, Österåkers samverkansförening
35. Svartgarn 2:54
36. Svartgarn 2:136
37. Svartgarn 2:157
38. Svartgarn 2:522
39. Roslagsvatten AB
40. Svartgarn 2:34
41. Svartgarn 2:121
42. Svavelsö 1:73
43. AB Storstockholms lokaltrafik, SL
44. Storstockholms brandförsvaret
45. E.ON Elnät Sverige AB
46. Länsstyrelsen (inkom efter samrådet)
47. TeliaSonera Sverige Netfastigheter AB (inkom efter samrådet)

### **Föreslagna revideringar efter samråd**

- Kommunen instämmer i Länsstyrelsens bedömning att planen kan medföra betydande miljöpåverkan. Miljökonsekvensbeskrivning har upprättats till utställningen.
- Bebyggelse i sydväst regleras som enplansbebyggelse.
- Åkerholmar fredas från bebyggelse i största möjliga mån.
- Planhandlingen kompletteras med mer utförlig redovisning av strandskydd. Ett separat PM med kartbilaga upprättas för upphävande.
- Planbeskrivning och plankarta kompletteras med skrivelse om översvämningsrisk respektive bestämmelse om lägsta nivå för färdigt golv i bostadslägenheter, övriga byggnader samt lägsta nivå för gata.
- Skyddsbestämmelse för konferenscentrets komplementbyggnader utgår.
- Huvudbyggnad för friliggande bostäder får inte placeras närmare fastighetsgräns än 4 meter och komplementbyggnad inte närmare än 2 meter.
- Befintlig komposteringsanläggning bekräftas i plan.
- Plangränsen mot Svinningevägen har dragits tillbaka för att möjliggöra uppförande av bullerskärm inom detaljplanen för Svinningevägen, del sydväst.
- Planområdet har minskats något vid Svavelsövägen så att detaljplanen för Rydbo Saltsjöbad, del 2 kunnat rymma både busshållplats och transfor-

matorstation samt bättre tillgodose va-tekniska krav. Planområdet har utökats för att även omfatta fastigheten 2:358.

- Plangränsen i områdets nordöstra hörn utökas för att medge nytt E<sub>3</sub>-område för flytt av befintlig telestation. Detaljplanen för Boda Gård, del 1 har minskats i motsvarande omfattning.
- Lovplikten har utökats till att omfatta fällande av träd med stamdiameter grövre än 40 cm.
- Område för NATUR i Västerviken begränsas och ersätts av PARK.
- Parkering i Västerviken utökas.
- Befintlig körbar väg till Västerviken regleras som GCL (Gång- cykel och begränsad lokaltrafik) i stället för PARK.
- Skåvsjöholmsvikens östra sida utgår ur planen för att istället ingå i detaljplanen för Svartgarn.
- En del av kvarteretsmarken på udden ändras från K (kontor) till H<sub>2</sub> (servering).
- Allmänhetens tillträde till uddens mot Skåvsjöholmsviken har förbättrats genom att allmän plats utökats samt genom att en brygga gjorts allmän. På udden mot Västerviken medges servering som en publik målpunkt i kombination med en allmän brygga.
- Brygganläggningen i Skåvsjöholmsviken flyttas från den innersta delen till uddens nordöstra sida till skydd för de marina naturvärdena.
- Byggrätter för bryggor på udden i Västerviken har gjorts mer generella.
- Planen anger att Skåvsjöholmsvikens strandnära zon anordnas som naturpark.
- Område för huvudgata har utökats för att genom bredare planteringszoner ge planterade träd bättre växtbetingelser.
- Område för huvudgata har utökats för att rymma ett nytt dagvattendike för avrinningsstråk Trygarn.
- Bestämmelser för lokal rening av dagvatten har införts för att skapa bättre förutsättningar för att god ekologisk status ska kunna nås för Säbyvik inom föreskriven tid.
- Ytterligare E<sub>2</sub>-områden har införts enligt ledningsägarens önskemål.
- Höjdsättning på huvudgata och anslutande gator har ändrats för att möjliggöra ett mindre kostsamt utförande.
- Diverse u-områden har införts enligt ledningsägarnas önskemål.
- Diverse mindre korrigeringar av byggrätter inom flera kvarter.

### **Sammanfattning av kommentarer och kommunens ställningstagande**

Inför utställningen kommer kommunen att bearbeta planförslaget för att tillgodose en så stor del som möjligt av de synpunkter som inkommit.

#### *Trafik*

Många yttranden innehåller en önskan om att trafiksituationen på Svinningevägen och vid Kulla vägskäl ska förbättras. Vidare är flera yttranden kritiska till att gatorna inom planförslaget sammankopplas med omgivningarnas gatunät.

En stor del av den ökade trafiken i Svinninge förklaras inte genom förtätningar utan av ett allmänt ökat bilinnehav (ca 60 % sedan 1970) och av pågående permanentning. I mitten av 70-talet var 18 % av husen permanent bebodda och idag drygt 60 % vilket inom en 20-års period förväntas vara nära 100 %. En förbättrad kollektivtrafik med mer tillgängliga linjdragningar med större turtäthet är ett bra sätt att hantera den ökande biltrafiken. Det stora flertalet av de boende i Svinninge kommer gagnas av detta.

Trafiksituationen vid Kulla vägskäl har sedan samrådet förbättrats genom ny busshållplats och utökad parkering. Kommunen framför kontinuerligt behovet av trafiksäkerhetshöjande åtgärder på Svinningevägen till vägghälaren. Sådana åtgärder diskuteras och hastighetsbegränsningen ses över. Enligt den ansvarsuppdelning för infrastruktur mellan stat och kommun som finns är det inte rimligt att kommunens skattemedel ska bekosta sådana åtaganden som statliga medel förväntas täcka. Den av kommunen planerade gc-vägen innebär en markant förbättring av trafiksäkerheten längs Svinningevägen.

Kommunens allmänna hållning är att utbyggnaden av nya gator i kommunen såväl som i Svinninge i största möjliga omfattning ska utföras så att ett kontinuerligt vägnät skapas utan återvändsgator. Detta för att skapa korta avstånd och sprida trafiken jämt i nätet och därigenom undvika intensiv trafik med svårhanterade konsekvenser på ett fåtal gator. Forskning har visat att även risken för inbrott blir mindre utan återvändsgator. En del befintliga fastigheter kommer att belastas av mer trafik på de närmsta gatorna, emedan trafiken minskar på andra. Exploatören har skyldighet att samråda med de omgivande samfällighetsföreningarna vid anläggande av anslutande vägnät. Planen medger kopplingar till angränsande vägnät, men genomförandet är beroende av en lantmäteriförrättning.

Gatornas gestaltning i Svinninge har i första hand bestämts av de topografiska förhållandena i det bitvis mycket kuperade landskapet. Gatorna inom det mestadels flacka planområdet kan göras relativt raka och ekonomiska vilket alltid är en ambition vid vägbyggnad.

Huvudgatan behöver utformas för busstrafik för att tillgodose konferensanläggningens behov. Inga beslut är i dagsläget fattade om eventuell busstrafik i linjetrafik genom området, men planen möjliggör ett ökat upptagningsområde för busslinjen om detta kommer att efterfrågas.

#### *Exploateringen*

Merparten av yttrandena från privatpersoner och samfällighetsföreningar anser att planförslaget är för omfattande och att de mindre tomterna är för små.

Planprogrammet anger att den oexploaterade marken i Skåvsjöholm kommer att utredas för drygt hundra tomter i kommande detaljplan. Tomternas storlek i ett sådant nybyggnadsområde kan avvika från de 1200 – 1500 m<sup>2</sup> som angivits som en generell målsättning för Svinninge. I befintliga bebyggelseområden ska karaktären bevaras och mindre avstyckningar än ca 1500 bör därför inte medges. För att ge förutsättningar för bättre kollektivtrafik och service samt för att finansiera utbyggnaden av allmänt vatten- och avloppsnät kan tätare bebyggelse medges inom nyexploateringar. Planprogrammets intention är inte att hela Svinninge ska ha en lantlig karaktär i alla delar.

När området omvandlas är en av kommunens ambitioner att komplettera befintlig bebyggelse i Svinninge. Att medge mindre tomter än vad som förekommer i övriga delar är ett sätt att skapa förutsättningar för olika boendetyper och ett attraktivt boende för dem som inte kräver stora tomter, men som uppskattar närheten till hav och skog.

#### *Grönstruktur och strandskydd*

En betydande del av planområdet, som till övervägande del består av Skåvsjöholm AB:s fastighet Svartgarn 2:6, har lagts ut som allmän plats i form av natur och park. Detta för att säkerställa de anspråk som finns på rekreation och för att ge tillräckligt skydd för växt- och djurliv.

Ett antal medelstora fastigheter i Svinninge har upplevts och utnyttjats som grönområden för rekreation genom att de idag inte är bebyggda. Landskapsrummet har i Skåvsjöholm hållits öppet av bete och lantbruk.

Området där strandskyddet avses hävas utgörs huvudsakligen av anlagd mark i anslutning till konferensanläggningen och är att betrakta som tomtplats. Det särskilda skäl enligt 7 kap. 18 § miljöbalken som åberopas för hävande av strandskyddet är att området redan är ianspråktaget på sådant sätt att det saknar betydelse för strandskyddets syften. Planförslaget bedöms därmed inte strida mot strandskyddets syfte att långsiktigt trygga förutsättningarna för allmänhetens tillgång till strandområden. Planförslaget bedöms inte heller strida mot syftet att trygga goda livsvillkor för djur- och växtlivet.

Det är verksamhetsutövarens ansvar att bedöma om brygganläggningen är tillståndspliktig enligt Miljöbalken. Oavsett vad detaljplanen medger prövas vattenverksamhet utifrån annan lagstiftning än Plan- och bygglagen.

Skåvsjöholms- och Västerviken kommer att hållas fria från bebyggelse och allmänhetens tillgång till området tryggas genom att området läggs ut som allmän plats i detaljplanen. Bryggorna i Skåvsjöholmsviken kommer att utgöra en tillgång för de boende i Svinninge och förbättra friluftslivets villkor. Skåvsjöholmsvikens östra sida utgår ur planen för att istället behandlas i detaljplanen för Svartgarn.

#### *Miljökonsekvenser*

Utifrån "Underlag för behovsbedömning till detaljplan för Skåvsjöholm", Sweco 2008-09-12 gjordes inför samrådet bedömningen att detaljplanen inte medför betydande miljöpåverkan enligt PBL 5 kap 18 §. Någon miljöbedömning och MKB enligt 6 kapitlet miljöbalken gjordes därför inte i samrådet. Länsstyrelsen framförde i sitt samrådsyttrande att planen kunde antas medföra betydande miljöpåverkan, vilket därmed avvek från kommunens bedömning. Efter samråd med Länsstyrelsen 2009-12-10 beslutades att miljöbedömning skulle göras och att MKB:n skulle omfatta följande miljöaspekter:

- Yt- och grundvatten
- Miljö kvalitetsnormer för vatten
- Vattenområdenas miljövärden
- Strandskydd

I MKB:n och i planbeskrivningen har tillsammans de miljöaspekter som Länsstyrelsen angett blivit belysta.

#### *Båtbryggor*

I anslutning till båtbryggorna finns i planen en vändplan med en mindre parkeringsplats som utformats medvetet liten för att endast tillgodose det omedelbara parkeringsbehovet. Genom att mer omfattande anläggningar för båthantering inte skapas hänvisas båtägare naturligt till närliggande marinor som även erbjuder vinterförvaring. Bryggor har med hänsyn till de marina naturvärdena flyttats från innersta Skåvsjöholmsviken till uddens östra sida.

#### *Badplats*

Några yttranden innehåller en önskan om att förslagets badplats och båtbryggor bör byta plats. Kommunens bedömning är dock att Västerviken är bättre lämpad som badplats än Skåvsjöholmsviken med hänsyn till naturförutsättningar som skuggning och markförhållande. En badplats passar även bra ihop med delvis befintliga bollplaner och lekplatser.



#### *Översvämningsrisk*

Till följd av miljöförändringar bedöms risken för översvämning av strandnära områden öka i framtiden. Planbeskrivning och plankarta kompletteras med skrivelse om översvämningsrisk respektive bestämmelse om lägsta nivå för färdigt golv i bostadslägenhet, övriga byggnader och gata.

#### *Teknisk försörjning*

Telestationen vid Hästängsuddsvägen flyttas till ett E<sub>3</sub>-område som avsatts i nära anslutning till befintlig station, enligt ägarens önskemål.

En övergripande översyn av E.ON:s befintliga och framtida behov av transformatorstationer har föranlett vissa ändringar av E<sub>2</sub>-områden i planen. För att i sin helhet inrymma en av E.ON:s befintlig elnätstation vid Svavelsövägen inom detaljplanen för Rydbo Saltsjöbad del 1 har plangränsen dragits tillbaka något.

## **Inkomna yttranden i sammanfattning med kommentarer**

### *1. Hästängsudds vägförening, Svartgarn 2:504*

Föreningen noterar med glädje att planen innehåller parkeringsplats för badplats. Detta underlättar framkomligheten för utryckningsfordon.

Föreningen anser att det öppna stråket bör bevaras över åkermarken be-tecknat "vacker utblick" i MKB:n för planprogram Svinninge. Detta kan för-slagsvis uppnås genom att bebyggelsen närmst Landåvägen utgår.

Det finns inga skäl till att upphäva strandskyddet. Bryggor bör placeras längs Skåvsjöholmsvikens västra sida. Båtförvaring vintertid bör ej ske i strandzonen.

Tomtstorleken på 1300-1500 m<sup>2</sup> som anges i programmet frångås, vilket gör det svårt att uppnå intentionen om bevarande.

Bedömningen att ingen MKB erfordras ifrågasätts med anledning av in-grepp i strandskydd med bryggor.

#### *Kommentar:*

*Utblicken som yttrandet refererar till har tillvaratagits genom att Skåvsjö-holmsvägen dragits om i en mer ostlig sträckning och Skåvsjöholmsviken därmed hamnar i fonden. Den parkmark som sträcker sig som ett stråk från Skåvsjöholmsviken syftar också till att tillvarata platsens kvalitéer. Den till planprogrammet hörande MKB:n var ett beslutsunderlag för politikerna in-för programmets godkännande som syftade till att beskriva miljökonse-kvenserna.*

*Strandskyddet bibehålls för vattenområden exklusive bryggområden, natur och parkmark. De delar för vilka strandskyddet föreslås upphävt utgörs hu-vudsakligen av anlagd kvarters- och gatumark, i anslutning till konferens-anläggningen som är att betrakta som tomtplats.*

*Planprogrammet anger att den oexploaterade marken i Skåvsjöholm kom-mer att utredas för drygt ett hundratal tomter i kommande detaljplan. Tom-ternas storlek i ett sådant nybyggnadsområde kan avvika från de 1200 – 1500 m<sup>2</sup> som angivits som en generell målsättning för Svinninge.*

### *2. Vattenfall Eldistribution AB*

Inga anläggningar berörs varför inga synpunkter finns.

### 3. Svartgarn 2:104

Fastighetsägaren motsätter sig planen av flera skäl.

Planförslaget anses sakna värderingar och idéer och när den enda obebyggda ängen tas i anspråk av en mängd hus utan charm och anknytning till platsen kommer området kvalitét förloras. Området upplevs ha utvecklats organiskt och förslagets struktur står i kontrast till detta. Grannkommunernas täta förorter har varit en anledning till att bosätta sig i Svinninge. Nödvändig service i form av fungerande vägar, kollektivtrafik och lokal service saknas samtidigt i förslaget. Planen uppfattas som en ekonomisk produkt utan hänsyn till de boendes värderingar. Den sjönära naturen förstörs vilket står i konflikt med kommunens marknadsföring av ett boende nära natur och sjö.

Bristen på service i Svinninge skapar ett stort bilberoende för de som bosätter sig där och vill leva radhusliv. De boende i Svinninge har ofta arbetet integrerat i bostaden och accepterar en enkel standard. En bättre strategi vore att bygga ut längs Roslagsbanan, närmare Kulla vägskäl, eller vid väg 276 väster om Åkersberga. Då kunde de sjönära områdena bevaras.

Ägaren föreslår i stället en annorlunda bebyggelse på en mindre del av området som en tät skärgårdsby med röda hus med vita knutar som lämnar mycket naturmark obebyggd. En bebyggelse som bedöms kunna bli accepterad av grannarna kunde gärna utgöras av annorlunda höga hus med utsiktstorn och miljöprofil som möjliggör social integration och som inte skymmer grannarnas utsikt. En restaurang för boende och båtgäster skulle välkomnas och kan kombineras med kontorshotell för småföretag.

#### *Kommentar:*

*Planprogrammet anger att den oexploaterade marken i Skåvsjöholm kommer att utredas för drygt ett hundratal tomter i kommande detaljplan. Tomternas storlek i ett sådant nybyggnadsområde kan avvika från de 1200 – 1500 m<sup>2</sup> som angivits som en generell målsättning för Svinninge.*

*Många av de permanentboende i Svinninge har behov av att ta sig till arbetsplatser, skolor och service. För detta är man hänvisad till antingen egna fortskaffningsmedel eller kollektivtrafik. En förtätning av Svinninge ger förutsättningar för bättre kollektivtrafikförbindelser, vilket sannolikt gynnar även dem som inte dagligen har detta behov.*

*Utsikten från bostadshuset på Svartgarn 2:104 mot Skåvsjöviken kommer sannolikt inte att skymmas till följd av planens genomförande.*

*Planen ändras så att en servering medges på udden. Serveringen kan bli en publik målpunkt på udden och är tänkt att vända sig till besökare ur allmänheten från både land- och vattensidan.*

#### 4. Vägverket (numera Trafikverket)

Vägverket ser mycket positivt på att lokalgator anläggs parallellt med Svinningevägen inom området så att antalet direktutfarter kan minimeras.

#### 5. Svartgarn 2:147

Fastighetsägaren anser att tomterna i förslaget bör anpassas till närliggande bebyggelse och ökas till 1500 m<sup>2</sup>. Områdets vägnät bör inte anslutas till angränsande vägnät såsom Svavelsövägen utan direkt till Svinningevägen. Delar av vägnätet är inte dimensionerat för omfattande fordonstrafik.

##### *Kommentar:*

*Planprogrammet anger att den oexploaterade marken i Skåvsjöholm kommer att utredas för drygt ett hundratal tomter i kommande detaljplan. Tomternas storlek i ett sådant nybyggnadsområde kan avvika från de 1200 – 1500 m<sup>2</sup> som angivits som en generell målsättning för Svinninge.*

*Utbyggnader av nya gator i Svinninge ska i största möjliga omfattning göras så att ett kontinuerligt vägnät skapas utan återvändsgator. Detta för att skapa korta avstånd och sprida trafiken jämt i nätet och därigenom undvika intensiv trafik på ett fåtal gator. Forskning har visat att även risken för inbrott blir mindre utan återvändsgator. Finansieringen av åtgärder i vägföreningarnas angränsande vägnät till följd av planen ska lösas i exploateringsavtalet mellan kommun och exploatör som upprättas innan planen antas.*

#### 6. Rydbo Saltsjöbads Väg- och fastighetsägareförening

Åsikterna om planförslaget bland föreningarnas medlemmar går isär, men kring synpunkterna råder samstämmighet.

Den föreslagna exploateringen är allt för omfattande och långtgående och tomterna är för små. En minsta tomtstorlek på 1200 – 1500 m<sup>2</sup> medger ca 80 hur vilket anses rimligare.

Förslaget innebär att vägnätet kopplas på befintliga vägar som inte är dimensionerade för någon större trafik. Förlängningen av Lilla Badvägen bör därför helt tas bort. Farthinder bör anläggas i anslutningen till Svavelsövägen för att minska genomfartstrafiken. Föreningarna utgår ifrån att kostnader för förändringar i befintligt vägnät helt kommer att belasta exploateringen. Ökade kostnader för föreningarna och stora vinster för exploatören är oacceptabelt.

Hastigheten på Svinningevägen måste sänkas för rimlig trafiksäkerhet, exempelvis genom att rondeller anläggs.

Fastighetsägare som drabbas av tomtintrång ska ha marknadsmässig ersättning.

Föreningarna befär att trycket på båt- och badplatsen kommer att bli stort och utgår därför från att kommunen driver på projekteringen av en kommunal badplats i Norsundet. Föreningen önskar vidare att den föreslagna badplatsen flyttas till Skåvsjöholmsviken och båtbyggarna flyttas till Västerviken. Detta för att minska påverkan på Svartgarn 2:63.

*Kommentar:*

*Planprogrammet anger att den oexploaterade marken i Skåvsjöholm kommer att utredas för drygt ett hundratal tomter i kommande detaljplan. Tomternas storlek i ett sådant nybyggnadsområde kan avvika från de 1200 – 1500 m<sup>2</sup> som angivits som en generell målsättning för Svinninge.*

*Utbyggnader av nya gator i Svinninge ska i största möjliga omfattning göras så att ett kontinuerligt vägnät skapas utan återvändsgator. Detta för att skapa korta avstånd och sprida trafiken jämt i nätet och därigenom undvika intensiv trafik på ett fåtal gator. Forskning har visat att även risken för inbrott blir mindre utan återvändsgator. Finansieringen av åtgärder i vägföreningarnas angränsande vägnät till följd av planen ska lösas i exploateringsavtalet mellan kommun och exploatör som upprättas innan planen antas.*

*Kommunen framför kontinuerligt behovet av trafiksäkerhetshöjande åtgärder på Svinningevägen till väghållaren Trafikverket. I detaljplanen för Svinningevägen beaktas trafiksäkerheten och den skyltade hastigheten ses över.*

*Något intrång på enskilda fastigheter i Rydbo Saltsjöbad kommer med planens nuvarande utformning inte behövas. Ett intrång på den del av Svartgarn 2:4 som omfattas av Skåvsjöholmsvägen krävs för ledningsnätets utbyggnad. Ersättningsprinciperna för tomtintrång till följd av utbyggnad av allmän plats regleras i lag.*

*Kommunens planer på en badplats i Norsundet kvarstår.*

*Västerviken är bättre lämpad som badplats än Skåvsjöholmsviken med hänsyn till naturförutsättningar som skuggning och markförhållande. En badplats passar även bra ihop med boll- och tennisplanerna. Konferensanläggningens verksamhet gör det olämpligt att ha båttrafik i Västerviken.*

### 7. Svartgarn 2:63

Fastigheten kommer genom planens genomförande att kantas av två badplatser. Aktiviteter pågår ibland dygnet runt under sommardagar. Exploateringen uppfattas som för omfattande och med för små tomter. De små tomterna kommer att ge ett stort tryck på badplatsen. Minsta tomtstorlek borde vara 1200-1500 m<sup>2</sup> vilket skulle ge ca 80 tomter. Planens båtplatser bör byta plats med badplatsen och kommunen bör påskynda planeringen av en kommunal badplats vid Norsundets norrsida.

