DIARIENUMMER KS2012.486

SAMMANSTÄLLNING YTTRANDEN

SAMHÄLLSBYGGNADSFÖRVALTNINGEN 2017

Yttranden under samråd Fördjupad översiktsplan Norra Vallentuna och Lindholmen

Vallentuna kommun

Innehåll

Inledning 1

Yttranden 2

1. Länsstyrelsen 2

2. Av Länsstyrelsen samordnade yttranden 11

2.1 Försvarsmakten 11

2.2 Skogsstyrelsen 11

2.3 Statens fastighetsverk 12

2.4 Svenska kraftnät 12

2.5 Trafikverket 14

3. Polismyndigheten 16

4. Stockholms Läns Landsting 19

4.1 Tillväxt och regionplanenämnden 19

4.2 Trafikförvalntingen 21

5. Lantmäteriet 26

6. Kommuner 26

6.1 Nämnder och partier i Vallentuna kommun 26

6.2 Övriga kommuner 28

7. Teknisk försörjning 30

7.1 E.ON Värme 30

7.2 Elverket 30

7.3 Käppalaförbundet 30

8. Bransch- och intresseorganisationer 31

8.1 Vallentuna hembygdsförening 31

SAMHÄLLSBYGGNADSFÖRVALTNINGEN
186 86 VALLENTUNA
TFN: 08-587 850 00
SBF@VALLENTUNA.SE

8.2 LRF Vallentuna-Täby 32

8.3 Markims hembygdsförening 33

8.4 Vallentuna Naturskyddsföreningen 34

9. Övriga yttranden 37

SAMHÄLLSBYGGNADSFÖRVALTNINGEN
186 86 VALLENTUNA
TFN: 08-587 850 00
SBF@VALLENTUNA.SE

Inledning

Följande dokument är en sammanställning av inkomna yttranden. Ställningstaganden till dessa yttranden redovisas i en samrådsredogörelse när det reviderade planförslaget går ut på granskning. I Dokumentet har yttranden avpersonifierats med följande markering ~~xxxxxxxxx~~.

Yttranden

1. Länsstyrelsen

Det här är Länsstyrelsens samrådsyttrande över det förslag till fördjupning av översiktsplanen för Norra Vallentuna och Lindholmen som Vallentuna kommun har överlämnat för samråd enligt 3 kap. 9 § plan- och bygglagen, PBL (2010:900).

Inledning

Stockholms län växter stadigt och ett bostadsbyggande som både håller hög volym och hög takt är avgörande för länets utveckling. Kommunernas översiktsplanering är en grundbult i detta arbete.

En aktuell fördjupning av översiktsplanen med tydliga ställningstaganden underlättar framtida detaljplanering för bostadsbebyggelse och är därför ett verktyg för att nå målsättningar om ett ökat bostadsbyggande.

Länsstyrelsens uppdrag

Statens inflytande och påverkan i den kommunala översiktsplaneringen ska utövas främst under samrådet. Under samrådet ska länsstyrelsen särskilt ta tillvara och samordna statens intressen, tillhandahålla underlag för kommunens bedömningar och ge råd i fråga om allmänna intressen enligt 2 kap. PBL. Länsstyrelsen ska vidare särskilt verka för att riksintressen enligt miljöbalken tillgodoses, att miljökvalitetsnormer enligt miljöbalken följs, att mellankommunala frågor samordnas på ett lämpligt sätt och att bebyggelse inte blir olämplig med hänsyn till människors hälsa eller säkerhet eller till risken för olyckor, översvämning eller erosion.

I rollen att samordna statens intressen har Länsstyrelsen inhämtat synpunkter på förslaget till översiktsplan från Försvarsmakten, Fortifikationsverket, Skogsstyrelsen, Svenska kraftnät, Swedavia, Statens fastighetsverk, Trafikverket Region Stockholm och Vattenfall eldistribution AB. Inkomna yttranden bifogas. Länsstyrelsen har även tagit del av yttrande från Tillväxt- och regionplaneförvaltningen och Trafikförvaltningen vid Stockholms läns landsting.

Samrådsyttrandet är uppdelat i tre delar. Först kommer våra övergripande synpunkter på planförslaget. Synpunkterna under rubrik ”Länsstyrelsens synpunkter” kopplar till de frågor Länsstyrelsen har att bevaka i utställningsskedet enligt 3 kap. 16 § PBL. De synpunkter som framförs under rubrik ”Länsstyrelsens råd angående allmänna intressen” är att betrakta som råd i enlighet med 3 kap. 10 § punkt 2 PBL, där det framgår att länsstyrelsen under samrådet ska ge råd i fråga om allmänna intressen.

Övergripande synpunkter

Länsstyrelsen stödjer kommunens ambition att skapa förutsättningar för ett ökat bostadsbyggande i kollektivtrafiknära lägen. Det planerade bostadstillskottet är ett viktigt bidrag till länets bostadsmarknad.

Det är också värdefullt att utbyggnadsförslaget till stor del tar avstamp i lokala planeringsförutsättningar och värden som är viktiga för områdets identitet. Flera av dessa behöver dock utredas vidare för att möjliggöra en bedömning av hur väl planförslaget tar hänsyn till befintliga värden i området.

Fördjupningen av översiktsplanen behöver kompletteras med kartor som tydligare visar den tänkta bebyggelseutvecklingen för att ge bättre stöd i tolkningen av planförslaget. Det är angeläget att komma ihåg att fördjupningen av översiktsplanen utgör beslutsunderlag även för myndigheter utanför kommunen, som inte har samma lokalkännedom.

Länsstyrelsen synpunkter på statliga och mellankommunala intressen

Synpunkterna i detta avsnitt kopplar till de frågor som vi även har att bevaka i utställningsskedet enligt 3 kap. 16 § plan- och bygglagen.

Riksintressen

Kulturmiljövården – riksintresse enligt 3 kap. 6 § miljöbalken

Planområdet ligger inte inom något riksintresse för kulturmiljövård, men tre riksintressen angränsar området (Markim-Orkesta, Vada-Össeby-Garn och Skålhamravägen). Länsstyrelsen bedömer att en analys över påverkan av de utpekade vägreservaten på riksintressena bör göras.

Vägledning

Länsstyrelsen vill uppmärksamma kommunen på den översyn av länets riksintressen för kulturmiljövården som Länsstyrelsen genomför de närmsta åren. Arbetet förväntas resultera i uppdaterade underlag och beskrivningar av riksintresseområdena och deras värde. Även avgränsningar och värdetexter kommer att ses över om det finns behov. En dialog kommer att föras med kommunen under översynen.

Kommunikationer – riksintresse enligt 3 kap. 8 § miljöbalken

Roslagsbanan är utpekad av Trafikverket som en anläggning av riksintresse för kommunikationer. Länsstyrelsen bedömer att den föreslagna utvecklingen kan genomföras utan att påtaglig skada på riksintresset uppstår om den fortsatta planeringen förhåller sig till restriktioner vad gäller eventuella framtida mark-anspråk, riskhänsyn (skyddsavstånd, elsäkerhet, barriäreffekter och spårspring), influensområde för buller och vibrationer. Länsstyrelsen vill därför hänvisa till den precisering av Roslagsbanan som riksintresse som tagits fram av Trafikverket. Där framgår de anspråk Roslagsbanan ställer på markanvändning och omgivningar. *”Roslagsbanan – precisering av riksintresse”*, 2015. Det är viktigt att det framgår av planförslaget hur kommunen avser att ta hänsyn till riksintressepreciseringen.

Planen behöver förtydligas vad gäller hänsyn till den depå för Roslagsbanans nya fordon som förväntas vara färdig 2019, Molnbydepån. Framtida markanvändning i Molnbydepåns närhet måste planeras med hänsyn till depåverksamhetens influensområde och med hänsyn till risk för urspårning, buller, vibrationer, brandrisk och ljusstörning.

De åtgärder som trafikförvaltningen genomför i Molnby, Ormsta och Lindholmen bör beskrivas i planförslaget. Se yttrandet från Trafikförvaltningen för ytterligare information.

Den föreslagna avgreningen av Roslagsbanan till Arlanda är en grundläggande förutsättning för att stora delar av utbyggnadsförslaget ska kunna genomföras. Landstinget avbröt under våren 2016 arbetet med att utreda tvärförbindelsen till Arlanda efter att landstingsfullmäktige i budgeten för år 2017 beslutade att inte fortsätta den pågående planeringsstudien. Trots att landstinget beslutat att inte fortsätta studien anser Länsstyrelsen att kommunen i planförslaget kan redovisa reservat för en ny linje till Arlanda. Det är dock viktigt att det tydligt framgår att reservaten pekas ut för att möjliggöra en spårutbyggnad, eftersom kommunen inte själva kan ta beslut att järnvägen ska byggas. Järnvägen planeras och prövas enligt lag om byggande av järnväg, vilket betyder att åtgärden planeras och projekteras av järnvägsbyggaren, i det här fallet Trafikförvaltningen, och rättsligen prövas av Trafikverket. Det är också bra om beskrivningen av reservaten stäms av med Trafikförvaltningen.

Den station som föreslås inom område ”strategiska tätortsutvecklingen” har inte utretts av trafikförvaltningen. De framför att en ny station behöver utredas utifrån hela systemet för att säkerställa genomförbarheten innan en lokalisering kan redovisas i planen. De framför även att de inte har för avsikt att stänga Molnby station, vilket bör framgå av planförslaget. Vad gäller den planskildhet som krävs vid en ny vägförbindelse mellan Norra Vallentuna Nordväst och Arningevägens förlängning bör planen ange att en planskildhet behövs men inte hur den ska lösas.

I planhandlingarna har kommunen angett att kommunfullmäktige en gång per mandatperiod ska pröva de delar av fördjupningen av översiktsplanen som är beroende av Roslagsbanans avgrening till Arlanda till dess att slutligt beslut om avgreningen har tagits. Länsstyrelsen anser att det är positivt att kommunen på detta sätt avser hålla fördjupningen aktuell.

Kommunen berörs av Arlanda flygplats MSA-yta (Minimum Sector Altitude). Mycket höga byggnader, master och vidkraftverk inom MSA-ytan kan utgöra hinder i luftrummet och därmed ha negativ inverkan på flygtrafiken. Det är därför lämpligt att redovisa MSA-ytorna i planen. Förutom de ytor som har med flygrörelser att göra, finns Luftfartsverkets system för kommunikation, navigation och övervakning (CNS-systemen). Dessa är en förutsättning för flygverksamhetens funktion och är en del av riksintresset. Luftfartsverket som sakägare bevakar dessa genom att få in alla bygglov och planer som rör objekt över 20 meter över markytenivå. Detta bör framgå av planen.

Energidistribution, 3 kap. 8 § miljöbalken

I planförslaget anges att den befintliga 220 kV-ledningen kan behöva markförläggas och att detta ska hanteras i samband med detaljplanering av området. Länsstyrelsen vill framhålla att en bedömning av om det är lämpligt att markförlägga stamnätsledningen ska göras av Svenska kraftnät. En sådan bedömning baseras på analyser av risken för olyckor men också på frågor kopplade till driftsäkerhet och möjlighet till effektiva reperationer som är viktiga delar för kommunens och regionens elförsörjning. Förslaget till teknikval görs sedan i koncessionsansökan och det slutliga beslutet fattas av Energimarknadsinspektionen.

I planförslaget redovisas även ett reservat för en framtida stamledning om högst 220 kV intill den nordostliga regionledningen från Ubby. Svenska kraftnät har framfört att en ledning här inte längre är aktuellt från deras sida. Reservatet behöver därför inte redovisas i planen.

Se vidare Svenska kraftnätsyttrande för vägledning kring hänsyn vid planering av ny bebyggelse invid befintliga och planerade stamnätsledningar.

Totalförsvaret – riksintresse enligt 3 kap. 9 § miljöbalken

Det finns inga öppet redovisade riksintressen för totalförsvarets militära del inom planområdet. Det är dock viktigt att det framgår av planen att vissa riksintressen för totalförsvaret inte kan redovisas öppet av sekretesskäl. Det kan gälla exempelvis spanings-, kommunikations- och underrättelsesystem. De flesta av Sveriges kommuner är i olika omfattning berörda av den här typen av riksintressen. Det är särskilt viktigt att belysa att hela landets yta är samrådsområde för objekt högre än 20 m utanför, och högre än 45 m inom, sammanhållen bebyggelse. Länsstyrelsen hänvisar till Försvarsmaktens yttrande som inkluderar ett förslag på text angående riksintressen för totalförsvarets militära del som bör inkluderas i planförslaget.

Miljökvalitetsnormer för vatten

Kommunen visar i planförslaget en medvetenhet om vikten av att uppnå miljökvalitetsnormerna och det är positivt att den dagvattenpolicy som Oxundaåns vattenvårdssamverkan har tagit fram ska följas i den fortsatta planeringen. För att planen ska ge stöd i arbetet med att identifiera eventuella svårigheter med att följa beslutade miljökvalitetsnormer föreslår Länsstyrelsen att kommunen inkluderar en beskrivning i text- och kartform av de vattenförekomster som berörs av planen. Det gäller de yt- och grundvatten som har klassats och fått beslutade miljökvalitetsnormer av vattenmyndigheten i Norra Östersjöns vattendistrikt. Beskrivningen bör inkludera en bedömning av hur de berörda vattenförekomsternas status kan komma att påverkas av planens genomförande.

Det är positivt att det i planförslaget finns en beskrivning av avrinningsområden och dagvatten, där även miljökvalitetsnormer för vatten tas upp. Här bör även eventuella behov av gemensamma dagvattenlösningar för att säkerställa att miljökvalitetsnormerna inte äventyras redovisas.

Vägledning

Länsstyrelsen vill informera om att EU-domstolen i en dom som meddelades den 1 juli 2015, mål C461/13, gällande hur miljökvalitetsnormerna enligt ramdirektivet för vatten ska tolkas och tillämpas i tillståndsärenden, funnit att medlemsstaterna är skyldiga att inte meddela tillstånd till verksamheter som riskerar att orsaka en försämring av status eller när uppnående av god ekologisk ytvattenstatus äventyras. I domen tolkar EU-domstolen också begreppet försämring i ramdirektivet såsom en försämring till en lägre klass för en enskild kvalitetsfaktor, även om inte den sammanvägda statusen försämras. Vidare anser domstolen att för en kvalitetsfaktor som redan befinner sig i lägsta klass innebär varje försämring av denna en försämring av status.

En slutsats av domen är att det i planärenden kommer ställas större krav på att visa att planförslaget inte riskerar att leda till en försämring av status eller att det äventyrar att miljökvalitetsnormer för vatten kan följas.

Mellankommunala frågor

Gröna kilar

Länsstyrelsen vill framföra att kommunen gör ett bra arbete inom den mellankommunala samverkan för att bevara, utveckla och tillgängliggöra de gröna kilarna.

Utbyggnadsområde *”Strategiska tätortsutvecklingen”* ligger inom den regionala gröna kilen Rösjökilen. Utbyggnaden av detta område kommer endast genomföras om det blir aktuellt med en avgrening av Roslagsbanan till Arlanda. Länsstyrelsen bedömer att värdet av tillskottet av bostäder i vad som då blir ett kollektivtrafiknära läge i det här fallet motiverar ett ianspråktagande av mark inom grönkilen. Länsstyrelsen vill dock framhålla vikten av att konsekvenserna för naturmiljön tydliggörs i den fortsatta planeringen. Kvaliteter och värden i de gröna kilarna behöver bedömas i ett helhetsperspektiv för att säkerställa att de sammantagna effekterna uppmärksammas.

Delar av utbyggnadsförslaget vid Lindholmen ligger i anslutning till en grön värdekärna. Detta bör förtydligas som en planeringsförutsättning att ta hänsyn till i fortsatt planering.