#### *Kommentar:*

*Planprogrammet anger att den oexploaterade marken i Skåvsjöholm kommer att utredas för drygt ett hundratal tomter i kommande detaljplan. Tomternas storlek i ett sådant nybyggnadsområde kan avvika från de 1200 – 1500 m<sup>2</sup> som angivits som en generell målsättning för Svinninge.*

*Västerviken är bättre lämpad som badplats än Skåvsjöholmsviken med hänsyn till naturförutsättningar som skuggning och markförhållande. En badplats passar även bra ihop med boll- och tennisplanerna. Konferensanläggningens verksamhet gör det olämpligt att ha båttrafik i Västerviken. Badet i Västerviken kommer fortsatt vara avskilt från Svartgarn 2:63 av befintlig vegetation inom allmän plats, natur.*

### 8. Svartgarn 2:150

Fastighetsägarna anser att tomten bör omfattas av planen för Skåvsjöholm i stället för den kommande planen för Rydbo Saltsjöbad. Gällande planbestämmelse om minsta tomtstorlek för fastigheten bör oavsett tillhörigheten kunna avvika från de 1500 m<sup>2</sup> som utifrån planprogrammet kommer vara gällande för övervägande befintlig bebyggelse inom Rydbo Saltsjöbad. Utifrån de naturgivna gränserna anses fastigheten vara en del av det landskapsrum som planen för Skåvsjöholm omfattar. Syftet till den föreslagna minsta tomtstorleken är att befintliga bebyggelseområden inte ska uppfattas bli förtätade, något som påtagligt kommer att ske för ägarna till Svartgarn 2:150.

Fastigheten som omfattar 4200 m<sup>2</sup> skulle endast kunna delas i två fastigheter á 2100 m<sup>2</sup> vilket uppfattas som en märklig kontrast till de angränsande tomterna på 1000 m<sup>2</sup>. För fastigheten föreslås en bestämmelse om minsta tomtstorlek gälla å 1000 m<sup>2</sup>, 1000 – 1300 m<sup>2</sup> eller 1400 m<sup>2</sup>. Ett alternativ är att tomten utökas med 300 m<sup>2</sup> och därmed tillåts delas i tre delar.

#### *Kommentar:*

*Planens avgränsning har gjorts med hänsyn till bland annat hur angöringen kan ordnas, hur va-nätet byggs ut, landskapsrummets avgränsning och*

*vilka väg- och fastighetsägarföreningar de berörda fastigheterna tillhör. Utifrån detta är det lämpligast att fastigheterna Svartgarn 2:149 och 2:150 tillhör samma detaljplan som övriga delar av Rydbo Saltsjöbad, men med möjlighet till anpassade planbestämmelser med avseende på bland annat minsta tomtstorlek inom ramen för vad planprogrammet anger.*

#### *9. Svartgarn 2:65*

Fastighetsägaren framför att skogspartiet i anslutning till fastigheten har ett värde som bör skyddas i planen genom att justera gränserna något.

*Kommentar:*

*Sedan samrådet har en bestämmelse införts om utökad lovplikt för fällande av träd med stamdiameter grövre än 40 cm. Onödig fällning av värdefulla träd kan därmed förebyggas.*

#### *10. Svartgarn 2:121*

Fastighetsägarna som befarar att planen innebär intrång på deras fastighet önskar mer information och undrar på vilka grunder kompensation kommer att utgå. För att intrång på grund av gång- och cykelväg ska accepteras krävs marknadsmässig ersättning och att inga alternativa lösningar finns.

*Kommentar:*

*Planen kommer inte att föranleda något intrång på fastigheten Svartgarn 2:121. Däremot kommer detaljplanen för Svinningevägen föranleda ett visst intrång. Bemötande av fastighetsägarnas synpunkter och vidare diskussion kring detta förs inom ramen för den planen.*

#### *11. Svartgarn 2:518*

Fastighetsägaren välkomnar planförslaget, men önskar att skolan kunde inrymmas i konferensanläggningens lokaler i stället för invid Svinningevägen. En sådan vackert placerad skola skulle med sjö och båtprofil bli mycket populär. Elljusspåret uppskattas och bör finnas kvar efter planens genomförande. Vidare behöver cykelvägar byggas ut inom Svinninge och till Vaxholmsvägen.

*Kommentar:*

*Med hänsyn till kommunikationerna är det nu föreslagna läget för skolan att föredra. Skåvsjöholm AB bedriver framgångsrikt konferensverksamhet i sina lokaler på udden och några lediga lokaler finns inte att tillgå.*

### 12. Svartgarn 2:73

Fastighetsägarna anser att planförslaget avviker alltför kraftigt från den struktur och karaktär som finns i angränsande områden. Sådana bostadskoncentrationer bör inte skapas så långt från närmsta tätort och nödvändig service då även trafiksituationen bygger på provisorier. Förtätningen bör ske över en längre tidsperiod än vad som föreslagits.

*Kommentar:*

*Den föreslagna bebyggelsen har utformats utifrån vår tids stilideal, produktionsmetoder och material med stor hänsyn till konferensanläggningens kulturmiljövärden. I andra delar av Svinninge är annan kulturmiljöbebyggelse mer tongivande, vilket gör att olika förhållningssätt krävs i olika delar av Svinninge.*

Övriga synpunkter noteras.

### 13. Svartgarn 2:68

Trafiksituationen på Svinningevägen och i anslutningen till Vaxholmsvägen är redan idag tidvis ansträngd. Planförslaget kommer att göra situationen ohållbar. Därför måste korsningen byggas om och parkeringsplatsen utökas innan några bygglov beviljas. Planområdets vägnät bör inte anslutas till Rydbo Saltsjöbads vägnät då detta inte bedöms tåla mer trafik.

*Kommentar:*

*Trafiksituationen vid Kulla vägs köl har sedan samrådet förbättrats genom ny busshållplats och utökad parkering.*

### 14. Svartgarn 2:68

Fastighetsägaren påpekar att planbeskrivningen anger att bebyggelsen i Västerviken till största delen bör uppföras i ett plan och endast i den norra delen av delområdet i två plan. Plankartan anger två våningar för hela området.

För tomterna längst i sydväst bör planbestämmelser införas så att sjöutsikt från befintliga fastigheter inte helt skymms.

Områdets tomter bör inte vara mindre än 1500 m<sup>2</sup> och inte ligga närmare strandlinjen än 200 meter.

*Kommentar:*

*Synpunkterna har noteras.*

*Planprogrammet anger att den oexploaterade marken i Skåvsjöholm kommer att utredas för drygt ett hundratal tomter i kommande detaljplan. Tom-*



*ternas storlek i ett sådant nybyggnadsområde kan avvika från de 1200 – 1500 m<sup>2</sup> som angivits som en generell målsättning för Svinninge.*

#### 15. Svartgarn 2:39

Fastighetsägarna anser att planen inte överensstämmer med ambitionen att bevara områdets lantlighet, men att även fördelar finns för barnen genom nya vännar och lekområden.

Tomterna bör inte vara mindre än 1500 m<sup>2</sup> som programmet anger som riktlinje med möjlighet till mindre tomter à ca 1000 m<sup>2</sup>. Mindre tomter bör kompenseras med större allmänna områden. Möjlighet bör finnas att ta sig genom området på stigar och genom natur och inte bara på upplysta trottoarer.

Trafiken kommer öka avsevärt på Svavelsövägen genom arbetspendling, lämning vid buss och andra ärenden som utförs med bil. En stor del av de boende i Skåvsjöholm kan förväntas använda Svavelsövägen, varför hastighetsdämpande åtgärder behövs och även förbud mot genomfart för biltrafik bör övervägas. Oro finns även för hur byggtrafiken kommer ledas till området.

Fastigheten kommer att utsättas för ett ökat buller genom den ökade trafiken på både Svinningevägen och Svavelsövägen, särskilt sommartid då motorcyklar är särskilt störande. Att sänka den skyltade hastigheten förväntas inte ge någon större verkan på trafikens hastighet. Därför bör även refug och avsmalning med övergångsställe anläggas på Svinningevägen vid Svavelsövägen för att undvika trafikfarliga omkörningar.

Den busstrafik som förväntas framföras på Svavelsövägen kommer förutom ökat buller även medföra ökad insyn på den redan exponerade tomt. Förslag på åtgärder för att avhjälpa detta bör presenteras.

#### *Kommentar:*

*Planprogrammet anger att den oexploaterade marken i Skåvsjöholm kommer att utredas för drygt ett hundratal tomter i kommande detaljplan. Tomternas storlek i ett sådant nybyggnadsområde kan avvika från de 1200 – 1500 m<sup>2</sup> som angivits som en generell målsättning för Svinninge.*

*En stor del av den ökade trafiken i Svinninge förklaras inte genom förtätningar utan av ett allmänt ökat bilinnehav (ca 60 % sedan 1970) och av pågående permanentning. I mitten av 70-talet var 18 % av husen permanent bebodda och idag drygt 60 % vilket inom en 20-års period förväntas vara nära 100 %. En förbättrad kollektivtrafik med mer tillgängliga linjdragningar med större turtäthet är enda sättet att hantera den ökande bil-*

*trafiken. Någon kommer sannolikt drabbas delvis negativt av detta, men det stora flertalet kommer att gagnas.*

*Vägverket är väghållare för Svinningevägen varför olika säkerhetshöjande åtgärder främst är deras ansvar.*

*Trafiken som alstras i Skåvsjöholm kommer att spridas på Hästängsuddsvägen, Skåvsjöholmsvägen och Svavelsövägen.*

*Att förhindra att fastigheten med sitt utsatta läge påverkas av den permanentning och förtätning som sker i Svinninge skulle vara mycket svårt och kostsamt. I samband med arbetet med detaljplan för Rydbo Saltsjöbad kommer åtgärder på vägnätet diskuteras.*

#### *16. Svartgarn 2:149*

Fastighetsägarna anser att fastigheten bör ingå i detaljplanen för Skåvsjöholm. Planprogrammets föreslagna avgränsning har inte följts fullständigt. I detta redovisades fastigheten tillhöra planen för Skåvsjöholm. Kommunen har inte klart motiverat varför man frångått programmet. Förslagets följder anses inte tillräckligt utförligt redovisade. Exempelvis beskrivs inte följderna av vägnätets föreslagna anslutning till Svavelsövägen.

Kommunen bör överväga olika genomförandetider eftersom några delar behöver genomföras innan andra.

#### *Kommentar:*

*Planprogrammets preliminära förslag till avgränsning gjordes 2005 utifrån vad som föreföll lämpligt utifrån då kända omständigheter. När arbetet med detaljplanen inleddes och detaljkunskapen fördjupades omprövades avgränsningen för att bli så konsekvent som möjligt i syfte att hantera angränsande fastigheter på ett likartat vis. De praktiska och konkreta aspekter som låt till grund för övervägandet var hur befintliga fastigheter angörs och behovet av nya angöringar, vilken väg- och fastighetsägareförening de tillhör, landskapsrummets beskaffenhet samt genomförandefrågor som huvudmannaskap för vägutbyggnad.*

*Kommunen avser inte att behandla de åsyftade fastigheterna annorlunda beroende på vilken detaljplan de omfattas av.*

*Kommunen ska i alla situationer genom den fysiska planeringen agera strategiskt och därigenom möjliggöra framtida utbyggnader av samhälls-service som krävs, som gator, kollektivtrafik, vatten och avlopp. Det förändringar i vägnätet som föreslås i planprogrammet är fortfarande vägledande*

*i planeringen och detaljutformningen för detta kommer att hanteras i respektive detaljplan.*

*Det förändringar i vägnätet som föreslås i planprogrammet är fortfarande vägledande i planeringen och detaljutformningen för detta kommer att hanteras i respektive detaljplan.*

*Synpunkten om genomförandetider noteras.*

#### 17. Svartgarn 2:122

Fastighetsägarnas grundläggande frågeställning är vilken vision kommunens politiker, tjänstemän och konsulter har för området. Att kommunen försöker profilera sig som skärgårdskommun med stort miljöengagemang har inte gett avtryck i den standardbetonade bebyggelsen liknande Hagbyhöjden. Skåvsjöholm har givetvis tagit fram ett förslag som maximerar vinsten, men vad har kommunen att vinna? Att anlägga ett tätt bostadsområde i ett sammanhang som saknar grundläggande service innebär en stor miljöbelastning genom ett stort bilberoende.

Bebyggelsens omfattning varierar mellan 100 och 140 i olika dokument. Vad gäller? Tomternas storlek bör inte understiga 1500 kvm för att bevara områdets prägel, vilket skulle uppskattas av de boende. Programmet anger att mindre tomter än 1200 kvm kan bli aktuella vid nyexploatering, med då inga konkreta uppgifter anges måste ett nytt program tas fram.

Planen anger inte hur båtar ska vinterförvaras. För detta är de mindre tomterna för små och ingen gemensam yta har avsatts. Även för små båtar krävs en ramp och kran för avmastning. För att möjliggöra båtbyggor behöver muddring ske vilket är tillståndspliktigt enligt miljöbalken. Då båtplatserna medför ett faktiskt behov av biltransporter behövs en större parkering för att inte parkering på parkmark ska ske.

Planprogrammet anger ingen plats för äldre-, vård- eller omsorgsboende. Detta bör ingå i planen för Skåvsjöholm.

Skola och förskola bör uppföras i anslutning till varandra för att underlätta för föräldrarna. Skolan bör istället förläggas centralt i området för bättre kunna inarbeta den i strukturen och för att befintlig bebyggelse inte ska belastas. Det är positivt att en ny stor bollplan föreslagits och att elljusspåret ska ersättas med ett likvärdigt.

Trafiken från området bör förhindras att gena genom Rydbo Saltsjöbads vägnät. Finns någon prognos som visat att trafiken inte kommer belasta dessa vägar? Skåvsjöholmsvägen bör stängas av för fordonstrafik med exempelvis bom söder om Skåvsjöstigen, både av trafiksäkerhetsskäl och

för att Rydbo Saltsjöbad inte ska behöva bekosta underhåll för annan trafik.

Då Vägverket uppger att Kulla Vägskäl inte kommer att åtgärdas inom överskådlig tid faller det på kommunens ansvar.

Kommunens val av extern konsult för planens utformning är olämpligt.

*Kommentar:*

*En ambition har varit att utifrån områdets förutsättningar och kulturmiljövärden komplettera bebyggelsen i Svinninge i syfte att ge en mer robust bebyggelsestruktur som passar olika livsstilar och åldrar. Den utbyggnad av infrastruktur som krävs för att uppnå det primära uppdraget att möjliggöra en permanentning av bebyggelsen i Svinninge är kostsam. Genom att medge en tätare bebyggelse där så är möjligt kan kommunens utgifter begränsas. Planen medger en utbyggnad av närmare 140 småhus utöver skolor, handel och befintlig bebyggelse som ingår i planen. Även om förslaget avviker från programmet i vissa avseenden behöver inte något nytt program tas fram.*

*Förslag till äldreboende diskuteras inom andra detaljplaner i Svinninge. Trafiksituationen vid Kulla vägskäl har sedan samrådet förbättrats genom ny busshållplats och utökad parkering.*

*Genom att förlägga skolan i anslutning till huvudvägar med kollektivtrafik centralt i Svinninge blir den tillgänglig utan att extern trafik behöver belasta området.*

*Oavsett vad detaljplanen medger prövas vattenverksamhet utifrån annan lagstiftning än Plan- och bygglagen. Ansvaret för detta ligger mycket riktigt på verksamhetsutövaren. Huruvida vattenverksamheten är tillståndspliktig eller ej kommer att utredas parallellt med det fortsatta planarbetet. Befintligt maxdjup i viken är 3,5 meter.*

*Föreslagna båtplatser avser främst mindre båtar. För upptagning, mastkran, vinterförvaring etc. hänvisas till närliggande marinor. Vinterförvaring på allmän plats medges inte. I anslutning till båtbyggarna finns i planen en vändplan med en mindre parkeringsplats som utformats medvetet liten för att endast tillgodose det omedelbara parkeringsbehovet. Genom att mer omfattande anläggningar för båthantering inte skapa hänvisas båtägarna naturligt till närliggande marinor som även erbjuder vinterförvaring. Att frakta båtar mellan vinterförvaring och brygga två gånger om året bedöms inte vara en miljömässigt oacceptabel lösning.*

*Kommunen har genom en modell som är politiskt förankrad valt att arbeta med konsulter som planarkitekter i vissa projekt. Både kommunens tjänstemän och politiker hålls kontinuerligt informerade om planarbetet.*

*För detaljplanen har markägaren som brukligt anlitat en arkitekt för områdets utformning. Kommunens konsult företräder endast kommunen på samma sätt som kommunanställda planarkitekter.*

#### 18. Svartgarn 2:108

Den föreslagna bebyggelsen saknar skärgårdsutformning som kommunen kräver enligt deras hemsida. Ska bebyggelsen realiseras så måste husen ritas om och göras färre.

Infrastrukturen måste vara mer finmaskig, idag är den undermålig. Vi måste använda bilen för att röra oss i området. Inga myndigheter värnar om oss boende, utan accepterar hastigheter på minst 100 km/h på en 70-väg. Vem bryr sig när det hamnar bilar upp-och-ner i våra diken eller när motorcyklarna kör så fort att de kanar av vägen? Vägen är för smal idag för den ökade trafiken vilken har tillkommit av utbyggnader och ökad inflyttning i området. Vägen skulle behöva hyvlas av och ny dränering ut mot södra sidan på g a vattenflöden under våren. När vi flyttade in så var det endast en grusväg av samma bredd som idag vilken endast har asfalterats. Se till att den börjar fungera så kanske ni kan bygga vidare sedan. Busstrafiken från Kulla är dålig idag.

Om det ska byggas en skola så ska även Svinningevägen från Svinninge handel till Prästtorp bli 50-väg. Här har jag tidigare begärt en rondell för att minska hastigheten.

Varför har inte fastigheterna norr om Svinningevägen medtagits? Genom detaljplanen för Svinningevägen har infarterna till våra fastigheter stängts utmed Svinningevägen. Om det sker så får kommunen också betala för den nya vägsträcka som krävs.

Om kommunen är i behov av delar av fastigheten för att bygga cykelbanan ska även vatten och avlopp dras fram. Den mur som jag har anlagt på min tomt ska återställas längre in på tomten om marken ska köpas av kommunen.

Varför planerar man inte nya områden längs järnvägen? Stockholm växer och de som väljer att flytta ut kräver också ny infrastruktur. Varför har kommunen inte hjälpt Vägverket med pengar för att bygga förbifarten från Täljö? Då skulle vi slippa den tunga trafik som finns på Svinningevägen och de som bor vid Hästängsudd/Svinninge m fl kommer lättare fram till Norrtäljevägen.

Projektet ser jag som en skrivbordsprodukt och en mycket amatörmässig projektering och planering. Detaljplanen ska omarbetas radikalt om vi boende i området ska godkänna förslaget.

*Kommentar:*

*Gestaltningssprogrammet föreslår en modern bebyggelse utifrån en analys av platsen. De kulturmiljövärden som finns i den äldre bebyggelsen med helt andra naturförutsättningar kan inte kopieras på ett framgångsrikt sätt.*

*Infrastrukturen i Svinninge är under planering. Detaljplanen för Svinningevägens gång- och cykelväg mellan Svinninge Gård och Svinninge handel är antagen. I samtalet med Trafikverket övervägs en sänkning av hastigheten.*

*Detaljplanearbetet för Valsätra, etapp 1 pågår. Utfarterna kommer inte att stängas förrän nya infarter anordnats på norra sidan. Enligt Österåkersvatens övergripande plan kommer VA-stråket dras ner över skoltomten, d v s inte passera Svartgarn 1:108. Hur VA-försörjningen till detta område ska ske är ännu inte fastlagt i detalj.*

*Bebyggelse planeras på många platser i kommunen, däribland längs järnvägen. Någon förbifart förbi Svinninge är inte aktuell i dagsläget. Andelen tung trafik är förhållandevis liten och den besvärande mc-trafiken skulle inte försvinna. Enligt den ansvarsuppdelning för infrastruktur mellan stat och kommun som finns är det inte rimligt att kommunens skattemedel ska bekosta sådana åtaganden som statliga medel förväntas täcka.*

#### 19. Svartgarn 2:38

Den planerade utbyggnaden av Skåvsjöholm ser fastighetsägarna som något positivt förutsatt att man tänker på belastningen av Svinningevägen mellan Rydbo/Saltsjöbad och Skåvsjöholm. Det är redan idag problem med ljud och hastighet. Dessutom bör tomternas storlek ligga mellan 1000-2000 m<sup>2</sup> för att skapa en harmoni till det övriga området.