Hälsa och säkerhet samt risk för olyckor, översvämning eller erosion

Översvämning

Länsstyrelsen är positiv till att kommunen i planförslaget resonerar om hur översvämningsrisker och dagvatten ska hanteras i kommande planläggning. Det är särskilt betydelsefullt att kommunen avser att göra en bedömning av dagvatten-hanteringen relaterat till översvämningsrisk på en översiktlig nivå innan detaljplaner för planområdet tas fram. En sådan bedömning kan med fördel genomföras inför utställningen av planförslaget. På så sätt kan planen kompletteras med exempelvis riktlinjer för nivåer för lägsta grundläggningsnivå och förslag på åtgärder som bör utföras på en mer storskalig nivå och därför inte är lämpliga att hänvisa till detaljplaneskedet. Länsstyrelsen anser vidare att kommunen i planförslaget ska

hänvisa till Länsstyrelsens *”Rekommendationer för lägsta grundläggningsnivå för ny bebyggelse längs vattendrag och sjöar i Stockholms län – med hänsyn till risken för översvämning”* (2017).

Transporter av farligt gods

Länsstyrelsen bedömer att det inte finns några större risker med farligt gods inom planområdet. I dagsläget finns inte några rekommenderade vägar för transporter av farligt gods i område. Men det framgår av planförslaget att kommunen avser att se över detta i samband med att de tar fram en ny kommunövergripande översiktsplan. Länsstyrelsen stödjer kommunens ambition att göra en översiktlig bedömning av behovet av rekommenderade vägar för transporter av farligt gods. Planförslaget kan med fördel förtydligas för att klargöra om det finns förslag på områden eller verksamheter i andra delar av kommunen som gör att transporter av farligt gods kan behöva ske inom planområdet.

Geotekniska förhållanden

I stora delar av planområdet bedöms grundläggningsförhållandena som ogynnsamma eller relativt ogynnsamma. Fortsatta utredningar i efterföljande planering är nödvändigt för att bedöma markens lämplighet för bebyggelse.

Länsstyrelsens synpunkter gällande allmänna intressen

I det följande framförs synpunkter och information som är att betrakta som råd i fråga om allmänna intressen enligt 3 kap. 10 § punkt 2 PBL.

Bostadsförsörjning

Länsstyrelsen är positiv till kommunens ambition att med fördjupningen av översiktsplanen möjliggöra för fler bostäder och utöka utbudet av den lokala servicen. Det planerade bostadstillskottet i de utpekade områdena är ett viktigt bidrag till länets bostadsmarknad.

Det är bra att det planerade tillskottet avser en blandning av både upplåtelseformer och lägenhetsstorlekar. Bostäderna planeras även i ett kollektivtrafiknära läge, vilket underlättar arbetet i att binda samman de olika stadsdelarna och kringliggande områden. Detta kan, utöver den blandade bebyggelsen, öka den sociala integrationen.

Jordbruksmark

Länsstyrelsen anser generellt att en exploatering på jordbruksmark bör undvikas, främst på grund av dess värde för livsmedelsproduktion men också på grund av att marken rymmer värden i form av ett levande kulturlandskap, arbetstillfällen, energiproduktion, värdefulla biotoper och besöksnäring. Detta gäller särskilt jordbruksmark som är klass 3-5 i åkermarksgraderingen och naturbetesmarker. I undantagsfall kan det ändå vara framkomligt med exploatering på jordbruksmark för att främja väsentliga samhällsintressen, men det är viktigt att redovisa ianspråktagandet av jordbruksmark i enlighet med 3 kap. 4 § MB och resonera kring planförslagets påverkan på jordbruksmarken i förhållande till kommunens totala resurser av jordbruksmark.

I den sydvästra delen av utbyggnadsområde 1, *”söder om Molnbyvägen”*, finns åkermark klass 3 i åkermarksgraderingen med stora åkermarksskiften och god arrondering. Länsstyrelsen tolkar planförslaget som att åkermarken vid område 3 *”norr om kraftledningsgatan”* undantas från exploatering. I utbyggnadsområde *”Norra Vallentuna Nordväst”* visar planförslaget att i princip all jordbruksmark i området ska tas i anspråk för bebyggelse. Jordbruksmarken i det här området är klassad som klass 3 och 4 och består av större, sammanhängande åkrar. I utbyggnadsområde Mörbytorp finns åkermark i klass 4. Eftersom de här utbyggnadsområdena berör åkermark i klass 3 och 4 är det särskilt viktigt att kommunen här på ett tydligt sätt redogör för sina ställningstaganden kring bebyggelse på åkermarken i relation till 3 kap. 4 § MB.

Vad gäller utbyggnadsområdet *”strategiska tätortsutvecklingen”* anser Länsstyrelsen att kommunen i kommande planarbete bör ta hänsyn till Länsstyrelsens ställningstagande att undvika exploatering på jordbruksmark och särskilt jordbruksmark klass 3-5 i åkermarksgraderingen och naturbetesmarker.

Länsstyrelsen anser vidare att kommunen i det kommande arbetet med att uppdatera den kommunövergripande översiktsplanen bör ta ett helhetsgrepp kring jordbruksmarken i kommunen och hur man ska hushålla med den på bästa sätt.

Kulturmiljö

Planområdet berör stora kulturlandskapsavsnitt med betydande kulturhistoriska värden och därför kan det vara lämpligt att ta fram fördjupade underlag i samband med detaljplanering av området. Kommunens kulturmiljöwebb ger goda förutsättningar för relevanta analyser. Värdebilden påminner om riksintressenas, agrara landskap som uppvisar bebyggelseplatser, markanvändningsmönster och vägnät med lång kontinuitet. Kulturlandskapet är varierat med en stor mängd fornlämningar som påvisar det stora tidsdjupet. Lindholmens stationssamhälle har till viss del en annan historia med en mer sammanhängande bebyggelsestruktur i anslutning till Roslagsbanan, men med ett äldre godskomplex i botten.

Granby, som ligger direkt nordväst om Lindholmen i anslutning till planområdet identifieras i kommunens kulturmiljöprogram som ett område med särskilda kulturhistoriska kvaliteter. Länsstyrelsen ser att det finns möjlighet att genomföra den föreslagna utbyggnaden i Lindholmen men anser att påverkan på Granby bör studeras särskilt i kommande planarbeten. Det är viktigt att kompletteringar tar hänsyn till skala och karaktär, vilket också lyfts fram i miljökonsekvensbeskrivningen.

Norra Vallentuna framhävs inte i kulturmiljöprogrammet som ett område med lika höga kulturhistoriska kvaliteter, men det finns även här kulturmiljövärden i landskapet. Värdebilden varierar i området och ny bebyggelse bör anpassas till de platsspecifika förutsättningarna.

Fornlämningar

I planområdet finns en stor mängd fornlämningar och Länsstyrelsen är positiv till att kommunen i planförslaget uppmärksammar fornlämningar som en viktig planeringsförutsättning. Länsstyrelsen är också positiv till att kommunen i planen framhåller att de två höjdryggarna med fornlämningar på var sida om Molnby station

inte är aktuella för exploatering. Även området kring Granbyhällen har en ingående fornlämningsmiljö och därför är det viktigt att eventuell exploatering i området sker med stor varsamhet.

Lokal grönstruktur och naturvärden

Den lokala grönstrukturen behandlas relativt ingående i planförslaget vilket är positivt. Eftersom naturvärdena i området generellt kan förväntas vara höga anser Länsstyrelsen att en sammanfattande naturvärdesbedömning bör tas fram som underlag till det fortsatta arbetet med planförslaget.

Transportinfrastruktur

Länsstyrelsen anser generellt att det är viktigt att ett ökat bostadsbyggande sker i samklang med behovet av samtidiga satsningar på kollektivtrafik och på det allmänna vägnätet. Investeringarna bör i största möjliga mån följas åt, för att förebygga kapacitetsproblem och bristande trafiksäkerhet. I de fall bostadsbyggandet planeras i nära anslutning till allmän väg eller Roslagsbanan, bör kommunen därför i samråd med väghållaren och kollektivtrafikmyndigheten analysera vilka effekter och konsekvenser de nya bostäderna kan komma att få på såväl vägkapaciteten som på trafiksäkerheten.

Trafikverket arbetar med att ta fram ett förslag till vägplan för en alternativ sträckning eller förbättrad väg 268 mellan E4 i Upplands Väsby och Vallentuna. De har nyligen tagit ställning om val av lokalisering. Ställningstagandet, daterat 24 mars 2017, bifogas.

Förorenad mark

Det är positivt att kommunen redovisar de misstänkt förorenade områden som finns inom planområdet. Föroreningssituationen i dessa områden behöver utredas vidare i ett tidigt skede i kommande planprocesser för att säkerställa att marken är lämplig för planerad användning så att människors hälsa inte påverkas negativt. En tidig undersökning av misstänkta föroreningar minskar också riskerna för spridning och exponering av föroreningar vid markingrepp och förändrad markanvändning och förseningar i planprocessen kan undvikas.

Förorenade områden där föroreningssituationen kan förvärras av stigande havsnivåer och extrema väderförhållanden på grund av klimatförändringar bör också uppmärksammas.

Bredband

Länsstyrelsen anser att kommunen arbetar på ett bra sätt för att säkra bredbands-utbyggnaden i kommunens alla delar. Kommunen har nyligen formulerat en ny strategi för bredbandsutbyggnad utifrån nationella och regionala mål och flera av strategins förhållningssätt har inkluderats i planförslaget. Det är positivt att det framgår av planen att bredband ska samplaneras med annan infrastruktur och att alla nya bostäder och verksamhetslokaler ska få tillgång till bredband.

Barns och ungas utemiljöer

Det är positivt att det finns en riktlinje som slår fast att behov av förskola, respektive grundskola, ska utredas och vid behov integreras i detaljplan. Kommunen bör också i fördjupningen av översiktsplanen ställa tydliga krav på barns utemiljöer för att främja barnens hälsa och utveckling.

Vägledning

Länsstyrelsen vill uppmärksamma kommunen på att Boverket tillsammans med Movium vid Sveriges lantbruksuniversitet har tagit fram en vägledning för planering, utformning och förvaltning av barns och ungas utemiljö med särskilt fokus på skolgårdar och förskolegårdar, ”Gör plats för barn och unga”, rapport 2015:8. Boverket har även tagit fram allmänna råd till 8 kap. 9 § andra stycket samt 10-11 §§ PBL (BFS 2015:1 FRI).

2. Av Länsstyrelsen samordnade yttranden

2.1 Försvarsmakten

I det aktuella området i Vallentuna kommun finns inga öppet redovisade riksintressen för totalförsvarets militära del. Det är framför allt höga objekt som kan påverka riskintresset för totalförsvaret negativt. En generell text om riksintresset kan införas i plandokumentet, särskilt viktigt att belysa är att hela landets yta är samrådsområde för objekt högre än 20 m utanför, och högre än 45 m inom, sammanhållen bebyggelse. Ett generellt förslag följer nedan:

Riksintresset för totalförsvarets militära del

Riksintresset för totalförsvarets militära del (3 kap 9§ andra stycket miljöbalken) kan i vissa fall redovisas öppet i översiktsplanen, i andra fall inte. Dels finns områden i form av övnings- och skjutfält och flygflottiljer som redovisas öppet, dels områden som av sekretesskäl inte kan redovisas öppet. De senare har oftast koppling till spanings-, kommunikations- och underrättelsesystem. Huvuddelen av Sveriges kommuner är i olika omfattning berörda av riksintressena.

I Vallentuna kommun finns inga riksintressen som kan redovisas öppet. Inom kommunen kan de riksintressen som inte redovisas öppet framför allt påverkas av uppförandet av höga byggnadsobjekt så som master och vindkraftverk. Därför bör Försvarsmakten kontaktas i tidigt skede i sådana plan- och bygglovärenden. Hela landets yta är samrådsområde för objekt högre än 20 m utanför, och högre än 45 m inom, sammanhållen bebyggelse. Det innebär att alla ärenden avseende höga objekt måste skickas på remiss till Försvarsmakten. Informationen används också som förberedelse för införandet av höga objekt i landets flyghinderdatabas.

2.2 Skogsstyrelsen

Skogsstyrelsen har tagit del av remisshandlingarna och ser att en hel del skogsmark planeras för bebyggelse. Vi har förståelse för att Stockholm växer och att det behövs fler bostäder. Exploatering medför inte bara att produktiv skogsmark försvinner utan även grönstruktur som utgör livsmiljöer för djur och växter. I planområdet riskerar grön infrastruktur i Rösjökilen tas ianspråk och det påverkar i sin tur konnektiviteten till norra delen av Rösjökilen samt till Angarnskilen.
Skogsstyrelsen bedömer att vidare utredningar om natur- och kultur- och friluftsvärde behövs inom planområdet. Speciellt behöver behovet av breda obebyggda korridorer planeras för att minska de negativa konsekvenserna av minskad konnektivitet mellan kilarna och även mellan exploateringsområdena.
Det är även viktigt att grönområden ej bebyggs närmast befintlig bebyggelse då de utgör rekreationsmark för dagliga promenader och även utgör spridningskorridorer för djur och växter.
Exempelvis behöves en bred korridor längs Roslagsbanan vara obebyggd av vägar och bostäder för att bevara det naturliga sambandet mellan Ormsta och Snapptuna och exploateringsområdet "Norra Vallentuna" och Lindholmen.

2.3 Statens fastighetsverk

Statens fastighetsverk (SFV) har beretts möjlighet att lämna synpunkter p§ rubricerat förslag men avstår från detta då SFV:s fastigheter inte kan anses väsentligt berörda.

2.4 Svenska kraftnät

Nuläge

Invid aktuellt planområde har Svenska kraftnät en 220 kV-ledning.

Svenska kraftnät har ledningsrätt för kraftledningen som är av betydelse för rikets elförsörjning. Ledningsrätten innebär att åtgärder/verksamheter som på något sätt inskränker Svenska kraftnätsverksamhet, inte får vidtas på fastighet som belastas av ledningsrätten.

Svenska kraftnäts magnetfältspolicy

Vid all nyprojektering av 220 kV- och 400 kV-växelströmsledningar i det svenska stamnätet tillämpar Svenskakraftnät en magnetfältspolicy som innebär att vi utgår från 0,4 mikrotesla som högsta magnetfältsnivå vid bostäder eller där människor vistas varaktigt.

I samband med att tillstånd omprövas för våra växelströmsledningar vidtar vi ofta åtgärder för att minska magnetfälten eller erbjuder oss att köpa fastigheter som står så nära ledningen att magnetfältet överstiger 4,0 mikrotesla.

Mer information om Svenska kraftnät och magnetfält finns på vår hemsida, svk.se.

De senaste 30 årens forskning har inte kunnat säkerställa några hälsorisker relaterat till magnetfält. Mer information finns på strålsäkerhetsmyndigheten hemsida, www.ssm.se. Där finns bland annat en broschyr om magnetfält och hälsorisker.

Broschyren finns på adressen:
http:/ /www.stralsakerhetsmyndigheten.se/GlobaljPublikationer/Broschyr/2009/ Magnetfalt-och-halsorisker-low.pdf/

Allmän information

Svenska kraftnät har ledningsrätt för kraftledningen som är av betydelse för rikets elförsörjning. Ledningsrätten innebär att åtgärder och verksamhet som på något sätt inskränker Svenska kraftnäts verksamhet, inte får vidtas på fastighet som belastas av ledningsrätten.

Svenska kraftnät vill påminna om att byggnationer i närheten av ledningsstråk kan medföra svårigheter vid eventuella förändringar i stamnätet.

Svenska kraftnät önskar att Vallentuna kommun tar motsvarande hänsyn vid planering av ny bebyggelse invid befintliga och planerade stamnätsledningar som Svenska kraftnät gör vid byggnation av nya ledningar. För att säkerställa att Svenska kraftnäts magnetfältspolicy uppfylls där människor vistas varaktigt hänvisar Svenska

kraftnät ibland till ett par schablonavstånd. Dessa utgår från att ny bebyggelse för varaktig vistelse placeras minst 80 meter från en 220 kV-ledning respektive 130 meter från en 400 kV-ledning. Svenska kraftnät vill förtydliga att dessa avstånd är baserade på maximerat årsmedelströmvärde och är att anse som en rekommendation till beslutande myndighet i de fall magnetfältsbidraget från kraftledningen för den aktuella platsen inte är beräknat. Avstånden på 80 respektive 130 meter gäller då det är en luftledning. För lämpligt avstånd till byggnad för stadigvarande vistelse utifrån en lednings faktiska årsmedelströmvärde krävs en magnetfältsberäkning. Svenska kraftnät utför vid nybyggnation beräkningar för sina egna ledningar utifrån magnetfältspolicyn, det vill säga 0,4 mikrotesla.