*Kommentar:*

*Kommunen har vid upprepade tillfällen påtalat behovet av trafiksäkerhetshöjande åtgärder på Svinningevägen till vägghållaren Trafikverket. Sådana åtgärder exempelvis gc-väg planeras för närvarande inom ramen för detaljplanen för Svinningevägen, del sydväst.*

*Planprogrammet anger att den oexploaterade marken i Skåvsjöholm kommer att utredas för drygt ett hundratal tomter i kommande detaljplan. Tomternas storlek i ett sådant nybyggnadsområde kan avvika från de 1200 – 1500 m<sup>2</sup> som angivits som en generell målsättning för Svinninge.*

## 20. Svartgarn 2:120, Svartgarn 2:156

I utredningen saknas hur de boende och boendemiljön kan komma att påverkas av utbyggnaden. Det saknas även en analys av vilken negativ påverkan utbyggnaden kan ha för havsvattnet. Som boende i området kan vi inte acceptera att vår boendemiljö försämras med utbyggnaden av tät bostadsbebyggelse på små tomter.

En risk är att anslutningen till VA-nätet kan medföra att avgiften grundas på tomtstorlek vilket framtvingar avstyckning och förtätning i området. Förslaget måste därför föreskriva att anslutningsavgiften grundas på fastigheters befintliga areal i närliggande områden.

Boendemiljön kommer att förändras i samband med den ökande trafik som utbyggnaden medför. Skåvsjöholmsvägen är smal utan vilplan och med dålig sikt. Utfarten från Skåvsjöholmsvägen till Svinningevägen är i en kurva vilket ökar olycksrisken. Det är också en risk för köbildning på Skåvsjöholmsvägen vilket försämrar boendemiljön. Det är idag farligt att gå längs vägen på grund av trafikens höga hastighet och bilisternas bristande hänsyn. Utmed vägen bor dessutom flera barnfamiljer. Vi har valt att bo här för att slippa en massa trafik.

För att lösa detta är den enda möjligheten att anlägga en vändplan i slutet av den nya huvudgatan så att det inte går att köra in i Rydbo Saltsjöbad.

Det är också ur miljösynpunkt dåligt att bygga bostäder så långt från affärer att samtliga måste ha tillgång till bil. Bara inom Skåvsjöholms nya område blir det ca 130 - 260 nya bilar som ska trafikera de redan överbelastade vägarna.

Vem ska bekosta åtgärderna för buller längs Skåvsjöholmsvägen? Blir det kommunen eller får fastighetsägarna själva sätta upp plank mot gatan.

### *Kommentar:*

*En recipientutredning har gjorts för att utreda konsekvenserna för havsvattnet av en förtätning i Svinninge utifrån den omfattning som anges i planprogrammet. Enligt modellberäkningar medför exploateringen inte någon ytterligare belastning för vare sig Säbyviken eller Norsundet.*

*Enligt de bullerberäkningar som gjorts behöver inte några bulleråtgärder vidtas längs Svinningevägen efter förtätningen utifrån gällande riktvärden, om hastigheten sänks till 50 km/h.*

*Anslutningsavgiften för VA följer Roslagsvattens generella taxa. För information se [www.roslagsvatten.se](http://www.roslagsvatten.se).*

*För att skapa en tryggare trafikmiljö för oskyddade trafikanter på Svinningevägen planeras en gång- och cykelväg byggas i en första etapp mellan Svinninge Gård och Svinninge handel, därefter väster om Valsätra. Huvuddelen av trafiken från planområdet förväntas använda Hästängsuddsvägen.*

*Utbyggnader av nya gator i Svinninge ska i största möjliga omfattning göras så att ett kontinuerligt vägnät skapas utan återvändsgator. Detta för att skapa korta avstånd och sprida trafiken jämt i nätet och därigenom undvika intensiv trafik på ett fåtal gator. Forskning har visat att även risken för inbrott blir mindre utan återvändsgator. Finansieringen av åtgärder i vägföreningarnas angränsande vägnät till följd av planen ska lösas i exploateringsavtalet mellan kommun och exploatör som upprättas innan planen antas.*

#### *21. Österåkers hembygds- och fornminnesförening samt Naturskyddsföreningen Österåker*

Föreningen konstaterar med tillfredsställelse att området Boda skog lämnas orört av exploatering. Den gamla vägen från Skåvsjögård mot Karsvretagård har en historisk karaktär och bör bevaras som ett trevligt gångstråk genom skogen. Den bör för detta ändamål ges en mycket försiktig upprustning.

Planen pekar på Boda träsk som en del av "närrekreationsområdena" vilket är bra. Även i planprogram för Svinninge 2005-12-19 framhölls särskilt att karaktären hos Boda träsk "bör bevaras samtidigt som möjligheten till att gå på stigar runt sjön säkerställs". Föreningen har i tidigare sammanhang, i remissvar till planen för Boda gård 2008-06-08, påpekat det önskvärda i att man ska kunna röra sig i en strandzon runt sjön. Detta speciellt med anledning av att befintligt strandskydd upphävs. Eftersom Boda träsk behandlas i olika detaljplaner så är det av största vikt att samma förhållningssätt till sjöns betydelse framkommer i alla detaljplaner.

I nämnda "Planprogram Svinninge" nämns även under Natur och friluftsmiljö att Skåvsjöholm utgör en särskilt viktig kulturmiljö i Svinninge. Bl a framhålls att landskapsrummet från Skåvsjöholm kursgård mot nordost innehåller värdefulla kvaliteter, ett viktigt grönstråk mellan Boda träsk och Skåvsjöholmsviken och viktiga siktlinjer genom området.

Föreningens uppfattning är att den omfattande exploateringen av området inte tar tillräcklig hänsyn till dessa betingelser. Vi saknar även en motivering till varför man har frångått det av fullmäktige fastställda planprogrammets intentioner angående sammanhängande grönstråket Boda träsk mot havet.



Det är av stor vikt att helheten av det centralt belägna natur- och rekreationsområdet som omfattar Karsvreta och Boda träsk med omgivningar samt Boda skog inte förloras genom att det behandlas i olika planer.

*Kommentar:*

*Den historiska vägen mellan Skåvsjö Gård och Boda Gård förutsätts bibehållen som gammal stig.*

*Kulturmiljövärdena i Skåvsjöholms kursgård bedöms inte vara av sådan karaktär att de skadas av den föreslagna bebyggelsen, då dessa främst utgörs av anläggningens exteriör. Landskapsrummets huvudsakliga riktning tas tillvara i planförslaget genom att Skåvsjöholmsvägen flyttas och att ett parkstråk finns längs kulverten från Boda träsk.*

*De naturområden som undantagits från bebyggelse bedöms på ett tillfredsställande sätt tillgodose de rekreationsanspråk som finns i området. Ett brett stråk i områdets centrala delar förbinder allmänningen i Rydbo Saltsjöbad med Boda skog. Likaså lämnas en ca 100 meter bred zon fri från bebyggelse mot havsvikarna, för vilket strandskyddet bibehålls.*

## 22. Svartgarn 2:353

Fastighetsägaren påpekar att en av bryggorna i Skåvsjöholmsviken är kopplad till hans fastighet genom avtal med Hästängsudds Vägförening. Planen föreslås stadfästa detta förhållande.

Skåvsjöholmsviken anses inte vara av sådant djup att en användning som föreskriver brygganläggningar är relevant. Isens rörelser gör flytbryggor till en lämpligare konstruktion än pålade bryggor. Dispens till strandskydd ska inte meddelas om biologiska värden påverkas på ett oacceptabelt sätt. Prövningen ska även beakta påverkan på friluftslivet. En enstaka dispens kan synas vara av mindre betydelse, men kan på sikt sammantaget ge betydande nackdelar. Dispens kan medges om anläggningen är avsedd för det rörliga friluftslivet eller inte inskränker allmänhetens möjlighet till nyttjande. Finns endast ett fåtal andra allmänt tillgängliga strandområden bör normalt dispens inte medges. En miljökonsekvensbeskrivning bör upprättas för ansökan om dispens avser åtgärd som negativt kan inverka på ett skydds- eller bevarandeområdes bevarandestatus. Allmänintresset av tillgänglighet till viken väger tyngre än sårbarhetssets nytta av att bryggor anläggs.

Då viken används för fiske från båt och fåglar häckar i vikens innersta delar bör istället fler kortare bryggor anläggas vid Skåvsjöholmsvikens västra strand. Hänsyn bör tas till det samfälliga strandbadet vid vikens mynning.

Sammantaget är dispensgrunden mycket liten.

Landåvågen har stor betydelse för möjligheten att kunna promenera i kulturlandskapet. Därför bör åtminstone området närmast vägen sparas som ett grönt område runt de planerade tomterna.

*Kommentar:*

*Detaljplanens avgränsning i Skåvsjöholmsviken har efter samrådet ändrats för att hela strandlinjen längs Svartgarn ska kunna hanteras i ett sammanhang inom ramen för detaljplanen för Svartgarn. Detaljplanerna i Svinninge redovisar endast rätt att uppföra bryggor. Vilka fastigheter eller samfälligheter som innehar denna rätt regleras i annan ordning.*

*Inom detaljplanen behålls strandskyddet för natur och park. För havsvikarna har i planen införts allmän plats för rekreativt syfte med en omfattning som motsvarar det generella strandskyddet av 100 meter. Föreslagna anläggningar och byggnader inom område som omfattas av strandskydd kommer kräva ansökan om dispens från strandskydd.*

*Kommunen är medveten om att verksamhetsutövaren kan komma att behöva ansöka om tillstånd eller dispens enligt 7 kap. miljöbalken. En miljökonsekvensbeskrivning (MKB) har upprättats. Kommunen är även medveten om att genomförandet av anläggningar i vatten kan vara tillstånds- eller anmälningspliktig enligt 11 kap. miljöbalken. Åtgärder som kan tänkas bli aktuella att anmäla/pröva är t.ex. grävningsarbeten, eventuell utfyllnad, pålning och muddringsarbeten. Prövningsprocessen innebär krav på bl.a. beskrivning av åtgärdens eller anläggningens art och omfattning samt en beskrivning av genomförandet och påverkan på miljön (t.ex. rekreations-, natur- och kulturmiljövärden). Beskrivningen ska även innehålla förslag till skydds- och skadeförebyggandeåtgärder för att minimera den negativa miljöpåverkan. I dagsläget går det inte att förutse småbåtshamnen och badplatsens exakta utformning eller vilka vattenarbeten som kommer att bli aktuella.*

*Med föreslagen struktur på gångvägar kommer Landåvågen fortsatt att utgöra en del i ett naturligt promenadstråk.*

### 23. Svartgarn 2:67

Fastighetsägaren anser att sjöutsikten inte får försämrats.

Planbeskrivningen uppges skilja sig från plankartan då planbeskrivningen anger att bebyggelsen i Västerviken till största delen ska bestå av enplanshus och endast i den norra delen tvåplanshus. Plankartan anger tvåplanshus.

Tomtstorleken 1500 m<sup>2</sup> måste gälla för hela området så att inte karaktären avviker från den övriga bebyggelsen.

Svinningevägen är redan idag belastad med för många fordon så att trafik-säkerheten är i fara. Ytterligare 100-150 bilar kommer att göra situationen ohållbar. Kulla vägskäl måste byggas om innan Skåvsjöholm beviljas bygglov för sina 130 hus. Parkeringsplatsen vid Kulla vägskäl är dessutom redan överfull varje morgon.

Vidare menar ägaren att lokalgatorna inte anslutas till Rydbo Saltsjöbads vägnät då detta ej tål mer biltrafik än vad som redan finns.

*Kommentar:*

*Utsikten från befintliga fastigheter kommer att påverkas i varierande omfattning. Detta måste ses som en ofrånkomlig följd av att de idag obebbyggda ytorna planläggs. Bebyggelsen ovan Västerviken medges med endast en våning.*

*Planprogrammet anger att den oexploaterade marken i Skåvsjöholm kommer att utredas för drygt ett hundratal tomter i kommande detaljplan. Tomternas storlek i ett sådant nybyggnadsområde kan avvika från de 1200 – 1500 m<sup>2</sup> som angivits som en generell målsättning för Svinninge.*

*Utbyggnader av nya gator i Svinninge ska i största möjliga omfattning göras så att ett kontinuerligt vägnät skapas utan återvändsgator. Detta för att skapa korta avstånd och sprida trafiken jämt i nätet och därigenom undvika intensiv trafik på ett fåtal gator. Forskning har visat att även risken för inbrott blir mindre utan återvändsgator. Exploatören har skyldighet att samråda med de omgivande samfällighetsföreningarna vid anläggande av anslutande vägnät.*

*Trafiksituationen vid Kulla vägskäl har sedan samrådet förbättrats genom ny busshållplats och utökad parkering.*

24. Svartgarn 2:64 (Benämns felaktigt i yttrandet som 2:63)

*Kommentarer och sammanfattning enligt yttrande 23.*

25. Svartgarn 2:178

Fastighetsägaren undrar om hans tomt ingår i detaljplanen för Skåvsjöholm eftersom den tillhör Hästängsudd.

Den planerade skolan kommer att ta tomten i anspråk som en del av verksamheten genom dess närhet. Fastighetsägaren menar att tomten inte

kommer att kunna exploateras som en fristående tomt med en rygg av en skola som fasad.

Fastighetsägaren tycker det är fel att man tillåter tomter på 400 kvm i detta unika område där man har, från kommunens sida, lovat att man skall behålla karaktären i området med bebyggelse och tomtstorlekar där minsta storlekar skulle vara 1500 kvm. Det är väl bra att man kan få ca 140 nya hus på det lilla området men det förstör karaktären på området.

Fastighetsägaren anser också att planförslaget medför svårigheter för de vilda djur som finns i området att passera i de stråk som görs idag.

*Kommentar:*

*Detaljplanerna följer inte konsekvent väg- och villaägarföreningarnas avgränsning, även om detta är en av aspekter som avgör avgränsningen. Större delen av fastigheten Svartgarn 2:178 omfattas av detaljplanen för Skåvsjöholm. En mindre del omfattas även av detaljplanen för Hästängsuddsvägen, del 1. Samhällsbyggnadsförvaltningen har kallat alla privata ägare till fastigheter som var direkt berörda av detaljplanen för Skåvsjöholm till ett informationsmöte.*

*Planprogrammet anger att den oexploaterade marken i Skåvsjöholm kommer att utredas för drygt ett hundratal tomter i kommande detaljplan. Tomternas storlek i ett sådant nybyggnadsområde kan avvika från de 1200 – 1500 m<sup>2</sup> som angivits som en generell målsättning för Svinninge.*

*Området för skolverksamhet gör inget intrång på fastigheten och kommer inte att skymma de högt belägna byggnaderna på tomten.*

26. Svartgarn 2:66

*Kommentarer och sammanfattning enligt yttrande 23*

27. Svartgarn 2:131, Svartgarn 2:130, Svartgarn 2:356

Fastighetsägarna anser det märkligt att förslaget medger en utbyggnad av ca 130 fastigheter där den övervägande delen av dessa kommer att ha en storlek på 300-800 kvm. Detta innebär en kraftig förändrad karaktär på Svinninge, vilket är något som aldrig tidigare nämnts.

De nuvarande grönområdena på Skåvsjöholm, framförallt ängs- och åkermark kommer att försvinna. I planprogrammet anges det att "det är rimligt att även dessa utredningsområden till viss del kan bebyggas".

När det gäller detaljplaneförslaget för Skåvsjöholm kan man konstatera att man frångått planprogrammet för Svinninge vilket antogs 2005. Detalj-

planeförslaget bör därför justeras för att bättre stämma överens med det planprogrammet.

I planprogrammet föreslås vissa mindre förändringar i vikarna. Illustrationskartan visar två parallella bryggor som vardera sträcker drygt 100 meter ut i viken och till detta en lika lång brygga/pir som ska placeras längs med den norra strandkanten. Detta förslag stämmer inte överens med planprogrammet. Fastighetsägarna anser också att bryggorna och dess användande kan ha stor påverkan på miljön och fågellivet i viken. Skåvsjöholmsviken är den sista obebyggda viken i Svinninge.

Båtplatser bör i stället ordnas längs konferensanläggningens udde. Hur båtarna ska förvaras under vintertid då detaljplanen inte anger någon plats för detta?

Etableringen innebär en kraftig miljöpåverkan och fastighetsägarna anser att en miljökonsekvensbeskrivning bör tas fram i samband med detaljplannearbetet.

*Kommentar:*

*Programmet anger att mindre tomter kan prövas vid nyexploatering på sidan 13, under rubrik 4.4.2.*

*Föreslagna båtplatser avser främst mindre båtar. För upptagning, mastkran, vinterförvaring etc. hänvisas till närliggande marinor. Vinterförvaring på allmän plats medges inte. Skåvsjöholmsviken kommer att hållas fri från bebyggelse och allmänhetens tillgång till området säkras genom bibehållet strandskydd och genom att området planläggs som allmän plats i detaljplanen. Bryggorna kommer att utgöra en tillgång för de boende i Svinninge och förbättra friluftslivets villkor.*

*Bryggornas utformning i Skåvsjöholmsviken har efter samråd ändrats till att utgå från uddens nordöstra strand. Den inre av Skåvsjöholmsviken påverkas därmed i mindre utsträckning av förändringen. Oavsett vad detaljplanen medger prövas vattenverksamhet utifrån annan lagstiftning. Ansvaret för detta ligger på verksamhetsutövaren.*

28. Svartgarn 2:36

Fastighetsägarna motsätter sig detaljplanen och anser att den föreslagna exploateringen är för kraftig. Förslagets mista tomstorlek bör vara 1000 m<sup>2</sup>.

Trafiken upplevs som en viktig fråga då det anses att Svinningevägen redan är överbelastad och det är för höga hastigheter på vägen.

De föreslår att ringlinjen (huvudgatan) inte ska anslutas till Svavelsövägen då det föreslagna området bör ha egen in- och utfart. Detta för att inte Rydbo Saltsjöbad ska drabbas av ökad trafik. Av samma anledning motsätter de sig även den föreslagna bussleden på Svavelsövägen. Ett sista alternativ är att endast tillåta busstrafik på Svavelsövägen, med hinder för biltrafik.

*Kommentar:*

*Huvudgatan behöver utformas för busstrafik för att tillgodose konferensanläggningens behov. Inga beslut är i dagsläget fattade om eventuell busstrafik genom området, men planen möjliggör ett ökat upptagningsområde för busslinjen om detta kommer att efterfrågas.*

29. Svartgarn 2:118

Kommentar och sammanfattning enligt yttrande 17, med följande tillägg:

Fastighetsägarna anser att utfarten till den skarpa kurvan i Svinningevägen bör stängas och att Skåvsjöholmsvägen görs till återvändsgata. Dessutom är förslaget med busstrafik över backkrönet ogörligt. Även hastigheten på vägen är för hög och bör sänkas.

Fastighetsägarna ber om förtydligande kartor över gränsen mellan Skåvsjöholm och deras samfällighet, alternativt en bekräftelse på att gränsen går i ett befintligt dike.

*Kommentar:*

*I planarbetet för Rydbo Saltsjöbad, del 1 och 2 kommer behovet av åtgärder i vägnätet att utredas. Generellt strävar man i kommunen efter att ha ett kontinuerligt gatunät. Trafiksäkerheten på Svinningevägen genom Svinninge utreds och bl.a. gällande hastighetsbegränsning ses över av kommunen och Trafikverket.*

30. Svartgarn 2:104 (dubblätt)

*Kommentarer och sammanfattning enligt yttrande 3*

31. Svartgarn 2:345

Fastighetsägaren anser att förslaget inte stämmer överens med den kringliggande bebyggelsemiljön, då förslaget innebär många hus med små tomter. Vill också påpeka att den befintliga vägen som föreslås anslutas till Landåvägen är en olämplig gata för ökad trafik.

*Kommentar:*

*Planprogrammet anger att den oexploaterade marken i Skåvsjöholm kommer att utredas för drygt ett hundratal tomter i kommande detaljplan. Tomternas storlek i ett sådant nybyggnadsområde kan avvika från de 1200-1500 m<sup>2</sup> som angivits som en generell målsättning för Svinninge.*

*Utbyggnader av nya gator i Svinninge ska i största möjliga omfattning göras så att ett kontinuerligt vägnät skapas utan återvändsgator. Detta för att skapa korta avstånd och sprida trafiken jämt i nätet och därigenom undvika intensiv trafik på ett fåtal gator. Forskning har visat att även risken för inbrott blir mindre utan återvändsgator. I samband med den kommande planläggningen av Svartgarn kommer behovet av justeringar i vägnätet att utredas.*

*Exploatören har skyldighet att samråda med de omgivande samfällighetsföreningarna vid anläggande av anslutande vägnät.*

### *32. Svartgarn 2:6*

Fastighetsägaren Skåvsjöholm AB är positiva till förslaget om en badplats i Västerviken men med förutsättningen att badplatsen främst tillgodoser behovet av rekreation för boende inom Skåvsjöholm samt grannfastigheter. Kommunen har inte uttryckt någon vilja att inrätta en kommunal badplats. Ägaren anser att den föreslagna parkeringen vid badplatsen är olämplig då den uppmuntrar en ökad konkurrens om utrymmet från utomkommunala besökare. Om det finns ett behov av någon parkeringsplats bör det ske inom utrymmet utmed befintliga bostadsgator. Föreslagen parkering bör istället redovisas som kvartersmark för bostadsändamål.

Komposteringsanläggningen öster om skolan föreslås skiljas ut för att ägaren ska fortsatt kunna nyttja den samt vid behov utöka den.

*Kommentar:*

*Badplatsen förutsätts enligt planen vara en del av samfälligheten.*

*Även om badplatsen primärt antas bli använd av de boende i området kan det inte uteslutas att några besökare färdas med bil. För detta ändamål bör en parkeringsplats finnas.*

*Området kring komposteringsanläggningen kommer i likhet med all övrig allmän plats inom planområdet att ägas och förvaltas av en samfällighetsförening. Olika anläggningar kommer troligen att utgöra skilda gemensamhetsanläggningar i vilka fastigheter deltar med skilda andelstal. Andelstalet bestäms av den nytta fastigheten har av att delta samt fastighetens uppskattade användning. Svartgarn 2:6 ska därmed fortsatt nyttja anläggningen i den omfattning som behövs.*

### *33. Kommunala pensionärsrådet*

Pensionärsrådet anser att den bedömda ökningen av fordon mellan Svinningevägen och Vaxholmsvägen är för låg. De anser att Svinningevägen redan idag har en för dålig standard.