Ur ett elsäkerhetsperspektiv regleras avståndet mellan kraftledningar och olika verksamheter i Elsäkerhetsverkets föreskrifter ELSÄK-FS 2008:1med ändring ELSÄK-FS 2010:1.

Invid en kraftledning sker en elektrostatisk uppladdning av föremål och personer som uppehåller sig i luftledningens närhet. Därför rekommenderar Svenska kraftnät att alla metalliska byggnadsdelar som är exponerade för kraftledningens elektromagnetiska fält ska skyddsjordas inom ett område av 20 meter från kraftledningens närmaste spänningssatta del.

Observera att samråd ska hållas med Svenska kraftnät när åtgärder planeras inom 250meter från stamnätsledningar. Mer information om hur samråd med Svenska kraftnät går till finns på vår webbplats:

http:/ /www.svk.aktörsportalen/samhallsplanering/

Ärendespecifik information

Den fördjupade översiktsplanen anger på flera ställen, bland annat på sida 24 i avsnittet Plan -Användning av mark och vatten att den befintliga stamnätsledningen kan behöva markförläggas. Svenska kraftnät vill klargöra att frågor gällande teknikval för framtida planerade kraftledningar måste få ägas av Svenska kraftnät.

Växelströmsledningar är inte lämpliga att gräva ner som kabel, på grund av reaktiv effekt vid markförläggning kan stora delar av den el som matas in inte användas redan efter korta sträckor. Utöver de tekniska begränsningarna för överföringskapacitet och kompensationsbehov är markförlagda kablar också betydligt sämre än luftledningar för driftsäkerheten. Att upprätthålla hög driftsäkerhet i det nationella elsystemet är en viktig del av Svenska kraftnäts uppdrag från regeringen. Ju fler komponenter som byggs in i ett elnät, desto fler potentiella felkällor finns det. Med markförlagda kablar följer, förutom kompenseringsstationerna, en skarv per 700 meter. Varje skarv och varje station som byggs blir en ny potentiell felkälla i stamnätet. Därmed försämras driftsäkerheten. Dessutom tar markförlagda kablar betydligt längre tid att felsöka och reparera än luftledningar. Vid ett större fel kan en luftledning vara reparerad inom några timmar medan det kan ta veckor (730 timmar enligt europeisk statistik) att återställa en markkabel. Kablarnas större sannolikhet för att gå sönder tillsammans med den längre reparationstiden gör att de jämfört med luftledningar är ett betydligt sämre alternativ ur driftsäkerhetssynpunkt.

Teknikval redogörs för i Svenska kraftnäts koncessionsansökan och slutligen är det Energimarknadsinspektionen som ger tillstånd för kraftledningen.

I miljökonsekvensbeskrivningen på sidan 55 står apropå kraftledningar att en markförläggning av en minskar risken för olyckor relaterade till nedfallen ledning och förekomst av elektromagnetiska fält. Det må vara sant men Svenska kraftnät vill tydliggöra att en markförläggning medför andra förhöjda risker kopplat till såväl drift som felsökning enligt ovan vilket kan medföra betydande problem för inte bara Vallentunas elförsörjning men också för regionen som helhet. Det måste också beaktas vid en samlad bedömning.

Slutats

Så länge våra synpunkter beaktas och planering och projektering sker i samarbete med Svenska kraftnät, har vi inga invändningar mot förslaget till kommunens fördjupade översiktsplan för Norra Vallentuna och Lindholmen.

2.5 Trafikverket

Trafikverkets övergripande synpunkter

Trafikverket anser att översiktsplanen utgör ett bra underlag för vidare planering i kommunen och välkomnar kommunens ambition att förtäta i befintlig bebyggelse och utveckla bostadsområden längs viktiga pendling- och kommunikationstråk.

Förtätande av miljöer bidrar till en transportsnål samhällsplanering där befintliga transportsystem kan användas vilket stämmer väl överens med såväl med det transportpolitiska tillgänglighetsmålet som hänsynsmålet Vidare ser Trafikverket positivt på att kommunen har ett förhållningssätt i planeringen genom att identifiera kopplingar till befintlig kollektivtrafik för att uppnå en god tillgänglighet, samt att aktivt planera för gång och cykel.

Riksintressen

Roslagsbanan

Roslagsbanan är utpekad av Trafikverket som område av riksintresse för en anläggning för kommunikationer. Enligt 3 kap 8 § andra stycket miljöbalken skall områden som är av riksintresse för kommunikationer skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomsten eller utnyttjande av anläggningarna. I riksintresset ryms behovet av en framtida utveckling av Roslagsbanan samt influensområden. För att verksamheten ska kunna fortgå och riksintresset anses vara tillgodosett måste de restriktioner som Roslagsbanan medför för närområdena tillgodoses vid beslut om markanvändning och bebyggelseutveckling.

Luftfart

Vallentuna kommun saknar själv någon flygplats av riksintresse. Dock berör intilliggande flygplats kommunen indirekt. Stockholm Arlanda flygplats är ett riksintresse och dess MSA-påverkande yta sträcker sig in över Vallentuna kommun. MSA-ytan utgör i sig självt inte riksintresseavgränsning för en flygplats. Däremot kan

hinder i luftrummet ha negativ inverkan på flygtrafiken, vilket i sin tur kan påverka användningen av flygplatsen och det riksintresse som den utgör. MSA(Minimum Sector Altitude) är den höjd på vilken flygplanen påbörjar den sista delen av inflygningen mot flygplatsen. Flygtrafiken rör sig med fastställda marginaler över den MSA-påverkande ytan, vars höjd är lika med högsta hinder inom ytan. MSA-ytan består av en cirkel med radien 55 kilometer, vilken utgår från flygplatsens landningshjälpmedel. I samband med planering för anläggande av höga byggnationer såsom vindkraftverk och master, är det av stor vikt att dessa lokaliseringsprövas av berörda flygplatser samt LFV.

Nationella och regionala infrastrukturplaner

Väg 268- E4 Grana

Trafikverket arbetar för förbättring för bil-, cykel- och gångtrafik samt kollektivtrafik mellan E4 i Upplands Väsby och Vallentuna för vidare möjlig förbindelse till E18. Målet är att öka framkomligheten och höja trafiksäkerheten. Trafikverket arbetar nu med att ta fram ett förslag till vägplan för en alternativ sträckning eller förbättrad väg 268 mellan E4 i Upplands Väsby och Vallentuna. Trafikverket räknar med att göra vårt ställningstagande om val av lokalisering i första halvan av 2017.

Trafikanalys

Trafikverket har tagit del av den trafikutredningen som ligger till grund för översiktsplanenen. Trafikverket anser att trafikutredningen bör ha samma prognosår som översiktsplanens tidshorisont år 2035, gärna med utblick år 2040 för att matcha Trafikverkets gällande Basprognos 2040.

Vi ser fram mot en dialog i tidiga skeden inför planarbete gällande bl.a. kapacitet och belastning kring korsningspunkterna till väg 268 samt väg 264, Arningevägen.

Åtgärder i transportsystemet

Planer förutsätter investeringar i gatu- och vägnätet. Åtgärder i den statliga infrastrukturen ska föregås av en åtgärdsvalsstudie eller annan tillämpning av fyrstegsprincipen. Trafikverket har idag inga medel avsatta för åtgärder som kan aktualiseras med anledning av den fördjupade översiktsplanen. Det är viktigt med en dialog i tidigt skede med Trafikverket om eventuella utredningar och åtgärder samt finansiering av dessa.

Genomförandet av denna plan bör ej ha en negativ påverkan på framkomligheten på det kringliggande statliga vägnätet.

Buller och vibrationer

Det är viktigt att bullerfrågan alltid studeras i samband med nylokalisering av bebyggelse, i synnerhet bostäder utmed stora trafikleder, närhet till flygplats och järnvägar. Trafikverket anser att krav ska ställas i den fysiska planeringen på att gällande riktvärden för trafikbuller ska klaras vid nybyggnation och större ombyggnader.