Rådet erfordrar någon form av äldreboende inom planområdet då det redan finns ett stort antal äldre invånare inom Svinningeområdet.

Rådet anser det bra att planen håller på strandskyddet och att fornlämningar bevaras och framför att förorenat dagvatten måste hanteras.

#### *Kommentar:*

*Prognoserna som uppges är utförda enligt vedertagna och moderna beräkningsmodeller.*

*Möjligheten till äldreboende diskuteras inom angränsande planområden.*

*Planen reserverar de ytor som krävs för fördröjning och rening av dagvatten som genereras inom planområdet. I stället är höga flöden med risk för översvämningar den viktigaste aspekten att hantera. Fördröjningsanläggningar planeras i de övergripande dagvattenstråken inom Svinninge.*

### *34. Villaägarna, Österåkers samverkansförening*

Föreningens generella huvudkrav för förnyelseområden är väl tilltagna tomter, kretsloppsanpassade småskaliga avlopp samt bevarad lantlig karaktär. Tomtstorlekarna 300-1500 m<sup>2</sup> avviker från befintlig karaktär och gängse normer i närliggande områden. Planförslaget innebär att endast ett storskaligt VA-system kan fungera.

Villaägarna anser att den hårt trafikerade Svinningevägen kommer att få en större belastning därför bör den rätas ut och ges en sträckning så att genomfartstrafiken mellan Vaxholm och Åkersberga uteblir. Detta bör göras före byggstart. Vägnätet inom det nya området bör inte knytas samman med omkringliggande områdets vägnät.

Utsikten mot ängar, åkrar och vatten kommer för vissa befintliga hus att bli skyddad i och med planförslagets genomförande.

Att bebygga den gamla sjöbottnen kommer att bli kostsamt.

Det befintliga populära motionsspåret bör bevaras.

Remisstid över semestertid och julhelg är ett övergrepp mot demokratin.



*Kommentar:*

*Planprogrammet anger att den oexploaterade marken i Skåvsjöholm kommer att utredas för drygt ett hundratal tomter i kommande detaljplan. Tomternas storlek i ett sådant nybyggnadsområde kan avvika från de 1200 – 1500 m<sup>2</sup> som angivits som en generell målsättning för Svinninge.*

*Geoteknisk utredning har gjorts inför utbyggnad av området och enligt exploatörens beräkningar är projektet lönsamt trots de markförstärkningar som krävs. Infiltrationsanläggningar inom tomterna är svåra att genomföra med hänsyn till den höga grundvattennivån och de lerlager som förekommer. Området avses bli en del av det allmänna VA-nätet som är under utbyggnad i Svinninge. Storskaliga VA-lösningar bedöms vara det alternativ som ger minst miljöpåverkan i Svinninge, då näringsämnen kan bindas och omhändertas på ett robust och kontrollerat sätt.*

*Motionsspåret ska bevaras, om än i en något ändrad sträckning.*

*Någon förbifart förbi Svinninge är i dagsläget inte aktuell. Behovet av åtgärder på Svinningevägen har kommunen påtalat för Trafikverket. Den av kommunen planerade gc-vägen innebär en markant förbättring av trafiksäkerheten längs Svinningevägen.*

*Utbyggnader av nya gator i Svinninge, såväl som i övriga kommunen, ska i största möjliga omfattning göras så att ett kontinuerligt vägnät skapas utan återvändsgator. Detta för att skapa korta avstånd och sprida trafiken jämt i nätet och därigenom undvika intensiv trafik på ett fåtal gator. Forskning har visat att även risken för inbrott blir mindre utan återvändsgator.*

*I remisstiden 27/11 2008 – 9/1 2009 räknades helgerna bort och tiden var därmed längre än den normalt föreskrivna.*

### *35. Svartgarn 2:54*

*Fastighetsägaren anser att planområdet är en viktig lunga för de boende i området, precis som Karsvreta träsk och Boda sjön. Planförslaget strider mot tidigare ställningstagande från kommunen om att Svinninge inte ska förtätas, vilket ett genomförande kommer att innebära. Majoriteten av de boende motsätter sig förtätningen.*

*Kommentar:*

*Planprogrammet anger att den oexploaterade marken i Skåvsjöholm kommer att utredas för drygt ett hundratal tomter i kommande detaljplan. Tomternas storlek i ett sådant nybyggnadsområde kan avvika från de 1200 – 1500 m<sup>2</sup> som angivits som en generell målsättning för Svinninge.*

*Ett antal medelstora fastigheter har upplevts och utnyttjats som grönområden genom att de idag inte är bebyggda. Det är rimligt att även dessa områden kan bebyggas till viss del.*

### *36. Svartgarn 2:136*

Fastighetsägaren anser att planförslaget följer de intentioner som finns i samhället när det gäller energibesparing och miljöeffekter. De föreslagna utredningsområdena för bostäder bör byggas tillräckligt tätt för att skapa det befolkningsunderlag som behövs för kommunal och kommersiell service.

Fastighetsägaren föreslår att området byggs ännu tätare och även med flerbostadshus.

Fastighetsägaren önskar att förslaget om en 11-mannplan i anslutning till skolan bör ändras då dess användning är begränsad till föreningarnas organiserade träningstillfällen. Han föreslår istället att det anläggs två mindre näridrottsplatser för spontanidrott vid skolan och i den södra delen av området. 11-mannaplanen bör anläggas så den kan nås från de två utvecklingsområdena som anges i ÖP 2006, Svinninge och Täljö.

#### *Kommentar:*

*Fotbollsplanens läge intill skola är lämplig med hänsyn till skolverksamheten. Bollplanen kan även användas som två 7-mannplaner. Ytor för spontanidrott finns i anslutning till badet vid västerviken.*

*Området ska prövas för bostäder som friliggande villor, kedjehus eller radhus.*

### *37. Svartgarn 2:157*

Fastighetsägaren undrar vilket krav finns det på utbyggnadstakten av VA-nätet då genomförandetiden är 15 år? Med ett överklagande av planen kan en utbyggnad i sämsta fall bli först 2026. Motförslag är en oberoende VALösning för Rydbo Saltsjöbad och Svavelsö, alternativt en kortare genomförandetid.

Det framgår inte i planförslaget hur gator ska samordnas med samfälligheter. Enligt planen är inte kommunen huvudman för allmän platsmark vilket innebär att kommunen inte har för avsikt att vara väghållare för en huvudgata dimensionerad för busstrafik.

Förslagsvis så bör planenheten redan i detaljplanen fastställa vilka andelstal som den nya bebyggelsen skall ingå med i vår vägförening.

Placering av den el-transformator som finns utmed Svavelsövägen och försörjer Rydbo Saltsjöbad säkerställs inte på plankartan.

*Kommentar:*

*Utbyggnaden av VA-nätet till Rydbo Saltsjöbad och Svavelsö har inte begränsats av utbyggnadstakten i Skåvsjöholm och är nu i det närmaste färdigställt. Andelstal i samfällighetsföreningarna bestäms genom en lantmäteriförrättning efter planens antagande.*

*För den aktuella transformatorstationen har ett E<sub>2</sub>-område inrättats inom detaljplanen för Rydbo Saltsjöbad, del 1.*

### 38. Svartgarn 2:522

Fastighetsägaren anser att placeringen av skolan framför deras tomt är oacceptabel.

Vidare anser ägaren att de föreslagna tomterna är för små och stämmer inte överens med övriga Svinninge.

Ägaren menar att det vilt som passerar området idag kommer få det svårare i och med planförslagets genomförande.

*Kommentar:*

*Skolans utformning är i dagsläget inte detaljstuderad och kan därför komma att omarbetas inom de ramar som detaljplanen ger.*

*Planprogrammet anger att den oexploaterade marken i Skåvsjöholm kommer att utredas för drygt ett hundratal tomter i kommande detaljplan. Tomternas storlek i ett sådant nybyggnadsområde kan avvika från de 1200 – 1500 m<sup>2</sup> som angivits som en generell målsättning för Svinninge.*

*Ett antal medelstora fastigheter har upplevts och utnyttjats som grönområden genom att de idag inte är bebyggda. Det är rimligt att även dessa områden kan bebyggas till viss del.*

*Planen säkrar ett sammanhängande grönområde från Karsvreta Träsk, via Boda Skogen till Rydbo Saltsjöbad och Norsundet. Djurlivet kommer fortsatt ha goda förutsättningar att röra sig i området.*

### 39. Roslagsvatten AB

Följande synpunkter har framförts i samrådet:

- U-områden skall vara 8 meter breda

- VA-plan bör ingå i detaljplanehandlingar
- U-område skall finnas söder om fastighetsgräns vid fastigheterna 2:149, 2:150 inom de föreslagna tomterna
- U-område skall finnas väster om fastigheten 2:356 på de nya tomterna så att u-området kommer i gatuförlängningen
- Träd får ej planteras närmare än 4 meter från en lednings centrum.
- Innan detaljplanen antas skall ett exploateringsavtal vara undertecknat

Planbeskrivningen redogör ej om området skall ingå i verksamhetsområdet för spillvatten och vatten. Om exploateringen genomförs i enlighet med VA-planen och i rätt tidpunkt är det rimligt att ett verksamhetsområde för dagvatten läggs ut lokalt för detta område.

*Kommentar:*

*Synpunkterna noteras. Planen har utvecklats och kompletterats enligt Rosvab:s önskemål i aktuella delar. Verksamhetsområde för dagvatten föreslås läggas ut för planområdet enligt Rosvab:s förslag. I planarbetet före antagandet kommer större tyngdpunkt att läggas vid genomförandefrågorna då exploateringsavtalet ska slutas.*

#### *40. Svartgarn 2:34*

Fastighetsägaren anser att de föreslagna tomtstorlekarna avviker mot det som gäller för området idag. Förslagsvis bör tomternas minsta storlek vara 1500 m<sup>2</sup>.

Det är av vikt att den planerade huvudgatan från Hästängsuddsvägen inte ansluter till Svavelsövägen för att undvika att genomfartstrafik uppstår. Vid samrådsmötet i dec 2008 sades det att kommunen inte hade några planer på en busslinje genom området. Därmed undras varför det i planbeskrivningen är en buss med på bilden av huvudgatan?

Då busstrafik kommer trafikera gatan bör den i planen betecknas *genomfartsgata*.

*Kommentar:*

*Planprogrammet anger att den oexploaterade marken i Skåvsjöholm kommer att utredas för drygt ett hundratal tomter i kommande detaljplan. Tomternas storlek i ett sådant nybyggnadsområde kan avvika från de 1200 – 1500 m<sup>2</sup> som angivits som en generell målsättning för Svinninge.*

*Kommunen ska i alla situationer genom den fysiska planeringen agera strategiskt och därigenom möjliggöra framtida utbyggnader av samhälls-service som krävs, som gator, kollektivtrafik, vatten och avlopp. Det förändringar i vägnätet som föreslås i planprogrammet är fortfarande vägledande*

*i planeringen och detaljutformningen för detta kommer att hanteras i respektive detaljplan.*

*Huvudgatan behöver utformas för busstrafik för att tillgodose konferensanläggningens behov. Inga beslut är i dagsläget fattade om eventuell busstrafik genom området, men planen möjliggör ett ökat upptagningsområde för busslinjen om detta kommer att efterfrågas.*

*Utbyggnader av nya gator i Svinninge ska i största möjliga omfattning göras så att ett kontinuerligt vägnät skapas utan återvändsgator. Detta för att skapa korta avstånd och sprida trafiken jämt i nätet och därigenom undvika intensiv trafik på ett fåtal gator. Forskning har visat att även risken för inbrott blir mindre utan återvändsgator.*

*Skillnaden mellan användningen huvudgata och genomfartsgata består i att genomfartsgatans huvudsakliga uppgift är att leda trafik mellan områden. Områdets huvudgata har olika funktioner, bland annat att leda trafik från Svinningevägen till bostäderna, skolan och konferensanläggningen.*

#### 41. Svartgarn 2:121

*Kommentar och sammanfattning enligt yttrande 17*

#### 42. Svavelsö 1:73

Fastighetsägaren invänder mot planförslaget då detta inte anses vara i linje med den av kommunen förespeglade utvecklingen av områdena Hästängsudd och Rydbo Saltsjöbad. De viktigaste kriterierna för bibehållen karaktär är tomternas storlek och det öppna landskapet.

*Kommentar:*

*Planprogrammet anger att den oexploaterade marken i Skåvsjöholm kommer att utredas för drygt ett hundratal tomter i kommande detaljplan. Tomternas storlek i ett sådant nybyggnadsområde kan avvika från de 1200 – 1500 m<sup>2</sup> som angivits som en generell målsättning för Svinninge.*

*Planen säkrar ett sammanhängande grönområde från Karsvreta Träsk, via Boda Skogen till Rydbo Saltsjöbad och Norsundet. Ett antal medelstora fastigheter i Svinninge har upplevts och utnyttjats som grönområden genom att de idag inte är bebyggda. Landskapsrummet har i Skåvsjöholm hållits öppet i syfte att upprätthålla bete och lantbruk, vilket i dagsläget inte är lönsamt. Det är därför rimligt att området får en annan användning och delvis bebyggs.*

#### *43. AB Storstockholms lokaltrafik, SL*

SL har inget att invända mot planförslaget utan ser positivt på möjligheten att kunna trafikera området via ny huvudgata och därmed minska trafikbelastningen på en del av Svinningevägen. Trafikeringen förutsätter en korrekt utformning av vägnätet. SL förespråkar två körfält om vardera 3,5 meter i stället för 3,25 + 3,75 som illustreras i planen. Gena och trygga gångvägar till hållplatserna bör anläggas. Några hållplatslägen finns inte illustrerade, men ett lämpligt läge kan vara i anslutning till skolan. Om den nya gatan inte kommer trafikeras av busstrafik bör istället ett nytt hållplatsläge införas på Svinningevägen vid skolan. Ny bebyggelse ska utföras med hänsyn till lågfrekvent buller.

#### *Kommentar:*

*Huvudgatan behöver utformas för busstrafik för att tillgodose konferensanläggningens behov. Inga beslut är i dagsläget fattade om eventuell busstrafik i linjetrafik genom området, men planen möjliggör ett ökat upptagningsområde för busslinjen om detta kommer att efterfrågas.*

*Huvudgatorna ska byggas med standarden 6,75 meter inklusive belagd stödremsa, enligt överenskommelse med SL.*

#### *44. Storstockholms brandförsvaret*

Brandförsvaret förutsätter att planområdet förses med vatten för brandsläckning enligt konventionellt system. Alternativ brandvattenförsörjning godtages ej för skolor, handel, hotell eller liknande.

Brandförsvaret förutsätter vidare att framkomlighet och bärighet för släckningsfordon beaktas.

#### *Kommentar:*

*Brandförsvarets synpunkter kommer beaktas i det fortsatta planarbetet.*

#### *45. E.ON Elnät Sverige AB*

E.ON har 10 kV- och 0,4 kV-nät i området. Det kommer att behövas flera nya nätstationer samt u-områden i området för att klara det ökade effektbehovet. För att kunna optimera anläggningarna önskar E.ON få samråda i ett tidigt skede om eventuella förändringar och åtgärder i befintliga anläggningar. E.ON:s kostnader för säkerställande av eldistributionsanläggningen inom planområdet kommer att belasta exploatören i sin faktiska helhet.

*Kommentar:*

*Synpunkterna noteras och kommer att inarbetas så långt som möjligt i utställningsförslaget.*

*46. Länsstyrelsen*

Länsstyrelsen menar att exploateringen innebär en så påtaglig förändring av landskapsbilden och påverkan på miljön i övrigt att den sammantaget kan antas medföra betydande miljöpåverkan. En utveckling av programskedets övergripande MKB skulle ge ett ändamålsenligt beslutsunderlag.

Länsstyrelsen anser att områdets naturvärden behöver behandlas utförligare i det fortsatta planarbetet. Här innefattas skyddszoner och gröna spridningskorridorer för att säkerställa naturvärdena. Befintlig och föreslagna bebyggelse bör anpassas så att naturvärdena inte störs t ex genom att nyttja triviala naturområden som buffert till högre värden. Framtagande av en skötselplan för områden med sådana höga värden bör övervägas.

Det inre av de två vikarna inom planområdet är fortfarande oexploaterade. En redovisning av orörda stränder i Svinninge- och Svartgarnsområdet behövs. Enligt Fiskeriverket ingår vikarna i ett större lekområde för gös. Båda vikarna har utmärkta förhållanden som uppväxt- och lekområden för flera fiskarter. Som underlag för planförslaget har endast vegetationen inventerats, vilket inte räcker för att bedöma naturvärdena. Länsstyrelsen bedömer att särskilt båthamnen, men även badplatsen kommer att skada naturvärden och andra friluftslivsvärden, vilket också ska beaktas. Länsstyrelsen anser att kommunen i det fortsatta planarbetet bör redogöra för förekomst och behov av bad- och båtplatser sett i ett större sammanhang. Går kommunen vidare med badplats respektive småbåtshamn vid Skåvsjöholm behöver miljökonsekvenser och alternativ beskrivas. Bad- och hamnanläggningar och andra förändringar i vatten- och strandområdet kan vara anmälnings- eller tillståndspliktig vattenverksamhet enligt 11 kap miljöbalken.

Åkerholmar omfattas av miljöbalkens generella biotopskydd. Om planen utformas så att ingrepp inte behöver ske i åkerholmarna så behövs inte dispens från biotopskyddet.

Av planförslaget framgår inte hur strandskyddet påverkas eller om kommunen avser att begära upphävande av strandskyddet. Det är positivt att planbeskrivningen anger att ingen ny bostadsbebyggelse föreslås inom strandskyddsområdet. Även kursgårdens strandområden omfattas av strandskydd och tillgängligheten till och möjligheten till passage utmed stranden runt udden bör säkerställas i planen. Om kommunens avsikt är att strandskyddet ska upphävas, ska detta framgå av kungörelsen i samband med planens utställelse.

Inom ramen för vattenförvaltningsarbetet har Säbyviken utpekats som en s k potentiell vattenförekomst. Miljökvalitetsnormer kommer förmodligen att gälla för denna. Säbyviken är övergödd och har bedömts ha en måttlig ekologisk status och det finns risk för att god ekologisk status, d v s miljökvalitetsnormen, inte nås till målåret 2015. Planhandlingarna bör redovisa hur kommunen avser hantera vattenkvalitetsfrågorna. Länsstyrelsen anser att dagvattenförhållandena och avrinnings- och recipientförhållandena inom och i anslutning till planområdet behöver undersökas och redovisas utförligare. Länsstyrelsen erinrar om intentionerna i planprogrammet. Kommunen bör i det fortsatta planarbetet överväga att "öppna upp" kulverteringen från Boda träsk och leda vattnet i en öppen bäckfåra till viken.

Enligt planhandlingarna befinner sig grundvattenytan nära under, eller ibland över, markytan i låglänt terräng. Det är oklart exakt vilka, och hur stora, områden detta rör, och om det finns naturvärden knutna till dessa sankmarker. Det ska framgå av planen om sankmark avses tas i anspråk för bebyggelse eller annan anläggning som kan innebära att marken behöver avvattnas eller fyllas. Såväl dispens som tillstånd krävs för att få genomföra markavvattnande åtgärder. Att området planläggs för bebyggelse är inget särskilt skäl för dispens.

Översvämningsrisk och lägsta nivåer för bebyggelse behöver redovisas och vid behov regleras med planbestämmelse.

I området finns kända formlämningar. Länsstyrelsen gör bedömningen att det krävs en arkeologisk utredning för att avgöra om det finns fler fornlämningar inom området. Kontakt tas direkt med Länsstyrelsens kulturmiljöenhet för avgränsning och beställning av sådan utredning. Det är positivt att planen reglerar ett bevarande av kursgårdens kulturhistoriskt intressanta miljö med skyddsbestämmelser, begränsning av byggrätter och lovplikt för trädfällning. Länsstyrelsen föreslår att en skötselplan tas fram för området jätteträd och hålträd för att bevara miljöerna och arterna.

Det är mycket positivt att lokalgator anläggs parallellt inom området så att antalet direktutfarter mot Svinningevägen kan minimeras, och att detta föreslås regleras med utfartsförbud i detaljplanen. Bullernivåer samt behov av bullerskyddsåtgärder för att begränsa störningarna för bostadsbebyggelse och skolområde utmed Svinningevägen ska belysas, och vid behov regleras med bestämmelse i planen. Länsstyrelsen anser inte att avsteg från gällande riktvärden kan godtas i detta område. Det är inte lämpligt att lägga ett sådant stort ansvar på enskilda vägföreningar som ett enskilt huvudmannaskap innebär ifråga om helhetssyn och kompetens i förvaltningen. Länsstyrelsen anser att kommunen bör vara huvudman för väghållningen inom detaljplanelagda områden, särskilt i de tätortsnära bebyggelseområdena nära Åkersberga.



*Kommentar:*

*Kommunen godtar länsstyrelsens bedömning att planen kan medföra betydande miljöpåverkan. Till planens utställning har därför en miljöbedömning gjorts med en miljökonsekvensbeskrivning som resultat. De miljöaspekter som Länsstyrelsen anger har belysts i MKB:n respektive i reviderad planbeskrivning.*

*I enlighet med kommunens underlag till grönplan föreslås i planhandlingen att en skötselplan upprättas för skog med höga naturvärden.*

*Oexploaterade strandområden i Svinningeområdet har redovisats i planprogrammets översiktliga MKB.*

*Inom ramen för miljöbedömningen har flera åtgärder införts i planen för att hantera identifierade miljökonsekvenser.*

*Dagvattenhanteringen inom planområdet har utretts och en dagvattenplan tagits fram som granskats av Roslagsvatten. Dagvattenplanen redovisar även hanteringen av överordnade avrinningsstråk Trygarn och Karsvreta. Ytor för VA-anläggningar har reserverats i planen i syfte att utjämna och rena flöden på ett sätt som så långt det är rimligt ger ökade förutsättningar för att MKN för vatten och god ekologisk status i Säbyvik kan uppnås. Ett genomförande av detaljplanen innebär att fosfor och kväve i dagvattnet minskar något jämfört med nollalternativet. Kommunen kräver inte i detta skede att befintlig reglering av Boda Träsk tas bort. Befintlig dammkonstruktion är lagligförklarad av miljödomstolen, ett beslut vilket fastställts av miljööverdomstolen 2005-05-23 efter att ha blivit överklagat. Planen förhindrar inte andra lösningar för de överordnade stråken, t ex att ursprungliga vattenvägar tas upp eller mer ekologiskt anpassade lösningar utvecklas.*

*Den framtagna dagvattenplanen bedöms inte medföra krav på tillstånd till markavvattning. Dagvattenplanen innebär bl.a. att stora delar av det kulverterade avrinningsstråket Trygarn ersätts av öppet dike. Hantering av dagvatten innebär inte markavvattning och åtgärderna på diket avser endast att återställa detta till tidigare skick.*

*Planen kommer att kompletteras med bestämmelser på plankartan för lägsta nivå för färdigt golv vilket är +2,2 meter i RH1900 för bostadslägenhet och +1,7 meter för övriga lokaler. För några kvarter i anslutning till dagvattenstråket Trygarn är +2,6 meter lägsta tillåtna nivå för färdigt golv i bostäder. Lägsta nivå för gata är +1,5 meter.*

*Delar av det befintliga strandskyddsförordnandet föreslås upphävt. För detta har upprättats separata handlingar som kommer skickas till Länsstyrelsen tillsammans med utställningshandlingen. Området där strandskyddet avses hävas utgörs huvudsakligen av anlagd mark i anslutning till konfe-*

*rensanläggningen och är att betrakta som tomtplats. Det särskilda skäl enligt 7 kap. 18 § miljöbalken som åberopas för hävande av strandskyddet är att området redan är ianspråktaget på sådant sätt att det saknar betydelse för strandskyddets syften. Planförslaget bedöms därmed inte strida mot strandskyddets syfte att långsiktigt trygga förutsättningarna för allmänhetens tillgång till strandområden. I stort sett bedöms planförslaget inte heller strida mot syftet att trygga goda livsvillkor för djur- och växtlivet.*

*En arkeologisk utredning har utförts sedan samrådet med resultatet att en tidigare okänd fast fornlämning kunde fastställas. Fornlämningen är i planförslaget lokaliserad till naturmark och någon konflikt med bebyggelseförslaget finns inte.*

*Enskilt huvudmannaskap har varit en förutsättning för planeringen i Svinninge sen programskedet som genomfördes 2004-2005, vilket ägaren till Svartgarn 2:6 accepterat.*

*Övriga synpunkter noteras.*

#### *47. TeliaSonera Sverige Netfastigheter AB*

TeliaSonera har efter samrådet framfört att befintlig telestation vid Hästängsuddsvägen påverkas av planförslaget.

*Kommentar:*

*Telestationen vid Hästängsuddsvägen flyttas till ett E<sub>3</sub>-område som avsatts i nära anslutning till befintlig station, enligt ägarens önskemål.*

Lars Barrefelt  
Stadsarkitekt

Jonas Carlsson  
Planarkitekt SWECO

## Detaljplan för Skåvsjöholm, Svinninge, Österåkers kommun, Stockholms län.

Ett förslag till detaljplan Skåvsjöholm var på samråd under tiden 27 november 2008 – 9 januari 2009. Inkomna synpunkter är sammanfattade i samrådsredogörelse 2. Ett bearbetat förslag ställdes ut 19 maj - 9 juni 2014. Inkomna skriftliga synpunkter från utställningen sammanfattas och kommenteras i detta utlåtande

### Inkomna yttranden

Remissinstanser

1. Länsstyrelsen
2. Lantmäteriet
3. E.ON
4. Trafikförvaltningen (SLL)
5. Hästängsudds Vägförening (HVF)
6. Rydbo Saltsjöbadsfastighetsägareförening

Sakägare

7. Svartgarn 2:131
8. Svartgarn 2:63
9. Svartgarn 2:342 och 2:137

### Sammanfattning av revideringar av utställningsförslaget

- Planområdet har minskats på så sätt att fastigheterna Svartgarn 2:506, Svartgarn 2:522, Svartgarn 2:178, Svartgarn 2:523 och del av Svartgarn 2:6 har tagits bort ur planområdet. Fastigheterna var planlagda för *Handel, Bostäder och handel, Bostäder* och *Skola*. Denna del av planområdet har tagits bort och kommer att utgöra en egen separat detaljplan. Ändringen av planområdet enligt ovan har inneburit mindre redaktionella ändringar i plankarta, planbeskrivning, MKB och illustrationsplan.
- Huvudgatan mellan Hästängsuddsvägen och Svavelsövägen har tagits bort ur planen. Huvudgatan och intilliggande dagvattenstråk kommer att detaljplanläggas i separat detaljplan med förslag på kommunalt huvudmannaskap
- Efter utställningen har en övergripande artskyddsutredning av groddjur gjorts. Utredningen berör främst andra detaljplaner men även aktuell detaljplan för Skåvsjöholm finns med i utredningen. Utredningen har inte föranlett några förändringar av planförslaget men planbeskrivningen har kompletterats med information från groddjursutredningen som berör aktuell detaljplan.
- Förskolan har getts en större byggrätt.
- Formuleringen av bestämmelsen v<sub>2</sub> har förtydligats till "Souterrängvåning får anordnas utöver angivet våningsantal".
- Omfattningen av bryggområdet i Skåvsjöholmsviken har minskats i syfte att minska miljöpåverkan i viken.
- Bryggor och landområde vid Västerviken har ändrats i syfte att möjliggöra servering vid stranden.
- Bestämmelsen e<sub>500</sub> i plankartan har justerats från "Minsta tomtstorlek i kvadratmeter" till "Minsta fastighetsstorlek i kvadratmeter".
- Område E<sub>2</sub> har tagits bort från plankartan blad 3.

- Planbestämmelsen för de bryggor i Västerviken som hade anslutning mot kvartersmark har ändrats från "Allmän brygga" till "Brygga för angränsande verksamhet".
- Genomförandebeskrivningen har justerats enligt synpunkter från Lantmäteriet.

Revideringarna är till huvudsak av redaktionell karaktär eller av begränsad betydelse och föranleder inte någon ny utställning.

### 1. Länsstyrelsen

#### Sammanfattande bedömning

Länsstyrelsen bedömer utifrån nu kända förutsättningar att det inte finns skäl att anta att Länsstyrelsen kommer att pröva kommunens beslut om antagande, och upphäva detaljplanen med stöd av 12 kap. 3 § ÄPBL. Denna bedömning förutsätter att kommunen beaktar de synpunkter som framförs nedan avseende översvänningsrisk och miljö kvalitetsnormer.

Länsstyrelsen vill även framhålla vikten av att de synpunkter som gäller strandskyddet beaktas. Ett genomförande av föreslagna brygganläggningar förutsätter att strandskyddet kan upphävas, eller att dispens senare kan erhållas.

#### Översvänningsrisk

Enligt Länsstyrelsens remissförslag "Rekommendationer för lägsta grundläggningsnivå längs Östersjökusten i Stockholms län" rekommenderar Länsstyrelsen att ny sammanhållen bebyggelse och samhällsfunktioner av betydande vikt längs länet kust grundläggs ovanför nivån 2,90 - 3,00 m räknat i höjdsystem RH2000. För Österåker är denna rekommenderade nivå 2,95 m i RH2000, vilket motsvarar 2,42 m i RH1900. Den rekommenderade nivån är inte avsedd att vara en absolut undre gräns. Om ny bebyggelse placeras under denna nivå behöver kommunen visa att exploateringen inte blir olämplig. Rekommendationerna bör beaktas i det nu aktuella planförslaget.

#### Kommentar

*Lägsta nivå för underkant för golvkonstruktion är + 2,2 m i höjdsystem RH1900, detta är baserat på studier avseende vattennivåer i Täljöviken vilken har besläktade hydrologiska förhållanden. Med risk för dämning i dagvattenstråk i samband med höga vattenstånd får färdigt golv i bostadslägenheter inom planområdet inte understiga +2,6 meter i de mest utsatta kvarteren i områdets mitt.*

#### Miljö kvalitetsnorm, MKN, för vatten

En ny preliminär statusklassning har nyligen tagits fram för berörda vattenförekomster. Den kemiska statusen för planområdets dagvattenrecipient Säbyvik omklassas till "Uppnår ej god status". Planbeskrivningen och MKB med underlag behöver uppdateras med de nya uppgifterna om vattenförekomstens status, och hur det kan påverka planförslaget och inverkar på föreslagen dagvattenhantering.

#### Kommentar

*Säbyviks nya klassning "uppnår ej god kemisk status" avser kvicksilver och polybromerade difenyletrar, vilket gäller alla vattenförekomster. Den kemiska ytvattenstatusen utom överallt överskridande ämnen anges som god. Planbeskrivning och MKB förtydligas gällande detta. En recipientutredning har gjorts*

*för att utreda konsekvenserna för havsvattnet av en förtätning i Svinninge utifrån den omfattning som anges i planprogrammet. Enligt modellberäkningar medför exploateringen inte någon ytterligare belastning för vare sig Säbyviken eller Norsundet*

### **Strandskydd**

Länsstyrelsen framförde i samrådsyttrandet 2009 att både Skåvsjöholmsviken och Västerviken är mycket känsliga och viktiga naturmiljöer för den biologiska mångfalden, och att de föreslagna anläggningarna för bad- och småbåtshamn kan komma att skada naturvärden och andra värden för friluftslivet som t.ex. fågellivet, fiskförekomst och strandvegetation i den störningskänsliga strand- och grundbottenzonen. Länsstyrelsen hänvisade också till så kallad BALANCE-modelleringar som baseras på djup, läge i terrängen, bottensubstrat, exponering etc. Dessa visar att båda vikarna bedöms ha potentiellt utmärkta uppväxtförhållanden för gös, gädda och abborre, samt som lekområde för abborre.

Kommunen har efter samrådet tagit fram en MKB (Sweco 2014-05-14) och en beskrivning av marina naturvärden, rapporten "Konsekvenser för marina miljö kvalitetsnormer och naturvärden" (Naturvatten i Roslagen AB, rev.2014-04-07) Det framgår inte av planförslaget hur många båtplatser som beräknas kunna tillkomma inom i den föreslagna småbåtshamnen (WB). Länsstyrelsen uppskattar att de illustrerade tre bryggorna skulle kunna rymma 80-100 mindre fritidsbåtar, som kommer att trafikera den känsliga grunda delen av viken innanför "midjan". Även om MKB:n och rapporten om marina värden klassar Västervik och Skåvsjöholmsviken som lokalt intresse är vikarna enligt Länsstyrelsens uppfattning av stor betydelse för fiskbeståndet i denna del av innerskärgården.

Inom aktuellt planförslag finns två relativt orörda och allemansrättsligt tillgängliga vikar. Länsstyrelsen är på nuvarande underlag beredd att tillstyrka att delar av Västervik planläggs för ett allmänt friluftsbad och ett utökat bryggområde intill konferenscentret. Dock bör strandskyddet vara kvar i båda dessa vattenområden, och den närmare utformningen och placeringen av anläggningar för friluftsbadet respektive för konferenscentrets brygga/-or i stället prövas med dispens.

Länsstyrelsen gör bedömningen att Skåvsjöholmsvikens värde som reproduktions- uppväxt- och livsmiljö för fisk allvarligt skadas om en småbåtshamn tillåts i nu föreslaget läge innanför vikens "midja". Det allmänna intresset att värna växt- och djurlivet väger i detta fall tyngre än intresset att tillskapa bryggplatser för fritidsbåtar. Länsstyrelsen är därför inte beredd att upphäva strandskyddet för den föreslagna småbåtshamnen/brygganläggningen (WB) i Skåvsjöholmsviken.

Beträffande de två befintliga bryggorna längre ut på udden önskar Länsstyrelsen få förtydligande beträffande storleken på de föreslagna WV-områdena i förhållande till befintliga bryggor. Om avsikten är att avsevärt utöka bryggorna bör detta hellre prövas med dispens, och strandskyddet ligga kvar.

Sammanfattningsvis delar Länsstyrelsen kommunens uppfattning att det finns särskilda skäl att upphäva strandskyddet i föreslagen omfattning på land. Länsstyrelsen är däremot inte beredd att upphäva strandskyddet i vattenområdena.

Innan Länsstyrelsen beslutar om upphävande önskar de ta del av eventuella yttranden rörande strandskydd, som inkommit i samband med utställningen av detaljplanen.

Detaljplanen bör inte antas innan Länsstyrelsens beslut att upphäva strandskyddet vunnit laga kraft. Dessutom kan anmälan till Länsstyrelsen eller tillstånd från miljödomstolen krävas för anläggningar och anordningar i vatten, enligt bestämmelserna om vattenverksamhet i 11 kap. miljöbalken.

#### *Kommentar*

*Båtbryggorna/bryggområdet (WB<sub>1</sub>) på västra sida av Skåvsjöholmvikens har minskats och flyttas längre ut så att den känsliga delen av viken inte kommer att trafikeras av småbåtar.*

*De två befintliga bryggorna inom W<sub>1</sub> och W<sub>2</sub>-områdena kommer att behålla nuvarande storlek. Däremot kommer bryggorna inom W<sub>2</sub>-området vid Sea Club att ersättas av en större brygga.*

*Kommunen har i skrivelse till Länsstyrelsen (inkom 2015-08-01) ansökt om upphävande av strandskyddet inom vissa delar av planområdet. Länsstyrelsen biföll 2016-03-08 kommunens begäran om upphävande av strandskydd inom de områden för kvartersmark för bostäder (B), kontor (K), bostäder och kontor (BK), servering (H<sub>2</sub>) och tekniska anläggningar (E<sup>1</sup>), samt inom allmän plats för trafik mellan områdena (HUVUDGATA) och gång-, cykel- och begränsad lokaltrafik (GCL).*

*Strandskyddet kommer fortsatt gälla för de delar som omfattas av natur eller park samt alla vattenområden. Genom att dispens från strandskydd krävs för tillkommande bebyggelse och anläggningar inom strandskyddsområdet, kan utvecklingen kontrolleras så att friluftslivets tillgänglighet samt djur- och växtlivets förutsättningar tryggas. Strandskyddet föreslås inte upphävas i vatten, anläggande av bryggor kräver därför dispens.*

#### **Biotopskydd**

För biotopskyddade naturmiljöer, t.ex. åkerholmar eller åkerdiken, som idag ligger omgivna av jordbruksmark men inte kommer att göra det när planen är genomförd, ska dispens sökas. Dispens från biotopskyddsbestämmelserna i 7 kap 11§ miljöbalken söks hos Länsstyrelsen, enheten för naturvård, och frågan bör vara avgjord innan planen antas.

#### *Kommentar*

*Länsstyrelsen beslutade 2015-09-24 att ge kommunen dispens från biotopskyddsbestämmelserna i 7 kap 11§ miljöbalken för tre åkerholmar (1, 2 och 4 enligt kommunens ansökan).*

#### **Formalia/Övrigt**

I planförslaget finns en administrativ bestämmelse om marklov för trädfällning. Om bestämmelsen inte ska gälla inom t.ex. kvartersmark för bostäder behöver bestämmelsen preciseras. Är syftet att träden också ska bevaras, dvs. om sökt lov ska kunna nekas, behöver planen reglera var eller vilka träd som inte får fällas, lämpligen med egenskapsbestämmelsen "n". I planbeskrivningen står att marklov krävs för träd över 30 cm i diameter i brösthöjd, medan bestämmelsen säger 40 cm. Uppgifterna bör vara samstämmiga.

Beträffande synpunkter på genomförandefrågor i plan- och genomförandebeskrivning och hur detta lämpligen regleras i planen hänvisar Länsstyrelsen till yttrande från Lantmäteriet. Anordningar och mindre byggnader

avsedda för servicefunktioner av allmänt intresse kan normalt rymmas inom allmän plats (park), men inte bodar för båtägare i angränsande småbåtshamn.

*Kommentar*

*För att uppnå en önskvärd nivå av kontroll över befintliga träd ska plankartan endast ange utökad lovplikt för grova träd. Dimensionen på skyddsvärda träd med utökad lovplikt har korrigerats i planbeskrivningen.*

**Miljöbedömning och miljökonsekvensbeskrivning (MKB)**

Detaljplanen har bedömts kunna medföra en betydande miljöpåverkan, och en miljöbedömning med miljökonsekvensbeskrivning har medföljt planförslaget under planens utställande. När planarbetet avslutas ska kommunen också i en särskild sammanställning redovisa hur miljöaspekter och förslag till åtgärder i MKB har integrerats och beaktats i planen. Genomförande av åtgärder och ansvar för kontroll och uppföljning som inte kan regleras i detaljplanen, t.ex. skötselplan för värdefull vegetation, olika åtgärder för att hantera dagvatten etc. får beslutas i särskild ordning, lämpligen i anslutning till att planen antas.

*Kommentar*

*En särskild sammanställning kommer att upprättas enligt Miljöbalken 6 kap 16§.*

**2. Lantmäteriet**

För plangenomförandet viktiga frågor där planen måste förbättras

**Grundkarta**

Det ska tydligt framgå att grundkartan inte är komplett med avseende på rättighets- och/eller samfällighetsredovisningen.

**Plankarta/planbestämmelser**

Benämningen tomtstorlek används felaktigt för begreppet fastighetstorlek under planbestämmelse "e<sub>5</sub>00".

På plankartan blad 2 finns en beteckning "u" som saknar efterföljande sifferindex i enlighet med planbestämmelserna.

Tillfartsmöjlighet till område "E<sub>2</sub>" på plankarta blad 3 saknas.

Behövs u-område säkras i anslutning till "E<sub>2</sub>"-området på blad 3?

Egenskapsbestämmelse "bollplan" redovisas på plankartan både inom allmän plats samt kvartersmark. I planbestämmelserna finns "bollplan" dock endast redovisad under Utformning av allmän plats.

Brygga inom område "WV" i Västerviken ska vara allmän. Är det bara bryggdelen som befinner sig i själva vattnet som ska vara allmän, inte resterande del av bryggkonstruktionen på land? Hur ska allmänhetens tillträde till bryggan säkerställas då angränsande mark är kvartersmark, som dessutom tidvis kan stängas av för allmänheten?

**Planbeskrivning**

Enskilt huvudmannaskap ska gälla i planområdet vilket förutsätter att gemensamhetsanläggningar bildas för allmänna platser, inklusive natur- och parkområden samt bryggor och sjöbodas. Inrättande av

gemensamhetsanläggningar prövas enligt anläggningslagen. För prövning av väsentlighetsvillkoret i 5 § AL är inte detaljplanen styrande. Det är därför inte självklart att det går att inrätta gemensamhetsanläggningar enligt planens intentioner m a p exempelvis naturområden.

Inte heller behöver delägarkretsen i en gemensamhetsanläggning följa planområdets gränser. Vad som ska/kan ingå i en gemensamhetsanläggning samt vilka fastigheter som har del däri beslutas vid kommande lantmäteriförrättningar. Om kommunen med bindande verkan vill reglera vilka gemensamhetsanläggningar som ska bildas och vilka fastigheter som ska ha del däri måste detta regleras genom fastighetsindelningsbestämmelser.

Särskilt gällande allmänna bryggor, båtbyggor och sjöbodas är det mycket tveksamt om det går att inrätta gemensamhetsanläggningar. Det är normalt inte av väsentlig betydelse enligt § 5 AL för en fastighet på fastlandet (som kan nås via en väg) att ha tillgång till exempelvis båtplats. § 5 AL är dock dispositiv och kan frångås genom överenskommelse enligt § 16 AL. Med anledning av att båtbyggorna m.m. ska vara gemensamma/allmänna för boende i området är emellertid avgränsningen av vilka fastigheter som i så fall måste teckna en överenskommelse angående inrättandet av gemensamhetsanläggningen oklar (om det överhuvudtaget är möjligt att stödja sig på en sådan överenskommelse).

Att placera sjöbodas på allmän plats som är tänkta att ingå i en gemensamhetsanläggning för båtbyggor inom WB är direkt olämpligt. Lantmäteriet föreslår att båtbyggor och sjöbodas utläggs som småbåtshamn på kvartersmark, om kommunen inte ska vara huvudman för allmän plats.

Syftet/funktionen med att bryggan inom område WV i Västerviken ska vara allmän är inte tillräckligt redovisad. Med tanke på att det både finns badplats och ett båtbyggområde utlagt i planen kan väsentligheten/båtnaden för denna brygga ur allmänt hänseende starkt ifrågasättas.

Gällande gator och trafik vill Lantmäteriet påtala att det finns en uppenbar risk att samfällighetsföreningar som förvaltar vägar i angränsande planområden kan komma att stänga av i planbeskrivningen nämnda anslutningar till exempelvis Saltsjövägen, Lilla Badvägen och Landåvägen varpå tvingande omprövningar av befintliga gemensamhetsanläggningar är att vänta. För att säkerställa den öppenhet i vägsystemet som planen förutsätter krävs att kommunen är huvudman för gator och vägar.

#### **Genomförandebeskrivning**

Genomförandebeskrivningen redogör inte i tillräcklig grad för de fastighetsrättsliga konsekvenserna av plangenomförandet.

De gemensamhetsanläggningar som avses bildas ska beskrivas.

Påverkan på angränsande planområden ska beskrivas utförligare, särskilt med avseende på gator och trafik.