Beslut har tagits om en ny förordning (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader. Trafikverket anser att riktvärdena ska efterlevas vid nybyggnation.

Bebyggelsefritt avstånd

Trafikverket anser att planen ska redovisa behov av bebyggelsefritt avstånd från vägar och järnvägar. För att möjliggöra viss utveckling av vägar och att minska risker vid olyckor och överskridande av riktvärden för exempelvis luftkvalitet behövs ett byggnadsfritt avstånd mellan väg och ny bebyggelse. Följande avstånd behöver eftersträvas.

För dessa gäller olika mått för olika typer av vägar (a beläggningskant - kvartersgräns, b kvartersgräns – byggnad)

ägtyp	Km/h	a)	b)	Totalt
Motorväg		25 m	10 m	35 m
Ramper		15 m	10 m	25 m
Primära länsvägar och riksvägar	80-100	15 m	10 m	25 m
	60-70	10 m	5 m	15 m
	40-50	8 m	5 m	13 m
Övriga länsvägar	60-70	8 m	3 m	11 m
	40-50	5 m	3 m	8 m

Ytterligare avstånd kan krävas utifrån risker och säkerhet samt möjligheter att klara riktvärden för bland annat buller, luftkvalitet och vibrationer. Om planerade utbyggnader av vägen finns ska även nödvändiga avstånd utifrån detta hanteras.

Länsstyrelsens beslut om utökat byggnadsfritt avstånd enligt 47 §väglagen ska också beaktas och bör framgå i planen.

Övrigt

Planförslaget kan med fördel innehålla kartor som visar en översiktlig karta för lättare orientering, men även kartor som visar väghållarskap och vägnummer.

Fortsatt arbete

Trafikverket ser fram emot det fortsatta samarbetet med samhällsutvecklingen i Norra Vallentuna och Lindholmen. Dels med kommande detaljplaner, men även pågående och framtida infrastrukturprojekt i kommunen.

3. Polismyndigheten

Polismyndigheten önskar att ett brottsförebyggande tänkande finns med i detta tidiga skede av planering. Vi önskar också att det i den slutgiltiga planbeskrivningen av området bör få finnas med ett stycke som upptar det brottsförebyggande/trygghets-

relaterade tänkandet. Kanske i form av en rubrik av typen "Bebyggelseinriktade hinder mot brott".

Bakgrund

Att begå brott underlättas av:

- enkel och direkt tillgänglighet till objektet
- säkra och varierade flyktvägar
- ostörd "arbetsmiljö" där man varken syns eller hörs
- obefolkade - eller överbefolkade – platser
- anonymitet och diffust ansvar för miljön
- dåligt underhållen miljö

Inom kriminologin finns något som kallas beslutsteorin. Enkelt uttryckt tar denna upp fyra olika inriktningar på hur vi kan bekämpa brottslighet:

- öka upptäcktsrisken
- försvåra genomförandet av brott
- minska utbytet av brott
- försvåra bortförklaringar

Polismyndigheten tar här fram förslag på de två första punkterna – öka upptäcktsrisken och försvåra genomförandet av brott. En ökad upptäcktsrisk försvårar också genomförandet av brott.

Informell kontroll

Informell kontroll utövas av alla människor i samhället. Människor känner sig tryggare med en naturlig informell kontroll än utan. Det känns bra att jag från min bostad kan se ut genom fönstren på det som händer utanför. Det känns också bra för dem som finns ute att veta att man kan bli sedd av dem som är inne - om något skulle hända. Därför är det viktigt med en informell kontroll.

Brottsförebyggande tänkande

Polismyndigheten är för en blandad bebyggelse, d v s arbetsplatser och bostäder i samma område. Detta gör att området är befolkat dygnet runt med informell social kontroll. Gärningsmännen vill inte bli sedda. En blandad bebyggelse med informell kontroll dygnet runt gör att chansen för upptäckt ökar.

Byggnaderna bör utformas och placeras så att gärningsmän inte kan gömma sig eller begå brott på insynsskyddade ställen. Som exempel kan nämnas att fastigheterna inte utformas med prång utan insyn, att garagen placeras så att en gärningsman kan observeras vid garaget (och bostaden) av den boende eller dess grannar, att parkeringsplatserna (med målade rutor) placeras så att man kan se mellan parkerade bilar.
Då det byggs nytt är det också bra om det redan från början installeras ett ordentligt skalskydd. Med skalskydd menar vi från fabriken monterade låsbara terrass- och

fönsterhandtag- samt dörrlås med hakregel. Dörrar bör vara försänkta i huslivet så att en negativ brytvinkel uppstår.

Det är också viktigt att området får överblickbarhet och rätt belysning. Den informella kontrollen stärks genom visuella samband och siktlinjer mellan rörelsestråk och byggnader och omvänt. Eftersträva därför att platser och stråk är väl överblickbara för att inte skapa lägen gynnsamma för rån och överfall. Undvik nischer, vrår, hörn eller vegetation intill gångvägar där det går att gömma sig. Platser och stråk ska vara ändamålsenligt belysta, utan att blända, för att undvika känslan av utsatthet och otrygghet. Belysningen ska vara utformad så att mötande personer kan känna igen varandra samt så att människor kan urskiljas från den omgivande bebyggelsen. Belysning utomhus behöver inte vara stark och energikrävande. Även ytor vid sidan av rörelsestråk bör belysas så att gående kan överblicka området de rör sig igenom och så att de inte enbart själva blir belysta "måltavlor".

Människor är i högre grad observanta på vad som sker och även beredda att ingripa om de känner en personlig tillhörighet till och ansvar för det egna området. Vid planeringen av området är det därför en fördel att försöka dela in området i privata, halvprivata, halvoffentliga eller offentliga rum genom portaler, häckar och dylikt. De boende bör få möjlighet att sätta personlig prägel på sin miljö och därmed signalera sin "hemvist". Känslan av att vara på privat mark kan få en gärningsman att avstå från att begå brott.

Koncentrera trafiksystemen. Samla gärna olika trafikslag såsom bilar, cyklar och gående synliga intill varandra i parallella stråk för att stärka den informella bevakningen. Minimera gångvägarnas antal och längd. Lokalisera dessa till angränsande stadsdelar för att höja närvaron av människor. Förbindelse mellan kollektivtrafik och bostad, arbete och service bör ske längs bostadsbebyggelse.
En in- och utfart till området, för biltrafik, ökar upptäcktsrisken.

Vi som er polis, i Lokalpolisområde Täby, ställer oss självklart till ert förfogande om ni önskar få ytterligare synpunkter vad gäller trygghet och brottsförebyggande åtgärder. Polismyndigheten önskar, i ett senare skede, även ha en brottsförebyggande dialog med utsedd byggherre.

4. Stockholms Läns Landsting

4.1 Tillväxt och regionplanenämnden

Inledning

Ärendet har beretts i samråd med landstingets trafikförvaltning som i detta fall inkommer med ett eget yttrande. Det här yttrandet utgår från ett samlat regionalt utvecklingsperspektiv utifrån landstingets roll som regionplaneorgan.

Synpunkter

Bebyggelsestruktur

RUFS 2010 och arbetet med RUFS 2050 bygger på planeringsprinciperna att komplettera och förtäta befintlig bebyggelse i goda kollektivtrafiklägen. Syftet är att styra mot en långsiktigt hållbar utveckling och transportsnål planering samt att optimera användningen av länets kollektivtrafik genom bästa möjliga markanvändning. Detta ger förutsättningar för tillgängliga och attraktiva miljöer och en konkurrenskraftig kollektivtrafik som tillsammans med gång och cykel kan bidra till att nå de övergripande regionala målen. Det remitterade planförslaget följer i huvudsak dessa intentioner. Det är positivt att kommunen betonar vikten av att kollektivtrafiken ska kunna vara ett attraktivt och konkurrenskraftigt alternativ till bilen, som också har betydelse för samhällsutvecklingen.

Landstinget ser positivt på att Vallentuna kommun planerar för 4 500 tillkommande bostäder och därigenom bidrar till att möjliggöra det tillskott av bostäder som behövs för regionens samlade utveckling. Landstinget förutsätter att nu lagt förslag leder till översyn av kommunens inomkommunala fördelning av tillkommande bostäder i arbetet med kommande översiktsplan. Planförslagets resonemang om näringsliv och kommersiell och offentlig service ligger i linje med de tillväxtrelaterade mål och åtaganden som finns i RUFS 2010.

Regional grönstruktur

Landstinget noterar också Vallentunas föredömliga löpande arbete tillsammans med omkringliggande kommuner för att värna och utveckla de gröna kilarna. RUFS 2010 redovisar regionala, långsiktiga avvägningar av olika intressens markanspråk, däribland bebyggelse och grönstruktur. Landstinget noterar, vilket också kommunen konstaterar, att stora delar av planområdet ligger inom Rösjökilen. Planområdet gränsar också till en grön värdekärna, vilket med fördel kan förtydligas i avsnittet som behandlar planens förutsättningar och regionala sammanhang. Planens i många delar översiktliga och strategiska karaktär gör det svårt att bedöma planens konsekvenser. De gröna kilarna utgör en sammanhängande struktur av områden med höga rekreations-, natur- och kulturmiljövärden. De utgör en viktig del av regionens attraktivititet, och kilarna knyter samman de gröna värdekärnor som ingår i de gröna kilarna och innehåller de allra högsta rekreations- natur- och kulturmiljövärdena. Ny bebyggelse samt nya anläggningar och verksamheter som påverkar en grön värdekärna ska undvikas.

Planförslagets miljökonsekvensbeskrivning pekar på att planförslaget medför intrång i Rösjökilen och att grönstråk som idag binder samman olika naturområden kan komma att försvinna eller försvagas. Det är väsentligt att planförslagets konskevenser för både Rösjö- och Angarnkilens kvaliteter och värden bedöms i ett helhetsperspektiv så att de sammantagna effekterna uppmärksammas. Landstinget vill uppmuntra kommunen att utveckla planförslaget och kommande översiksplan i en riktning där påtagligt negativa konsekvenser för den regionala grönstrukturen kan undvikas.

Transportinfrastruktur och tillgänglighet

Delar av planförslaget är kopplat till en eventuell förlängning av Roslagsbanan till Arlanda och en ny station längs denna. En strategi i RUFS 2010 och arbetet med RUFS2050 är att utveckla en flerkärnig och tät region. Det finns ett starkt behov av att stärka sambanden mellan de regionala stadskärnorna i Stockholmsregionen med tvärförbindelser. Det ger bättre förutsättningar för samspel mellan de regionala stadskärnorna, vilket är viktigt för regionens tillväxt. Landstinget ser positivt på kommunens strategiska förhållningssätt i form av att reservera mark för att förbättra tillgängligheten i regionen och mellan de regionala stadskärnorna Täby centrum-Arninge och Arlanda-Märsta. Landstinget vill dock framhålla att en förlängning av Roslagsbanan till Arlanda för närvarande inte finns med i gällande investeringsplaner. Med avseende på detta är landstinget tveksam till planens genomförbarhet i denna del.

Landstinget vill ytterligare betona och lyfta fram cykeln och cykelns roll för ett hållbart transportsystem. Planen lyfter på många ställen och i olika sammanhang fram cykeln, och landstinget skulle också välkomna ett stärkt förhållningsätt till det regionala perspektivet. Planförslaget skulle med fördel behandla kopplingar till de cykelstråk som pekas ut i den regionala cykelplanen, Arningestråket och Vallentunastråket. Den regionala cykelplanen kan även behandlas i avsnittet om regionala sammanhang. Planförslaget lyfter vikten av goda cykelkopplingar för en ökad cykling till Roslagsbanans stationer, vilket är positivt. Landstinget vill i sammanhanget också påtala vikten av ”hela-resan”-perspektivet, där goda cykelparkeringsmöjligheter är av stor betydelse för att underlätta för smidiga byten mellan cykel och tåg.

God livsmiljö och stärkt sammanhållning

Mål om hållbar utveckling och goda livsmiljöer återfinns i kommunens översiktsplan såväl som i både RUFS2010 och arbetet med RUFS2050. I RUFS 2010 finns ett antal utmaningar identifierade för regionen, bland annat att öppna regionen och samtidigt minska utanförskapet. För att hantera utmaningarna och samtidigt nå målen finns i RUFS 2010 strategier som fungerar som riktmärke för regionens samlade utvecklingsarbete och ger vägledning för hur regionens utmaningar ska hanteras. En strategi, stärk sammanhållningen, handlar om att förstärka processer för en sammanhållen region med en social och kulturell mångfald och att bryta segregerande processer. I arbetet med RUFS2050 har den sociala sammanhållningen i regionen lyfts av regionens aktörer som en viktig fråga att arbeta vidare med och landstinget vill uppmuntra kommunen att i sitt fortsatta planarbete förtydliga planens bidrag och potentiella konsekvenser även utifrån ett socialt perspektiv.

4.2 Trafikförvalntingen

Vallentuna kommun har sänt rubricerat ärende för samråd till landstinget för samråd. Detta yttrande är en komplettering till trafikplane- och regionplaneförvaltningens yttrande. Trafikförvaltningen gör i detta fall avsteg från det normala förfarandet avseende remisshantering av fördjupade översiktsplaner som innebär att tillväxt- och regionplaneförvaltningen författar landstingets gemensamma yttrande. Avsteget görs med hänvisning till planens särskilda betydelse för trafikförvaltningens anläggning och planering.

Trafikförvaltningens synpunkter

Generellt

Trafikförvaltningen kan konstatera att den aktuella planen i stora drag bygger på bebyggelseutveckling i närhet till kollektivtrafik vilket är positivt. Planens i många delar översiktliga och strategiska karaktär gör det svårt att bedöma planens konsekvenser. I RUFS 2010 utpekas Norra Vallentuna inkluderat Molnby/Ubby som ”Regional stadsbygd med utvecklingspotential”. Lindholmen utpekas som ”Övrig regional stadsbygd”. Planområdet gränsar också till en grön värdekärna.

Delar av planförslaget är kopplat till en eventuell förlängning av Roslagsbanan till Arlanda och en ny station längs denna. För landstinget är dock en förlängning av Roslagsbanan inte en prioriterad investering ur ett regionalt perspektiv fram till 2030.

En tvärförbindelse mellan Roslagsbanan och Arlanda flygplats har utretts av trafikförvaltningen på uppdrag av landstingsfullmäktige i Stockholms läns landsting. I enlighet med landstingets beslutade budget för 2017 avbryts den pågående planeringsstudien och dokumenteras i en lägesrapport under 2016.

I planhandlingarna reserveras mark för Roslagsbanans avgrening mot Arlanda både norr och söder om Molnby station och att det spårreservat som inte behövs upphävs när ett beslut om definitivt läge är fattat. Kommunen anger att om nya utredningar leder till att spårkorridoren flyttas bör då det läge som då är aktuellt med buffertskydd fungera som reservat och ersätta motsvarande reservat i denna plan. Trafikförvaltningen känner inte igen beskrivningen avseende reservaten och deras ursprung i olika studier. Detta behöver korrigeras och förtydligas. Trafikförvaltningen är gärna behjälplig i detta avseende.

Den station som föreslås i det strategiska området i planen har inte utretts av trafikförvaltningen. Om en avgrening till Arlanda byggs behöver en tillkommande station utredas utifrån hela systemet för att säkerställa genomförbarheten. Planeringen av en mellanstation med tågmöte och stopp för av- och påstigande behöver samplaneras med hur resten av infrastrukturen och trafikeringen på systemet som Roslagsbanan utgör ser ut. Hänsyn behöver bland annat tas till körtiden. Detta innebär att lämpligheten i en stations lokalisering kan påverkas av helheten.

I planbeskrivningen anger kommunen att en ny station på avgreningen Roslagsbanan till Arlanda kan innebära att Molnby station stängs. Trafikförvaltningen har inte för avsikt att stänga Molnby station.

Sammanfattningsvis gör utredningsläget, med en avbruten studie, att planen är baserad på mycket osäkra förutsättningar. Om planeringsstudien återupptas kommer det fortsatta arbetet att bedrivas i nära dialog med berörda fastighetsägare.