#### **Bilaga I, Markintrång**

Den förklarande texten på bilagorna är felaktig/missvisande.

Redovisade intrång gäller dels mark som är utlagd som allmän plats, dels mark som är redovisad som kvartersmark för ett allmänt ändamål (E-område) och slutligen



mark som är reserverad för u-område.

Den förklarande texten uppger att "*planens huvudman har rätt att lösa in marken efter ingångna avtal med respektive fastighetsägare*".

För det första finns ingen anledning att lösa in mark om överenskommelser (ingångna avtal) tecknas med fastighetsägarna.

För det andra är det enskilt huvudmannaskap i planen varför det inte finns några markåtkomstregler för allmän plats i PBL. Anläggningslagen tillämpas och marken *upplåts* (genom att en rättighet bildas) till förmån för en anläggningssamfällighet

Gällande den allmänna kvartersmarken har *kommunen* rätt att lösa marken (6 kap. 13 § PBL). Det är alltså kommunen som ska förvärva marken och på ett eller annat sätt överlåta den till huvudmannen för den avsedda verksamheten.

Gällande markreservat för u-områden så löses inte marken in utan rättighet upplåts på marken enligt ledningsrättslagen.

Vidare uppger den förklarande texten att "*endast den mark som tidigare inte utgjort del av vägområde ger rätt till ersättning*". Lantmäteriet undrar vad formuleringen syftar på?

Gällande bestämmande av ersättning för allmän plats gäller att oavsett om det är kommunalt eller enskilt huvudmannaskap ska ersättningen bestämmas enligt 4 kap. ExL. I några undantag ska ersättning inte betalas för allmän plats. Om allmän väg läggs ut som allmän plats och kommunen är huvudman ska ersättningen bestämmas till noll. Samt, vid en förrättning enligt AL ska det inte betalas någon ersättning för mark som omfattas av ett exploatörsförordnande.

För allmän kvartersmark gäller enligt praxis att det högsta av två värden ska ersättas. Antingen det faktiska marknadsvärdet vid den tillåtna användningen eller det värde marken sannolikt skulle ha haft om den inte hade lagts ut för allmänt ändamål.

Gällande u-områden ska det enligt expropriationslagens grundregler betalas för den marknadsvärdeminskning det innebär att det berörda området belastas med en rättighet.

Lantmäteriet föreslår att texten angående ersättning stryks alternativt omformuleras så att det framgår att ersättningen kommer att beslutas om vid kommande lantmäteriförrättningar.

### **För plangenomförandet viktiga frågor där planen bör förbättras**

#### **Planbestämmelser/Planbeskrivning**

Det är inte självklart att en gemensamhetsanläggning enligt AL kan inrättas avseende dagvattenhanteringen. Det kan även eventuellt vara fråga om vattenverksamhet enligt 11 kap MB.

För att underlätta ett eventuellt inrättande av gemensamhetsanläggningar för natur- och parkområden bör dessa beskrivas utförligare i planbeskrivningen.

### **Övrigt**

Fastighetsförteckningen inte är komplett. Bland annat saknas fastigheterna Svartgarn 2:194 och 2:358 under "Fastigheter inom området" samt exempelvis servitut akt 0117-86/54.3 under "Rättigheten inom området". Lantmäteriet har dock noterat detta i förbigående och har i övrigt inte gjort någon kvalitetskontroll av Fastighetsförteckningen. Lantmäteriet har inte heller tagit ställning till miljökonsekvensbeskrivningen eller Gestaltungsprogrammet.

#### *Kommentar:*

##### *Plankarta/planbestämmelser*

*Bestämmelsen e<sub>5</sub>00 i plankartan har justerats från "Minsta tomtstorlek i kvadratmeter" till "Minsta fastighetsstorlek i kvadratmeter".*

*Område E<sub>2</sub> har tagits bort från plankartan blad 3.*

*Då kvartersmark för skola och bollplan har tagits bort för att ingå i separat detaljplan har bestämmelsen om bollplan inom kvartersmark tagits bort och återfinns numer bara inom allmän plats och redovisas därför bara under rubriken "Utformning av allmänna platser".*

*Planbestämmelsen för de bryggor i Västerviken som hade anslutning mot kvartersmark har ändrats från "Allmän brygga" till "Brygga för angränsande verksamhet".*

##### *Planbeskrivning*

*Planbeskrivningen har justerats avseende möjligheten att uppföra sjöbodrar.*

*Kommunen är medveten om att samfällighetsföreningar som förvaltar vägar i angränsande områden kan komma att stänga av väganslutningar som möjliggörs i detaljplanen. Kommunen vill ändå skapa planmässiga förutsättningar för ett sammankopplat och gent vägnät i området och anser att det gynnar även områden utanför aktuellt planområde. Utbyggnader av nya gator i Svinninge ska i största möjliga omfattning göras så att ett kontinuerligt vägnät skapas utan återvändsgator. Detta för att skapa korta avstånd och sprida trafiken jämt i nätet och därigenom undvika intensiv trafik på ett fåtal gator. Forskning har även visat att risken för inbrott blir mindre utan återvändsgator.*

##### *Genomförandebeskrivning*

*Genomförandebeskrivning är uppdaterad med en tabell som redovisar de fastighetsrättsliga konsekvenserna.*

### **Bilaga I, Markintrång**

*Bilagan med markintrångskartor har justerats. Den förklarande texten på bilagorna har justerats och bilagorna har gjorts mer tydliga gällande vad för typ av intrång eller reservat det handlar om.*

*Den förklarande texten om huvudman och inlösen av mark har justerats till: "Mark eller annat utrymme som enligt planen ska användas för allmänna platser för vilka någon annan än kommunen är huvudman, är den samfällighet som finns eller skall bildas för ändamålet skyldig att förvärva med äganderätt, nyttjanderätt eller annan*

särskild rätt, om fastighetsägaren begär det. PBL (1987:10) 14 kap.”

Formuleringen ”endast den mark som tidigare inte utgjort del av vägområde ger rätt till ersättning” har tagits bort från bilagorna. Texten har byts till ”Ersättning beslutas om vid kommande lantmäteriförrättning”.

### **För plangenomförandet viktiga frågor där planen bör förbättras**

#### **Planbestämmelser/Planbeskrivning**

Roslagsvatten har beslutat att planområdet ska ingå i verksamhetsområdet för dagvatten. Några gemensamhetsanläggningar för dagvatten kommer därför inte att inrättas.

#### **Övrigt**

Ett separat utskick har gjorts till fastighetsägaren till Svartgarn 2:194. Svartgarn 2:358 finns med som berörd fastighet utanför detaljplaneområdet. Servitutet är ett utfartsservitut för Svartgarn 2:522, och denna fastighet finns redan med i fastighetsförteckningen som berörd inom planområdet.

### **3. E.ON Elnät Stockholm AB**

Rätt namn är E.ON Elnät Stockholm AB. I övrigt inget att erinra.

*Kommentar:*

*Korrekt namn noteras och används i plandokumentet.*

### **4. Trafikförvaltningen (SLL)**

Trafikförvaltningen har inga ytterligare synpunkter än de som meddelades i samrådsyttrandet.

Eftersom det inte framgår av handlingarna önskar Trafikförvaltningen dock påminna om att busstrafik genom området kan ge upphov till lågfrekvent buller. Trafikförvaltningens erfarenhet är att framförallt lågfrekvent buller vid tomgångskörning och start upplevs som störande. Dessa problem kan uppkomma om den nya huvudgatan trafikeras av busstrafik och busshållplatser anläggs. För planerad bebyggelse som vetter mot denna huvudgata bör utformningen av fastigheterna ske så att Folkhälsomyndighetens riktvärden (FoHMFS 2014:13) för lågfrekvent buller innehålls i sovrum.

Trafikförvaltningen anser att det är bra att kommunen gör det möjligt att trafikera den nya huvudgatan med kollektivtrafik. När det är aktuellt med investeringar i väg och hållplatser bör dock kommunen stämna av möjlig trafikering med Trafikförvaltningens trafikavdelning.

*Kommentar:*

*Efter utställningen har den nya huvudgatan mellan Hästängsuddsvägen och Svavelsövägen utgått ur detaljplanen. Detta eftersom kommunen beslutat att gatan ska omfattas av kommunalt huvudmannaskap. Då planen upprättas enligt PBL (1987:10) kan inte olika huvudmannaskap förekomma i samma detaljplan. En separat detaljplan upprättas därför som huvudsakligen omfattar gatumark. Beskrivningen av gatans anläggande görs i den planbeskrivningen.*

### **5. Hästängsudds Vägförening (HVF) Vägar och trafik**

Föreningen konstaterar att utställningshandlingarna inte beskriver vilken standard de befintliga vägar som ska anslutas till nya vägnätet förväntas hålla. Föreningen anser att trafiken på Landåvägen kommer att öka "avsevärt" i och med att nya området vid Skåvsjöholm bebyggs. Föreningen föreslår att Landåvägen förblir en återvändsgränd, där endast cykel- och gångtrafikanter har möjlighet till genomfart.

#### **Miljön i Skåvsjöholmsviken**

HVF ifrågasätter varför kommunen, trots genomförd MKB som visar på betydande påverkan på miljön, går vidare med bryggplanerna. Det saknas en diskussion i detaljplanen kring hur vattnet kommer att påverkas av mer än 100 båtar. Placeringen av marinan ifrågasätts också. Den kommer att påverka både djur och människor i området negativt. Landskapsbilden kommer att påverkas negativt och eftersom viken är väldigt smal kommer marinan även påverka säkerheten för de badande (framförallt barn).

Exploateringen av Skåvsjöholmsviken bör hanteras varsamt eftersom denna vik är den enda orörda och skyddade viken i Svinninge.

#### **Frågående av den övergripande detaljplanen för Svinninge planområde**

Föreningen anser kommunen överger den fördjupade översiktsplanen för Svinninge (2005) där det hävdas att det är viktigt att bevara områdets ursprungliga karaktär. Områden med stora tomter som gör att man kan bo glest och nära naturen är sällsynta i Stockholmsområdet. Något föreningen anser kommunen bör ta hänsyn till.

Den föreslagna detaljplanen kommer enligt föreningen att förändra områdets karaktär markant. Bland annat kommer "i princip" all åker- och ängsmark att försvinna. Närheten till natur och hav kommer att försvinna med små tomtstorlekar. Även djuren kommer att påverkas negativt av exploateringen.

HVF ifrågasätter hur kommunen kan göra "så betydande avsteg" från planprogrammet för Svinninge där det anges tomtstorlekar på 1500-2000 kvm medan det i detaljplanen godkänns tomtstorlekar på 300-800 kvm. De 130 planerade fastigheter kommer att innebära en stor mängd fordon på en liten yta.

Slutligen frågar föreningen var båtarna ska läggas upp för vintern? Den föreslagna bryggutbyggnaden är för stor i förhållande till möjligheterna för vinterförvaring av båtarna. Eftersom detaljplanen inte anger någon båtuppläggningsplats, förväntar föreningen att båtarna ska förvaras på båtägarens tomt. Detta menar föreningen inte kommer att fungera då tomterna är för små. Om kommunen i efterhand bestämmer sig för att anlägga uppläggningsplatser, anser föreningen att detta kommer att förändra miljön och sikt- och grönstråk som finns planerade i detaljplanen.

#### *Kommentar:*

*Utbyggnader av nya gator i Svinninge ska i största möjliga omfattning göras så att ett kontinuerligt vägnät skapas utan återvändsgator. Detta för att skapa korta avstånd och sprida trafiken jämt i nätet och därigenom undvika intensiv trafik på ett fåtal gator. Forskning har även visat att risken för inbrott blir mindre utan återvändsgator.*

*Det ankommer på angränsande vägföreningar att i samverkan med blivande samfällighet för Skåvsjöholm finna en lämplig vägstandard. En stor del av den ökade trafiken i Svinninge förklaras inte genom förtätningar utan av en spontan omvandling*

*från ett fritidshusområde till ett område med permanentboende. Ett allmänt ökat bilinnehav har även lett till ökad trafik. En förbättrad kollektivtrafik med mer tillgängliga linjedragningar och större turtäthet är bästa sättet att minska biltrafiken. En förtätning av centrala Svinninge ger förutsättningar för bättre kollektivtrafikförbindelser vilket gynnar hela området. Den föreslagna huvudgatan mellan Hästängsuddsvägen och Svavelsövägen har efter utställning tagits bort ur detaljplanen. Gatan kommer att detaljplaneläggas i en separat plan med kommunalt huvudmannaskap.*

*Som underlag för MKB har Naturvatten i Roslagen AB (rev 2014) utfört en kompletterande utredning av de marina naturvärdena. I denna går det att läsa: "För att begränsa negativa konsekvenser för Skåvsjöholmsvikens biologiska mångfald och ekologiska funktion har planerad småbåtshamn enligt aktuellt förslag förlagts till vikens västra strand, istället för som i samrådshandlingen till vikens inre del. På så vis skyddas de inre grunda och vegetationsrika bottnar som hyser de högsta biologiska värdena. Muddring bör så långt som möjligt undvikas." (citat utredning marina naturvärden s, 4) För att ytterligare begränsa brygganläggningens inverkan föreslås placering och utformning ändras så att bryggorna placeras längre ut i Skåvsjöholmsviken och i en mindre omfattning än vad som tidigare redovisats. Inga speciella ytor föreslås för båtuppläggning varför båtarna antingen får läggas upp på egen tomt om utrymme finns eller på någon kommersiell uppläggningsplats.*

*Planprogrammet för Svinninge anger att nyexploateringsområden kan ges en annan och tätare utformning än de renodlade förtätningssområdena. Programmet anger även att en variation i boendetyper är värdefullt i syfte att möjliggöra en varierad befolkningsstruktur.*

*En recipientutredning har gjorts för att utreda konsekvenserna för havsvattnet av en förtätning i Svinninge utifrån den omfattning som anges i planprogrammet. Enligt modellberäkningar medför exploateringen inte någon ytterligare belastning för vare sig Säbyviken eller Norsundet.*

*Planen säkrar ett sammanhängande grönområde från Karsvreta Träsk, via Boda Skogen till Rydbo Saltsjöbad och Norsundet. Djurlivet kommer fortsatt ha goda förutsättningar att röra sig i området.*

#### **6. Rydbo Saltsjöbadsfastighetsägareförening**

Rydbo Saltsjöbadsfastighetsägareförening önskar en mer "finkänslig och varsam exploatering" än den föreslagna. De anser att förtätningen kommer att bli högre än vad planprogrammet för Svinninge (2005) beskriver i och med att mindre tomtstorlekar tillåts i området.

Föreningen fruktar att vattenmiljön i Norsundet och intilliggande vattenområdet kommer att försämrans. Även dagvatten i området kan riskera att försämrans. Detta på grund av förtätningen av området, fordon och eventuella olyckor som kan uppstå. Föreningen önskar att dagvattendammen i områdets norra del måste anges och ritas in på plankartan. Föreningen ifrågasätter att exploatören kan välja metod för rening av dagvatten.

Det finns god anledning att återställa Boda Träsks utflöde till en bäck som mynnar ut i Norsundsviken, som fanns en gång i tiden. På så vis kan friskt vatten tillföras bäcken och Norsundsviken.

Föreningen protesterar mot planerna på att Rydbo Saltsjöbads vägar kommer att användas för genomfartstrafik när vägar från nya området ansluter till befintliga vägar. Detta kommer att generera ökat trafik i ett område som kommer att växa med minst dubbelt så många permanentboende under en 10 års period.

Dock kan man öppna upp för gångtrafik på stigen som finns i slutet av Lilla Badvägen mot Skåvsjöholmsområdet. Även Saltsjöstigen kan öppnas för gång- och cykeltrafik.

Det kan inte accepteras att exploatören ska få tillgång till Svartgarn GA2 för ombildning.

Planerna på att buss dras in i området via Svavelsjövägen och ut på Svinningevägen avfärdas. Enligt enkätundersökning (genomfört 2010) bland föreningens medlemmar önskar majoriteten ingen buss i området. Låt Svavelsjövägen behålla sin nuvarande bredd.

Allmänhetens tillgång till strandlinjen måste säkras. Detta genom juridiskt bindande bestämmelser på plankartan.

Föreningen anser att detaljplanen motarbetar kommunens miljömål genom att bebygga brukningsbar åkermark som miljömålen har för avsikt att bevara. En diskussion kring detta saknas i detaljplanen. Det är fel att hävda att marken redan är "igenväxningsmark" för att förklara bebyggelse.

Säkerheten runt Svinningevägen och sträckan till Kulla Vägskäl samt vid busshållplatserna är för låg och åtgärder kommer att behövas när antal fordon i framtiden kommer att öka. Gång- och cykelbana till Kulla Vägskäl samt hastighetsbegränsande åtgärder föreslås.

Slutligen anser föreningen att kommunen har ett ansvar för att föreningens båda områden, samt Svinninge i stort, utvecklas hållbart när områdena övergår till permanent bebyggelse.

*Kommentar:*

*Planprogrammet anger att den oexploaterade marken i Skåvsjöholm kommer att utredas för drygt hundra tomter i kommande detaljplan. Tomternas storlek i ett sådant nybyggnadsområde kan avvika från de 1200 – 1500 m<sup>2</sup> som angivits som en generell målsättning för Svinninge. I befintliga bebyggelseområden ska karaktären bevaras och mindre avstyckningar än ca 1500 bör därför normalt inte medges. För att ge förutsättningar för bättre kollektivtrafik och service samt för att finansiera utbyggnaden av allmänt vatten- och avloppsnät kan tätare bebyggelse medges inom nyexploateringar. Planprogrammets intention är inte att hela Svinninge ska ha en lantlig karaktär i alla delar.*

*En recipientutredning har gjorts för att utreda konsekvenserna för havsvattnet av en förtätning i Svinninge utifrån den omfattning som anges i planprogrammet. Enligt modellberäkningar medför exploateringen inte någon ytterligare belastning för vare sig Säbyviken eller Norsundet.*

*En förändrad avledning från Boda träsk är för närvarande inte aktuell då befintlig anläggning är laglig förklarad genom vattendom och fyller de behov som finns.*

*Utbyggnader av nya gator i Svinninge ska i största möjliga omfattning göras så att ett kontinuerligt vägnät skapas utan återvändsgator. Detta för att skapa korta avstånd och sprida trafiken jämt i nätet och därigenom undvika intensiv trafik på ett fåtal gator. Forskning har visat att även risken för inbrott blir mindre utan återvändsgator. Det ankommer på angränsande vägföreningar att i samverkan med blivande samfällighet för Skåvsjöholm finna ett lämpligt genomförande och för området anpassad vägstandard. Den föreslagna huvudgatan mellan Hästängsuddsvägen och Svavelsövägen har efter utställning tagits bort ur detaljplanen. Gatan kommer att detaljplaneläggas i en separat plan med kommunalt huvudmannaskap.*

*Då markområdet för gemensamhetsanläggningen Svartgarn GA:2 aldrig ianspråktagits är det kommunens bedömning att den bör upplösas och att marken bör nyttjas för bostadsändamål.*

*Inga beslut är i dagsläget fattade om busstrafik i linjetrafik genom området, men den separata detaljplanen för huvudgatan möjliggör en förändrad linjesträckning med ett ökat upptagningsområde för busslinjen när detta efterfrågas.*

*Planområdets strandlinje uppgår till ca 1300 meter. Genom planen kommer 2/3 av strandlinjen att förbli allmänt tillgänglig genom allmän plats i form av natur och park. Strandskyddet bibehålls för de delar som omfattas av natur eller park samt för alla vattenområden. Genom att dispens från strandskydd krävs för tillkommande anläggningar, främst bryggor, inom strandskyddsområdet kan utvecklingen kontrolleras så att friluftslivets tillgänglighet samt djur- och växtlivets förutsättningar tryggas. Beträffande konferensanläggningens strandområde kommer nuvarande tillgänglighet bevaras och förstärkas genom den föreslagna "Sea Club".*

*Kommunen har gjort bedömningen att åkermarken inte är långsiktigt brukbar. Att området tas i anspråk för ny sammanhållen bebyggelse bedöms vara den långsiktigt bästa användningen.*

*Kommunen och Trafikverket planerar för att en GC-väg till Kulla vägskäl ska anläggas längs med Svinningevägen. En vägplan håller på att tas fram och bedöms kunna vinna laga kraft i början på 2018 förutsatt att inga överklaganden sker.*

*Kommunen bedömer att den pågående detaljplaneläggningen och utbyggnad av allmänt VA-nät och annan infrastruktur är ett sätt att säkra en hållbar utveckling i Svinninge.*

## **Sakägare**

### **7. Svartgarn 2:131**

Fastigheten Svartgarn 2:131 omfattar både mark och vatten i Skåvsjöholmsviken. Fastighetsägaren anser att det är förvånande att en marina föreslås i Skåvsjöholmsviken eftersom miljökonsekvensbeskrivningen som tagits fram anger att "en brygganläggning kan antas medföra betydande miljöpåverkan på naturvärden i vatten, strandskydd och miljö kvalitetsnormer för vatten." Det känns som om att kommunen inte bryr sig om de slutsatser MBK:n kommit fram till.

Fastighetsägaren bedömer att åtminstone 100-130 båtar kommer att finnas vid

marinan och de anser att kommunens bedömning att det bara kommer finnas småbåtar i marinan inte håller. Konsekvenserna för hur vattenkvaliteten (som är av stor betydelse för både människor och djur i området) av dessa båtar kommer att påverkas saknas i detaljplanen. Uppfattningen är att Skåvsjöholmsviken är för smal för att kunna klara av en marina i den storlek som planeras eftersom båttrafiken kommer att påverka säkerheten för de badande på den populära badplats som finns på den östra sidan av viken. Även fastigheter på denna sida kommer att påverkas. Därför motsätter sig fastighetsägarna att en marina anläggs. Om det ändå kommer ett beslut om en marina bör denna vara mycket mindre. Bryggorna bör enligt fastighetsägarna inte gå längre ut än högst en tredjedel av Skåvsjöholmsvikens bredd.

Det ifrågasätts hur kommunen ska säkerställa att kommande fastigheter ska få tillgång till båtplatser eftersom det är Skåvsjöholmsviken AB som äger vattnet. Området kommer att förändra karaktär om de små tomtstorlekarna som nu planeras blir verklighet. Fastighetsägarna anser det är mycket märkvärdigt att kommunen frångår planprogrammet för Svinninge där större tomtstorlekar diskuterades.

Slutligen motsätter fastighetsägarna sig infart/utfart till och från Landåvägen och detaljplaneområdet. Dessa in- och utfarter kommer medföra en stor trafikökning i området och utgör därmed en trafikfara. Istället bör kommunen se till att det är de större vägarna som används för biltransport mellan områdena. Öppning av Landåvägen bör endast gälla för cyklister och gående.

*Kommentar:*

*De föreslagna bryggorna utgör inte en marina i den betydelse som fastighetsägaren associerar till, utan föreslås utgöra båtplatser för de närboende och förvaltas av en förening knuten till området. Som underlag för MKB har Naturvatten i Roslagen AB (rev 2014) utfört en kompletterande utredning av de marina naturvärdena. I denna går det att läsa: "För att begränsa negativa konsekvenser för Skåvsjöholmsvikens biologiska mångfald och ekologiska funktion har planerad småbåtshamn enligt aktuellt förslag förlagts till vikens västra strand, istället för som i samrådshandlingen till vikens inre del. På så vis skyddas de inre grunda och vegetationsrika bottenar som hyser de högsta biologiska värdena. Muddring bör så långt som möjligt undvikas". (citrat utredning marina naturvärden s, 4) För att ytterligare begränsa brygganläggningens inverkan föreslås nu placering och utformning ändras så att bryggorna placeras längre ut i Skåvsjöholmsviken samtidigt som bryggområdet minskas.*

*Djupet i viken är tillräckligt för småbåtar och muddring är inte nödvändig. Kommunen är även medveten om att genomförandet av anläggningar i vatten är tillstånds- eller anmälningspliktig enligt 11 kap. miljöbalken.*

*Planprogrammet anger att den oexploaterade marken i Skåvsjöholm kommer att utredas för drygt hundra tomter i kommande detaljplan. Tomternas storlek i ett sådant nybyggnadsområde kan avvika från de 1200 – 1500 m<sup>2</sup> som angivits som en generell målsättning för Svinninge. I befintliga bebyggelseområden ska karaktären bevaras och mindre avstyckningar än ca 1500 bör därför normalt inte medges. För att ge förutsättningar för bättre kollektivtrafik och service samt för att finansiera utbyggnaden av allmänt vatten- och avloppsnät kan tätare bebyggelse medges inom nyexploateringar. Planprogrammets intention är inte att hela Svinninge ska ha en lantlig karaktär i alla delar.*



*Utbyggnader av nya gator i Svinninge ska i största möjliga omfattning göras så att ett kontinuerligt vägnät skapas utan återvändsgator. Detta för att skapa korta avstånd och sprida trafiken jämt i nätet och därigenom undvika intensiv trafik på ett fåtal gator. Forskning har visat att även risken för inbrott blir mindre utan återvändsgator. Det ankommer på angränsande vägföreningar att i samverkan med blivande samfällighet för Skåvsjöholm finna en lämplig vägstandard.*

*Den föreslagna huvudgatan mellan Hästängsuddsvägen och Svavelsövägen har efter utställning tagits bort ur detaljplanen. Gatan kommer att detaljplaneläggas i en separat plan med kommunalt huvudmannaskap.*

### **8. Svartgarn 2:63**

Fastighetsägarna anser att det är viktigt att bevara alternativa rörelsestråk och rundsslingor både inom och mellan Rydbo Saltsjöbad och Skåvsjöholm då rörelsemöjligheter i området begränsas till gatumark.

Gångvägsförbindelser är särskilt viktiga i området och därför anser fastighetsägarna att det är viktigt att begränsa biltrafik i området genom att undvika "bilvägsförbindelser" mellan områdena i så stor utsträckning som möjligt.

Det är viktigt att säkerställa genom bestämmelser på plankartan, att allmänheten får möjlighet att använda strandpromenaden runt Skåvsjöholm.

Fastighetsägarna ställer en rad frågor kring miljökonsekvensbeskrivningen:

- Hur bedöms konsekvenserna för omkringliggande områden och Svinninge som helhet?
- Hur säkerställs miljömål och andra kommunala riktlinjer inom Svinninge, som är uppdelat på flera huvudmän och sannolikt lika stor variation i förvaltningskompetens?
- Hur samordnar kommunen de olika samfälligheterna och hur säkerställs ett långsiktigt hållbart Svinninge, som troligtvis både kommer möta ökade funktionella krav från permanentboende och en omställning i drift och underhåll?  
Finns det en kommunalt styrd samordningsverksamhet som säkrar övergripande värden för Svinninge?

De frågor om samfälligheterna vet vilka skyldigheter och rättigheter som följer med olika markbeteckningar i detaljplanen?

Angående nollalternativet: Fastighetsägarna anser att underhållet av åkermarken är försummad och att det inte kan användas som utgångspunkt för nollalternativet. Istället måste man utgå från det åkerlandskap som fanns tidigare.

Fastighetsägarna frågar om biotopskyddet för åkerholmar redan är upphävt då detta finns i planen men inte i miljökonsekvensbeskrivningen. Åkerholmarna i området är viktiga att bevara då de ger karaktär till området. Det är tveksamt om beteckningen "park" i detaljplanen kommer att skydda åkerholmarna tillräckligt och det anses att det behövs mer detaljerade instruktioner.

Eftersom kommunen har som miljömål att bevara brukningsvärd åkermark, saknar fastighetsägarna en diskussion som omfattar andra aspekter av konsekvenserna av att bebygga åkermark. I detaljplanen diskuteras endast hur landskapsbilden förändras om åkermark bebyggs.

Gång- och cykelförbindelse till Kulla Vägskäl måste byggas anser fastighetsägarna eftersom antalet permanentboende i området kommer att öka. En gång- och cykelbana är även nödvändig på grund av låg säkerhet på Svinningevägen och kommer att gynna de boende på många sätt. Bland annat ökar den rörligheten i området och gynnar kollektivtrafik användning och därmed hälsa och miljö. Slutligen anser fastighetsägarna att småfåglarna i området måste skyddas genom att till exempel begränsa tillgängligheten i vissa områden ("tillgänglighetsgallring"?).

*Kommentar:*

*Bevara rörelsestråk*

*Detaljplanen omfattar stora sammanhängande natur- och parkstråk både längs vattnet och centralt i planområdet varför tillgången till gångstråk fortsatt är stor.*

*Ingen genomfartstrafik, begränsa biltrafiken*

*Utbyggnader av nya gator i Svinninge ska i största möjliga omfattning göras så att ett kontinuerligt vägnät skapas utan återvändsgator. Detta för att skapa korta avstånd och sprida trafiken jämt i nätet och därigenom undvika intensiv trafik på ett fåtal gator. Forskning har visat att även risken för inbrott blir mindre utan återvändsgator. Den föreslagna huvudgatan mellan Hästängsuddsvägen och Svavelsövägen har efter utställning tagits bort ur detaljplanen. Gatan kommer att detaljplanläggas i en separat plan med kommunalt huvudmannaskap.*

*Allmänhetens tillgång till strandlinjen*

*Strandlinjen runt Skåvsjöholmsudden kommer som idag vara tillgänglig och bl.a. leda till föreslagen "Sea Club" som även ska vara öppen för allmänheten. Gångvägen kommer endast att stängas av vid speciella evenemang. Strandskyddet på udden är emellertid upphävt och udden planlagd med kvartersmark vilket inte ger allmänheten något självklart tillträde.*

*Samfälligheternas skyldigheter och rättigheter*

*Samfälligheterna är som fastighetsägare och huvudmän skyldiga att känna till detaljplanernas rättsverkan.*

*Nollalternativet och försummad mark*

*Åkermarken i norra dalgången har inte brukats på flera år. Kommunen har gjort bedömningen att åkermarken inte är långsiktigt brukbar. Att området tas i anspråk för ny sammanhållen bebyggelse bedöms vara den långsiktigt bästa användningen.*

*Åkerholmarna*

*Planförslaget har huvudsakligen anpassats till de åkerholmar som finns i det gamla odlingslandskapet. Då mindre delar av dessa påverkas av planförslaget har Länsstyrelsen på kommunens begäran beviljat dispens från miljöbalkens generella biotopskydd som omfattar bland annat åkerholmar.*

*Gång- och cykelförbindelse till Kulla Vägskäl*

*Kommunen anser att en snar utbyggnad av GC-väg till Kulla vägskäl är angelägen. Kommunen och Trafikverket planerar för att en GC-väg längs med Svinningevägen. En vägplan håller på att tas fram och bedöms kunna vinna laga kraft i början på 2018 förutsatt att inga överklaganden sker.*

*Skydd av områdets småfåglar*

*Planen säkrar ett sammanhängande grönområde från Karsvreta Träsk, via Boda Skogen till Rydbo Saltsjöbad och Norsundet liksom stora natur/parkområden vid stranden. Djurlivet kommer fortsatt ha goda förutsättningar att röra sig i området. Planförslaget bedöms inte strida mot syftet att trygga goda livsvillkor för djur- och växtlivet.*

**9. Svartgarn 2:342 och 2:137**

Fastighetsägarna motsätter sig alla typer av genomfarter från och till området kring Skåvsjöholm som går via Lilla Badvägen, Saltsjöstigen eller andra vägar inom Rydbo Saltsjöbad Vägörening. De anser att Lilla Badvägen inte är anpassad för mer trafik än den trafik som de boende på vägen och de kringliggande vägarna genererar.

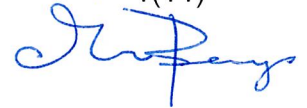
*Kommentar:*

*Utbyggnader av nya gator i Svinninge ska i största möjliga omfattning göras så att ett kontinuerligt vägnät skapas utan återvändsgator. Detta för att skapa korta avstånd och sprida trafiken jämt i nätet och därigenom undvika intensiv trafik på ett fåtal gator. Forskning har visat att även risken för inbrott blir mindre utan återvändsgator. Det ankommer på angränsande vägföreningar att i samverkan med blivande samfällighet för Skåvsjöholm finna en lämplig vägstandard.*

Lars Barrefelt  
Stadsarkitekt

Jonas Carlsson  
Planarkitekt, SWECO

Joe Lindström  
Arkitekt



**Detaljplan för SVINNINGE HANDEL (SVARTGARN 2:506 m.fl),  
i Svinninge, Österåkers kommun, Stockholms län.**

---

Aktuell detaljplan ingick från början i detaljplanen för Skåvsjöholm som syftar till att möjliggöra en utbyggnad av villor, radhus, parhus, servering, konferenscenter, förskola samt gator och parkmark. Innan antagandet av detaljplanen för Skåvsjöholm lyftes norra delen av planområdet ut för att istället utgöra en egen detaljplan. Området som lyftes ut omfattade en ny skola, Svinninge handel, bensinstation och tre bostadsfastigheter. Aktuell detaljplan innefattar enbart Svinninge handel och bensinstationen.

Aktuellt planområde samrådes som en del av detaljplanen för Skåvsjöholm under tiden 27 november 2008 - 9 januari 2009 var på utställning 19 maj – 9 juni 2014. Efter uppdelningen till en egen plan har planförslaget ställts ut på nytt under tiden 27 juni - 19 augusti 2019. Planförslagets handlingar fanns tillgängliga i Alceahuset, Hackstavägen 22. Handlingarna fanns även utställda i Information Österåkers lokaler i Åkersberga centrum samt på kommunens webbplats.

Totalt 8 stycken yttranden har inkommit under utställningstiden. Samtliga inkomna skriftliga yttranden från utställningen redovisas och kommenteras i detta utlåtande.

**Inkomna yttranden**

Remissinstanser

---

- |                                |               |
|--------------------------------|---------------|
| 1. Länsstyrelsen               |               |
| 2. Lantmäteriet                | Ingen erinran |
| 3. Postnord                    |               |
| 4. Skanova                     |               |
| 5. Telia Company AB            |               |
| 6. Storstockholms brandförsvär |               |
| 7. E.ON                        |               |

Sakägare

---

- |               |  |
|---------------|--|
| 8. Sakägare 1 |  |
|---------------|--|

### Sammanfattning av revideringar av utställningsförslaget.

- Riskutredningen har reviderats utifrån synpunkter från Länsstyrelsen och Storstockholms brandförsvaret.
- Plankarta och planbeskrivning har reviderats utifrån den reviderade riskutredningen.
- Plankartan har kompletterats med bestämmelser gällande handelshusets placering i förhållande till påfyllningsanslutning till cistern och till mätarskåp.
- Plankartan har kompletterats med bestämmelse om entréers placering i förhållande till påfyllningsanslutning till fasad och till mätarskåp.
- Plankartan har kompletterats med bestämmelse om parkeringars avstånd till påfyllningsanslutning till cistern.
- Plankartans bestämmelse om utformning av brandsäker fasad har kompletterats med bestämmelser om utformning av fönster, ventilationsöppningar, fönster och tak.
- Plankartan har kompletterats med en bestämmelse om att utrymning av handelsbyggnaden ska ske via baksidan av byggnaden från drivmedelsstationen sett.
- Plankartan har kompletterats med en bestämmelse som anger att lossningsplatsen för drivmedel bör utformas så att brandfarlig vätska inte kan rinna mot bebyggelse vid händelse av ett läckage.
- Illustrationsplanen har justerats gällande parkeringars placering.
- Illustrationsplanen har justerats gällande handelsbyggnadens entréer.
- Bestämmelsen om fasadmateriell har tagits bort från plankartan.
- Texten om sedumtak på bensinstationens tak tas bort från planbeskrivningen.
- Ett geotekniskt PM har upprättats. Planbeskrivningen har uppdaterats med information från geotekniskt PM.
- Planbeskrivningen har uppdaterats med information om hur lågpunkterna på fastigheten ska hanteras.
- Redaktionella ändringar av planhandlingarna.

#### 1. Länsstyrelsen

##### Sammanfattande bedömning

Länsstyrelsen bedömer att det finns risk för att planförslagets genomförande innebär att en bebyggelse blir olämplig med hänsyn till människors hälsa eller säkerhet eller till risken för olyckor, översvämning eller erosion.

Inför antagandet måste kommunen beakta riskerna kopplade till bensinstationen (både i förhållande till omgivningen och inom planen). Kommunen behöver arbeta utifrån de vägledning och handböcker som är skrivna utifrån plan- och bygglagens (PBL) krav. Eventuella olycksscenarioer och konsekvenser av dessa behöver tydliggöras och beaktas i planförslagets utformning.

Gällande ras, skred och översvämning efterfrågar Länsstyrelsen att kommunen tydliggör bedömningen av markens lämplighet. Då de två lågpunkterna som finns ska byggas bort är det angeläget att kommunen visar hur man går tillväga för att förhindra översvämning.

Om dessa problem kvarstår vid ett antagande kan Länsstyrelsen komma att ta upp planen för prövning enligt 11 kap. 10 § PBL. Planen kan då komma att upphävas enligt 11 kap. 11 §.

### **Prövningsgrunder enligt 11 kap. 10 § PBL**

Länsstyrelsen har i granskningsskedet följande återstående synpunkter av betydelse för Länsstyrelsens överprövning enligt 11 kap. 10 § PBL.

### **Hälsa och säkerhet**

#### **Riskhänsyn**

Det är positivt att kommunen har identifierat drivmedelstationen som riskkälla och vidtagit åtgärder i syfte att hantera risker förknippade med verksamheten. I riskutredningen som ligger till grund för bedömningen av riskbilden behandlas dock riskerna rörande bensinstationen genom en jämförelse med Myndigheten för samhällsskydd och beredskaps (MSB) handbok *Hantering av brandfarliga gaser och vätskor på bensinstationer*. Den är inte skriven utifrån plan- och bygglagens (PBL) krav på hänsyn till risken för olyckor utan snarare utifrån lagen om brandfarliga och explosiva varor (LBE). I planeringen behöver kommunen beakta och beskriva de särskilda förhållanden som råder i detta specifika fall, till exempel platsens topografi och marklutning, mängd och typ av drivmedel som lagras och hanteras på platsen idag och vad som kan bli aktuellt i framtiden, avstånd till nuvarande intilliggande och framtida planerad bebyggelse och så vidare.

Skyddsavstånd kan inte endast hanteras utifrån LBE då markens lämplighet ska bedömas utifrån PBL. MSB:s handbok *Hantering av brandfarliga gaser och vätskor på bensinstationer* är en vägledning till hur föreskrifterna om hantering av brandfarliga gaser och vätskor kan tillämpas. De skyddsavstånd som anges där gäller inte per automatik när risker ska hanteras enligt PBL. För råd och vägledning avseende riskhänsyn intill bensinstationer vid fysisk planering se exempelvis Länsstyrelsens Rapport 2000:01 *Riskhänsyn vid ny bebyggelse intill vägar och järnvägar med transporter av farligt gods samt bensinstationer*.

Detaljplanen medger att en drivmedelsstation får finnas på platsen tillsammans med kontor och handel. Kommunen behöver beakta hela riskbilden med den planerade drivmedelsstationen och eventuell framtida utformning och utveckling.

Kommunen behöver se över riskbilden förknippad med drivmedelshanteringen på platsen och i förhållande till övrig planerad bebyggelse innanför och utanför planområdets avgränsning. Eventuella olycksscenarier och konsekvenser av dessa behöver tydliggöras och beaktas i planförslagets utformning.

#### **Geoteknik**

I planbeskrivningen finns en beskrivning av geotekniska förhållanden. Kommunen beskriver bland annat att grundläggning- och markförstärkningsåtgärder behöver utföras vid nybyggnation men att området inte bedöms vara känsligt för ras, skred, erosion eller blocknedfall. Länsstyrelsen efterfrågar en tydligare bedömning av markens lämplighet utifrån bland annat risken för ras och skred.

#### **Översvämningrisk**

Kommunen beskriver i planbeskrivningen att det finns två lågpunkter inom planområdet och att dessa ska byggas bort vid detaljplanens genomförande. I den framtagna dagvattenutredningen (Sweco, 2019) bedömer man översvämningrisken för

planområdet Svinninge handelsplats som hög och rekommenderar att hänsyn bör tas vid projektering av framtida marknivåer. Länsstyrelsen kan inte se hur kommunen planerar att höjdsätta marken och efterfrågar en tydligare beskrivning av hur de två lågpunkterna avses att byggas bort. Åtgärder som kommunen bedömer nödvändiga för att säkerhetsställa att översvämningsrisken är omhändertagen ska beskrivas i planbeskrivningen och om möjligt regleras i plankartan.

*Kommunens kommentar:*

*Riskhänsyn*

*Efter utställningen har riskutredningen uppdaterats utifrån Länsstyrelsen och Storstockholms brandförsvares yttrande. Riskutredningen innehåller en objektsbeskrivning, riskidentifiering, riskuppskattning, riskvärdering samt riskreducerande åtgärder. Riskutredningen är gjord ur ett PBL-perspektiv där ett långsiktigt perspektiv har beaktats. Det långsiktiga perspektivet är i detta fall att bensinstationen har kvar den försäljningsvolym som ryms inom nuvarande tillstånd. Anledningen till detta är att tillkomsten av handelshuset kommer att begränsa bensinstationens möjlighet att utöka sin försäljningsvolym. En utveckling av handelshuset har av fastighetsägaren och kommunen bedömts som mer prioriterat än att bensinstationen kan utöka sin försäljning. Riskutredningen har därför gjorts utifrån dagens försäljningsvolym och vad dagens tillstånd medger. Detaljplanen möjliggör handelsbyggnaden utifrån de förutsättningarna. Detaljplanen möjliggör en kompromiss där bensinstationen kan finnas kvar i nuvarande omfattning och handelshuset kan byggas under förutsättning att vissa skyddsåtgärder vidtas. Framtida planerad bebyggelse utanför planområdet bedöms inte påverkas av att bensinstationen finns inom området. Skyddsavstånden som anges i riskutredningen klaras med marginal.*

*Slutsatsen i riskutredningen är att risknivån inom planområdet anses godtagbar om de riskreducerande åtgärderna som redovisas i utredningen implementeras samt att alla skyddsavstånd som anges i utredningen uppfylls. I antagandehandlingarna har planbestämmelser införts för att reglera att handelsbyggnaden uppförs på tillräckligt avstånd från bensinstationens mätarskåp och påfyllningsanslutning till cistern. Planbestämmelser som reglerar riskreducerande åtgärder på handelsbyggnaden har införts på plankartan. Planbeskrivningen har uppdaterats med en sammanfattning av riskutredningen och beskrivning av de planbestämmelser som införts på plankartan. Planförslaget bedöms kunna genomföras utan risk för människors hälsa och säkerhet.*

*Geoteknik*

*Efter utställningen har ett geotekniskt PM gjorts. Planområdets geotekniska förhållanden har studerats av en konsult inom geoteknik. Ett platsbesök har genomförts och slutsatser sammanfattats i ett geotekniskt PM (Sweco, oktober 2019). I PM beskrivs planområdets geotekniska förhållanden och en bedömning av planområdets risk för ras, skred, erosion eller blocknedfall görs. I PM ges ett antal åtgärder som ska beaktas vid detaljprojektering av bebyggelsen. Åtgärderna gäller undersökning av stabilitet för slänt vid busshållplats och stabilitet för slänt vid sydöstra hörnet av fastigheten där utfyllnad med sprängsten har gjorts på lera. Eventuell kvarvarande lera under sprängstensutfyllningen behöver tas bort i samband med utbyggnad av fastigheten. I geotekniskt PM konstateras att det i dagsläget inte finns någon risk för blocknedfall inom fastigheten. I geotekniskt PM konstateras sammanfattningsvis att beskrivna åtgärder ingår i den normala detaljprojekteringen och att detaljplanen därför kan genomföras. Planbeskrivningen har uppdaterats med mer utförlig information från det geotekniska PM:et.*

#### *Översvämningsrisk*

*De lågpunkter som finns på fastigheten är inga naturliga lågpunkter där vatten ska ansamlas. Den största lågpunkten finns i anslutning till den befintliga byggnadens källarplan där vatten ibland ansamlas och orsakar skada på byggnaden. Lågpunkterna byggs bort för att den nya byggnaden inte ska skadas av vatten. Vid byggnation av handelsbyggnaden kommer lågpunkterna att byggas bort genom lokal uppfyllnad av marken på fastigheten. Vattnet kommer istället att tas omhand enligt föreslagen dagvattenhantering med bland annat ett dagvattenmagasin inom fastigheten. Avrinningen på fastigheten förbättras genom att marken lutas bort från byggnaden. Detaljerad projektering av detta kommer göras inför bygglovsskedet. Plankartan reglerar därför inte exakt höjdsättning av marken. Planbeskrivningen har uppdaterats med informationen.*

## **2. Lantmäteriet**

Lantmäteriet har ingen erinran över utställningshandlingarna.

*Kommunens kommentar:*

*Yttrandet medför ingen justering av planhandlingarna.*

## **3. Postnord**

Postnord har i uppdrag att tillhandahålla den samhällsomfattande posttjänsten vilket bland annat innebär att det är Postnord som ska godkänna placeringen och standarden på postmottagningsfunktionen. I denna roll representerar Postnord samtliga postoperatörer som är verksamma i det aktuella området.

Post ska kunna delas ut miljövänligt, kostnadseffektivt och med hänsyn till arbetsmiljön för chaufförer och brevbärare. För att det ska kunna genomföras i praktiken behöver utdelningen standardiseras.

Vid nybyggnation av villor och radhus placeras postlådan i en lådsamling vid infarten till området. I flerfamiljshus ska man ta emot sin post i en fastighetsbox på entréplan.

Kontakta Postnord i god tid för dialog gällande godkännande av postmottagning i samband med nybyggnation. En placering som inte är godkänd leder till att posten inte börjar delas ut till adressen.

*Kommunens kommentar:*

*Yttrandet medför ingen justering av planhandlingarna.*

## **4. Skanova**

Skanova bifogar karta med markförlagda ledningar i och i anslutning till planområdet. Skanova förväntar sig att åtgärder för nya serviser till att kunna ansluta detaljplaneområdet till Skanovas nät meddelas, möjliggörs och bevakas under ledningssamordningen i kontakter med Skanovas representant för området. Skanova önskar att så långt möjligt behålla befintliga teleanläggningar i nuvarande läge för att undvika olägenheter och kostnader som uppkommer i samband med flytning. Tvingas Skanova vidta undanflyttningsåtgärder eller skydda telekablar för att möjliggöra den föreslagna ledningsförläggningen förutsätter Skanova att den part som initierar åtgärden även bekostar den.



*Kommunens kommentar:*

*Enligt bifogad karta har Skanova inga ledningar inom planområdet. Yttrandet medför ingen justering av planhandlingarna.*

#### **5. Telia Company AB**

Telia Company AB äger Skanova och hänvisar till ledningskarta från Skanova. Se yttrande nummer 4.

*Kommunens kommentar:*

*Se svar till yttrande nummer 4.*

#### **6. Storstockholms brandförsvaret**

##### **Hantering av olycksrisker**

SSBF vill påpeka att det är vanligt att de avstånd som enligt lag (2010:1011) om brandfarliga och explosiva varor (LBE) erfordras för att få tillstånd att bedriva verksamhet likställs med en tillräcklig riskhantering för att avgöra om markanvändningen är lämplig med hänsyn till de krav som Plan- och bygglagen (2010:200) (PBL) respektive Miljöbalken (1998:808) (MB) ställer på hantering av olycksrisker i samband med fysisk planering. Den som yrkesmässigt hanterar brandfarliga vätskor skall i enlighet med 9 § LBE se till att det finns en tillfredsställande riskutredning som visar att de brandfarliga vätskorna kan hanteras på ett betryggande sätt. Avstånden från föreskrifter, allmänna råd och handböcker till LBE är bland annat beräknade utifrån dimensionerande skadeutfall och schablonmässiga antagande. Detta innebär att det inte kan dras en slutsats om att det går att använda avstånden från LBE som ett mått på tillräcklig säkerhet enligt PBL bland annat av den anledningen att det är oklart vilka kriterier som avstånden är grundade på. En analys bör alltså göras avseende konsekvensavstånd visar på att LBE-avstånden kan antas vara tillräckliga även ur ett PBL-perspektiv.

Länsstyrelsen i Stockholm och Boverket föreslår också ett riskhanteringsavstånd om 100 meter till bensinstationer i fysisk planering. Inom detta avstånd skall risksituationen utifrån påverkan på människa analyseras och bedömas. En riskutredning enligt LBE ska ha ett perspektiv på nuläget och förändras verksamheten söks sedan ett nytt tillstånd. En riskbedömning enligt PBL bör däremot innehålla ett långsiktigt perspektiv. Hanteringen inom bensinstationen kan förändras till andra drivmedel eller andra mängder. Exploateringen i området kan till exempel medföra en förhöjd förbrukning och avsevärt fler transporter vilket bör tas hänsyn till.

En riskbedömning i samband med fysisk planering bör vara ett bedömningsunderlag som tas fram i ett tidigt skede av planeringsprocessen. Det bör utföras en riskbedömning i detaljplaneskede om man bygger intill en bensinstation och/eller om bensinstation är belägen inom planområde och räcker alltså inte bara redovisa avstånd enligt MSB:s handbok baserad på föreskrifter och allmänna råd utifrån LBE-lagstiftningen. En riskbedömning består av en riskidentifiering, en riskanalys och en riskbedömning utifrån valda bedömningskriterier. Hur omfattande den ska vara bör bedömas från fall till fall. För en detaljplan bör den även beakta ett långsiktigt perspektiv.

### Upprättad riskutredning

Upprättad riskutredning redovisar LBE-avstånd och skriver endast kort i slutsatsen att riskerna från bensinstationen och för transporter bedöms som låga eftersom stationen har försumbar försäljningsvolym. Detta görs utan riskidentifiering, riskanalys och riskbedömningskriterier utifrån valda bedömningskriterier.

SSBF anser att föreslagen plan inte uppfyller nödvändiga krav på skydd och säkerhet för personer som behöver besöka eller som vistas/arbetar i fastigheten. I riskutredningen presenteras en ståndpunkt som anger att handelsbyggnaden likställs med en stationsbyggnad. Detta i sin tur leder till att säkerhetsavstånden kan kraftigt minskas. SSBF:s tolkning av gällande LBE-lagstiftning är att planerad handelsbyggnad inte är en stationsbyggnad. I byggnader planeras flertal verksamheter som inte har faktiskt koppling till drivmedelsförsäljningen. Även verksamheter i byggnaden har inte rådighet att påverka drivmedelsförsäljningen och hantering av brandfarliga varor på bensinstationsområdet. Därför skall avstånden om 25 meter till påfyllnadsplats och 18 meter till mätarskåp vara vägledande då placering av byggnad och tillkommande parkeringsplatser för handelsverksamheten projekteras fram. Om fortsatt hanteringstillstånd söks så kommer föreslagen plan omöjliggöra fortsatt tillstånd för hanteringen.

Föreslagen byggnadsplacering innebär att tillgängliga parkeringsplatser för handelsverksamheten placeras intill påfyllnadsplatsen. Detta innebär att kunder som inte har avsikt att köpa drivmedel behöver passera genom pumpområdet. Det är inte lämpligt att obehöriga (t.ex. kunder till handeln) passerar genom spillzoner eller närmre än 12 meter från påfyllningsanslutning till cistern.

Eftersom den nya handelsbyggnaden inte kan klassas som stationsbyggnad gäller ett avstånd om 25 meter till påfyllningsanslutning och 18 meter till mätarskåp. Avståndet mellan handelsbyggnaden och påfyllningsanslutningen kan halveras om vägg mot spillzon är av obrännbart material och lägst brandteknisk klass EI60 utan ventilationsöppningar och brandtekniskt oklassade fönster enligt MSB:s handbok. Dock bör en riskutredning tas fram för att se om avståndet på 18 meter mellan handelsbyggnaden och mätarskåp kan minskas. Hela avståndet om 25 meter gäller dock för in- och utgångar vilket bör regleras i plankartan och inte illustrerat felaktigt i ritningar. Det kan alltså inte finnas några entréer mot bensinstationen. Det bör också framgå att fönster i fasad ska erhålla brandteknisk klass EI30 mot bensinstationen. Önskar kommun ha stora brandklassade fönster i fasad mot bensinstationen bör utredas om det är praktiskt genomförbart. SSBF ställer sig också tveksam till om valet av fasadmaterialet är lämpligt intill en bensinstation.

Skyddsåtgärder som bedöms nödvändiga utifrån upprättad riskutredning bör alltid om möjligt skrivas in som planbestämmelse i plankarta. Detta för att skyddsåtgärden ska bli juridiskt bindande och vara giltig över tid. Avstånd till parkering och byggnader från bensinstationen bör fastställas inom planen. Det räcker inte med "12 meter mellan påfyllnadsplats och byggnad" och att fasaden är klassad. Det bör tydlig framgå att kunder inte behöver passera tankningsområden. Avstånd till mätarskåp bör även regleras och inte bara avstånd till cisterner.

Det bör framgå i plankartan likt riskutredningen påpekar: "att lossningsplatsen för drivmedel bör utformas så att brandfarlig vätska inte kan rinna mot planerad bebyggelse vid händelse av ett läckage, alternativt kan en strålningsberäkning med hänsyn till exponering mot planerad nybyggnation utföras".

SSBF anser att kommunen bör arbeta om planen med ansatsen att handelsbyggnaden inte kan bedömas som stationsbyggnad och även utföra en djupare riskbedömning. Denna bör också innefatta motivering av avstånd och logistik inom området. In- och utfart, in- och utgångar samt parkeringsplatser till handeln bör vara separat från bensinstationens område. SSBF rekommenderar även att kommunen redovisar redan i planhandlingar hur utfarter etc. ska lösas.

Att anlägga sedumväxter på bensinmackens tak är ytterst olämpligt då sådant ytskikt kan bidra till snabbare och häftigare brandförlopp.

SSBF vill även informera om att för övriga verksamheter i närheten av en bensinstation gäller förbudzoner om 12 meter från heta arbeten och övriga tändkällor. Angående avvikelser från godtagbart avstånd till busshållplats kan SSBF i detta skede inte garantera LBE-tillstånd utan åtgärd. Detta är en fråga som avgörs då riskutredningen i tillståndsansökan tas fram. Det som är viktigt i bedömningen kring avstånd till påfyllningspunkten till cistern är att inte tändkällor finns i omgivningen.

#### **Möjlighet till räddningsinsatser**

Vid planering av ny bebyggelse behöver hänsyn tas till tillgång av brandvatten. Utifrån SSBF:s underlag ser det ut som att brandpostsystemet i området är glest. Alternativt brandvattensystem bör endast tillämpas normalt för mindre bostadsbebyggelse med högst tre våningar. SSBF anser följaktligen att behovet av nya brandposter i området bör ses över i samråd med förvaltaren av brandpostnätet. För ett konventionellt brandpostsystem rekommenderar SSBF ett avstånd om 75 meter från brandpost till uppställningsplats för räddningsfordon, dvs. 150 meter mellan två brandposter. Mer information om SSBF:s syn gällande brandvatten finns i vägledningsdokument VL2014-12.

#### **Övrigt**

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

#### *Kommunens kommentar:*

##### *Hantering av olycksrisker*

*Efter utställningen har riskutredningen uppdaterats utifrån Länsstyrelsen och Storstockholms brandförsvars yttrande. Riskutredningen innehåller en objektsbeskrivning, riskidentifiering, riskuppskattning, riskvärdering samt riskreducerande åtgärder. Riskutredningen har justerats så att handelshuset inte klassas som en stationsbyggnad utan som en så kallad A-byggnad. I riskutredningen redovisas att LBE-avstånden anses tillräckliga även ur ett PBL-perspektiv och därmed aktuella för denna detaljplan. Riskutredningen konstaterar dessutom att avstånden kan minskas om vissa riskreducerande åtgärder vidtas. Riskutredningen är gjord ur ett PBL-perspektiv där ett långsiktigt perspektiv har beaktats. Det långsiktiga perspektivet är i detta fall att bensinstationen har kvar den försäljningsvolym som ryms inom nuvarande tillstånd. Anledningen till detta är att tillkomsten av handelshuset kommer att begränsa bensinstationens möjlighet att utöka sin försäljningsvolym. En utveckling av handelshuset har av fastighetsägaren och kommunen bedömts som mer prioriterat än att bensinstationen kan utöka sin försäljning. Riskutredningen har därför gjorts utifrån dagens försäljningsvolym och vad dagens tillstånd medger. Detaljplanen möjliggör handelsbyggnaden utifrån de förutsättningarna. Detaljplanen möjliggör en kompromiss där bensinstationen kan finnas kvar i nuvarande omfattning och handelshuset kan*

*byggas under förutsättning att vissa skyddsåtgärder vidtas. Framtida planerad bebyggelse utanför planområdet bedöms inte påverkas av att bensinstationen finns inom området. Skyddsavstånden som anges i riskutredningen klaras med marginal.*

#### *Upprättad riskutredning*

*I riskutredningen konstateras att avståndet om 25 meter mellan byggnad och påfyllningsanslutning till cistern kan halveras om vissa riskreducerande åtgärder görs på byggnaden. Samma riskreducerande åtgärder gör att även avståndet om 18 meter mellan byggnad och mätarskåp kan halveras. Plankartan har uppdaterats med bestämmelser gällande handelsbyggnadens placering och utformning för att säkerställa att de riskreducerande åtgärderna blir bindande.*

*Plankartan styr att fasad mot spillzonerna inom drivmedelsstationen ska vara av obrännbart material och lägst brandteknisk klass EI 60. Inga ventilationsöppningar och brandtekniskt oklassade fönster får finnas i fasad mot spillzoner. Hela avståndet om 25 meter från påfyllningsanslutningen till cistern samt 18 meter från mätarskåp gäller för in- och utgångar till handelsbyggnaden. Plankartan har uppdaterats med en planbestämmelse om detta. Plankartan styr även att taket på handelsbyggnaden ska utföras av obrännbart material. Utrymning av handelsbyggnaden ska kunna ske via baksidan av byggnaden från drivmedelstationen sett. Spillzonernas funktionalitet ska säkerställas och vid behov upprustas vid påfyllningsanslutningen till cistern samt mätarskåpen. Spillzonerna ska utformas så att brandfarlig vätska inte kan rinna mot bebyggelse vid händelse av ett läckage. Plankartan har även en planbestämmelse som anger att parkeringsplatser ska placeras minst 12 meter från påfyllningsanslutning till cistern. Parkeringsplatserna ska placeras så att besökare till handelsbyggnaden inte behöver köra inom spillzonerna vid cistern och pumpar.*

*Illustrationsplanen har justerats för att visa på hur planförslaget kan utformas för att uppfylla bestämmelserna om placering av byggnad, parkeringsplatser och entréer.*

*Bestämmelsen om fasadmaterial som brandförsvaret ansåg vara olämplig har tagits bort från plankartan. Texten om sedumtak på bensinstationens tak har tagits bort från planbeskrivningen.*

*I planförslaget kvarstår en in- och utfart till området då det inte är möjligt att skapa fler in- och utfarter. Möjligheten att separera trafiken inom planområdet bedöms dock kunna uppfyllas genom plankartans bestämmelser om var parkeringar får placeras. I riskutredningen förslås att körfält kan markeras för att visa hur trafikanter som enbart besöker handelsbyggnaden ska köra och gå för att nå parkeringarna utan att behöva köra inom spillzonerna.*

*I riskutredningen förs ett resonemang gällande busstationen och eventuella risker för de som vistas vid busshållplatsen. Slutsatsen är att avståndet mellan busshållplatsen och bensinstationen bedöms utgöra ett tillfredsställande skyddsavstånd. Detta baseras på att leveranser till bensinstationen sker på natten när få resenärer vistas vid busshållplatsen. Vid busshållplatsen finns en kur som vid behov skulle kunna brandklassas för att öka säkerheten.*

*Slutsatsen i riskutredningen är att risknivån inom planområdet anses godtagbar om de riskreducerande åtgärderna som redovisas i utredningen implementeras samt att alla skyddsavstånd som anges i utredningen uppfylls. Plankartan har uppdaterats med ovan beskrivna planbestämmelser. Planbeskrivningen har uppdaterats med en*

*sammanfattning av riskutredningen och beskrivning av de planbestämmelser som införts på plankartan. Planförslaget bedöms kunna genomföras utan risk för människors hälsa och säkerhet.*

*Möjlighet till räddningsinsatser*

*Roslagsvatten bygger ut och förvaltar det allmänna dricksvattenledningsnätet. Det dimensioneras även för brandposter. Närmaste brandpost för Svinninge handel finns inom cirka 90 meter. Enligt Roslagsvatten är det i dagsläget inte aktuellt att komplettera med fler brandposter. Aktuell detaljplan innebär ingen förändring av dricksvattenledningsnätet. I den intilliggande detaljplanen, detaljplan för Skåvsjöholm 1, planeras det för nya bostäder och vägar och där planeras för konventionellt brandpostsystem med 150 meter mellan två brandposter.*

**7. E.ON**

E.ON Värme i Stockholm har inget att erinra, då området ligger långt ifrån befintligt fjärrvärmenät och inga planer på utbyggnation till området finns i dagsläget.

*Kommunens kommentar:*

*Yttrandet medför ingen justering av planhandlingarna.*

**8. Sakägare 1**

Sakägare 1 har inkommit med två stycken yttranden. Yttrandena är likartade och sammanfattas till ett yttrande nedan.

Som granne mitt emot anser vi att den nya detaljplanens höga hus på 8 meter väsentligt kommer att förfula, skymma solens söderläge och sänka värdet på vår tomtmark som villatomt. Verksamheten är dessutom motor-baserad och har inte tillräckligt med allmänt intresse anser vi. Det vill vi överklaga.

Om vår tomt skulle beviljas att bebyggas med kommersiell verksamhet och betraktas som industritomt, ser vi inga problem med den nya höga byggnaden på Svinninge handel. Då kan vi vara med och skapa balans i området. Då vill vi inte överklaga.

Vi vill gärna se allmännyttig kommersiell verksamhet i området som matbutiker, restaurang och secondhandbutiker (som barnkläder) och närodlat. Vi anser inte att fyrhjulingar och vattenskotrar fungerar på den platsen. Mitt i korsningen där människor pendlar till sina bostäder, ev hämta skolbarn och bussar till jobbet.

Men om vi får möjlighet att skapa balans med en industritomt där vi får vara med och utveckla bättre allmän service. Då vill vi inte överklaga.

Då den nya detaljplanen antas vill vi att vår tomtmark inkluderas i Svinninge handelsområde.

Eftersom detaljplanen nu ritas om vill vi gärna ta upp detta ärende/fråga igen. Om kommunen skulle vara intresserad av att köpa tomten och skapa kommersiell verksamhet som till exempel en större matbutik eller sälja till ett företag som kan skapa det finns det eventuellt ett litet intresse för det.

*Kommunens kommentar:*

*Detaljplanen medger en byggnad med en nockhöjd på 8,5 meter. Höjden är inte högre än en vanlig tvåvåningsvilla och bedöms inte i någon större utsträckning påverka Sakägare 1 varken vad gäller solförhållande, utsikt eller fastighetsvärde.*

*Detaljplanen reglerar att planområdets markanvändning får vara handel, kontor och bilservice. Kommunen styr inte vilken typ av verksamhet som fastighetsägaren väljer att etablera på fastigheten så länge det är inom ramen för dessa markanvändningsområden.*

*Fastigheten som ägs av Sakägare 1 är planlagd i "Detaljplan för Trygarn" som vann laga kraft 2008-11-04. Fastigheten är planlagd som B<sub>1</sub> (bostäder, mindre icke störande verksamheter som frisör och hemmakontor). Planen har en genomförande tid på 15 år från den dag planen vann laga kraft, det vill säga fram till 2023-11-04.*

*Genomförandetiden är den tid inom vilken en detaljplan är tänkt att genomföras. Före genomförandetidens utgång får planen inte ändras, ersättas eller upphävas mot berörda fastighetsägares vilja. Undantag är dock om en ändring är nödvändig på grund av nya förhållanden av stor allmän vikt, som inte kunnat förutses vid planläggningen.*

*Kommunen anser inte att fastighetsägarnas önskemål uppfyller kriteriet för att kunna ändra detaljplanen innan genomförandetidens utgång. Det är dessutom inte möjligt att utöka aktuell detaljplans planområde så här sent i planprocessen då det skulle utöka sakägarkretsen och planförslaget skulle behöva samrådas på nytt. Fler sakägare skulle beröras av en ändring från bostadsfastighet till industrifastighet, speciellt om det sker under gällande detaljplans genomförandetid. Under genomförandetiden har fastighetsägare en garanterad byggrätt i enlighet med planen och man förutsätter att omkringliggande fastigheter endast får utvecklas i enlighet med detaljplanen.*

*Om önskemål om planändring kvarstår efter det att genomförandetiden för "Detaljplan för Trygarn" har gått ut kan fastighetsägarna ansöka om planbesked. Kommunen tar då ställning till om en ny detaljplan ska upprättas för fastigheten. Vid positivt planbesked påbörjas en planprocess där berörda sakägare får möjlighet att lämna synpunkter på planförslaget.*

*Yttrandet medför ingen justering av planhandlingarna.*

Maria Bengs  
Planchef