Kollektivtrafik

I planhandlingarna anger kommunen att avgreningen är en grundläggande förutsättning för att stora delar av planens intentioner ska kunna förverkligas. Trafikförvaltningen instämmer i detta och förutsätter att de delar som planeras utifrån eventuell ny spårtrafik inte avses försörjas enbart med busstrafik.

Trafikförvaltningen kan konstatera att planhandlingarna saknar beskrivning av framtida kollektivtrafikförsörjning. I beskrivningen av de olika områdena framgår det av vissa hur stor andel bebyggelse som planeras inom ett visst avstånd från en station. Avstånd till kollektivtrafiken bör förtydligas genomgående för att klargöra förutsättningarna i respektive område. En karta som visar ny föreslagen bebyggelse samt hur stor andel som ligger inom de gångavstånd som anges i trafikförvaltningens riktlinjer (RiPlan) till befintlig och eventuell framtida trafik bör redovisas. Ett framtida vägnät beskrivs i planhandlingarna. En översiktlig karta som visar möjlig trafikering med buss bör inkluderas. Trafikförvaltningen deltar gärna i diskussioner om trafikeringen av området utifrån scenarier som både omfattar eventuell spårutbyggnad samt dagens förutsättningar.

Trafikförvaltningen vill lyfta att den nya bebyggelsen och infrastrukturen måste utformas så att det åtgår så få tätortslinjer som möjligt. Det bästa vore om det gick att försörja hela området med endast en tätortslinje som kunde trafikera de olika områdena via stationerna mellan Lindholmen och Vallentuna. Busstrafiken bör samlas i ett stråk med ungefärlig sträckning Lindholmen-eventuell ny station-Molnby-Ormsta-Vallentuna.

Roslagsbanan

Roslagsbanan utgör den huvudsakliga kollektivtrafikförsörjningen för stora delar av nordost. Roslagsbanan har pekats ut som riksintresse för kommunikationer, vilket bland annat innebär att Roslagsbanan skall skyddas mot åtgärder som kan påtagligt försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningen. Kommunen anger detta i planhandlingarna men trafikförvaltningen önskar att det framgår tydligare att riksintresset Roslagsbanan ska beaktas i planerna. Riksintresset Roslagsbanan är av stor vikt i planens alla delar och bör omnämnas även inledningsvis. Trafikförvaltningen föreslår att följande formulering inkluderas i avsnittet ”Planens huvuddrag” på sid 6: Befintlig Roslagsbana är klassad som riksintresse för kommunikationer, enligt Trafikverkets beslut år 2010. När Roslagsbanan byggs ut omfattas även framtida utveckling av riksintresse (Trafikverket, 2015).

Ett generellt skyddsavstånd om 25 meter gäller utmed banan men även influensområden avseende risk, buller och vibrationer som finns i riskintressepreciseringen måste framgå av planhandlingarna. En anläggnings influensområde är det område där markutnyttjande eller byggnaders användning kan påverka eller påverkas av anläggningens funktion. Den dimensionerande faktorn för definiering av Roslagsbanans influensområde är idag järnvägens bullerutbredning, vilket redovisas i riksintressepreciseringen. Andra faktorer är vibrationer,

trafiksäkerhet, elsäkerhet och risk. Trafikförvaltningen anser att en karta som redovisar detta bör inkluderas i planen.

En framtida dubbelspårsutbyggnad av den befintliga Roslagsbanan omnämns. Trafikförvaltningen har tidigare utrett dubbelspårsutbyggnad mellan Vallentuna och Lindholmen. Idag finns inget beslut på att genomföra en sådan utbyggnad. För att inte omöjliggöra en eventuell utbyggnad behöver utrymme för dubbelspår inklusive 25 meter skyddsavstånd och eventuella planskildheter redovisas som korridor i plankartan.

Trafikförvaltningen vill även lyfta att möjligheten att korsa Roslagsbanan planfritt måste beaktas i kommande detaljplaner.

Beskrivning av anläggningen och planerade åtgärder

Trafikförvaltningen genomför för närvarande ett program för Roslagsbanans utbyggnad där flera sträckor byggs ut till dubbelspår. Norr om Vallentuna station planeras inga dubbelspår men ett antal åtgärder i Molnby, Ormsta och Lindholmen som behöver beskrivas i planhandlingarna. I Lindholmen flyttas järnvägskorsningen vid Gårdsvägen söderut och en ny korsning med bommar för gång- och cykeltrafik byggs vid den södra plattformsänden. I Ormsta flyttas plattformen något söderut och i norra plattformsänden byggs en ny övergång för gående. För ökad säkerhet byts halvbommarna till helbommar vid plankorsningen intill stationen. Mer information finns på sll.se/roslagsbanan.

På sid 40 beskrivs störningar och risker utifrån Roslagsbanan. Trafikförvaltningen förutsätter att den plankorsning som kallas Stensborg är samma korsning som förvaltningen benämner Molnby. I samma stycke anges att det finns en passage för gångtrafik vid Ormsta station. Trafikrörvaltningen känner inte till någon annan passage än Ormstavägen i Ormsta.

I avsnittet om en ny vägförbindelse mellan Norra Vallentuna nordväst och Arningevägens förlängning på sid 15 anges att den nya tvärförbindelsen kommer att kräva en vägbro över Roslagsbanan söder om Molnby station vilket även redovisas i en kartbild. Trafikförvaltningen menar att det kan bli en vägbro över eller en tunnel under. Planhandlingen bör ange att en planskildhet behövs men inte hur den ska lösas.

Molnbydepån

Trafikförvaltningen bygger under perioden 2017-2019 en ny depå för Roslagsbanans nya fordon, vilken är en förutsättning för att klara en framtida kapacitetsökning på Roslagsbanan. I planhandlingarna behöver förutsättningarna för planering i närheten av depån förtydligas. Detta innebär att det behöver framgå att framtida markanvändning i Molnbydepåns närhet måste planeras och uppföras med hänsyn till depåverksamheten vilket t.ex. innefattar risk för urspårning, buller, vibrationer, brandrisk och ljusstörning. Depåverksamhetens influensområde måste beaktas. Trafikförvaltningen föreslår att följande förtydligande i avsnittet Spårreservat: Inom dessa spårreservat bör ny bebyggelse eller andra åtgärder inte medges som kan förhindra utbyggnad av spåranläggningen. Vid lokalisering av bostadsbebyggelse i

närheten av såväl spårreservat som depå bör de störningar som järnvägen och depåverksamheten kan ge upphov till beaktas.

Framtida markanvändning och byggande måste även ske med störningsskyddsbestämmelsen gällande ljusstörning i detaljplan för Molnbydepån i beaktande. Detta innebär t.ex. att bostäder inte ska placeras så att de kan utsättas för ljusstörning från depåverksamheten.

Buller

Vallentuna kommun har inte gjort en särskild bullerutredning för planen utan redovisar en kommunövergripande bullerkartläggning från 2014 som underlag. I utredningen anges att kartläggningen längs Roslagsbanan har erhållits av trafikförvaltningen. Trafikförvaltningen saknar en mer utförlig beskrivning för att kunna säkerställa att rätt och aktuellt underlag avseende utbyggnaden och planerade åtgärder använts. Trafikförvaltningen önskar en fortsatt dialog med kommunen för att säkerställa att bullerutredningen överensstämmer med riksintressepreciseringen och trafikförvaltningens bullerkartläggning samt planerade åtgärder inom program Roslagsbanans utbyggnad.

Trafikförvaltningen anser att bullerkartläggningen borde vara del av MKB och ingå i samrådshandlingarna.

Eftersom förutsättningarna för byggnation i närheten av Roslagsbanan kan påverka dess funktion är det mycket viktigt att skrivningarna avseende buller är korrekt i planbeskrivningen. Trafikförvaltningen anser därför att följande formuleringar bör ändras.

Under avsnittet Buller på sid 23 bör ett tillägg göras om att det inte är endast denna förordning som gäller för byggande av väg vid befintliga bostäder ska infrastrukturpropositionens (Prop. 1996/97:53) riktvärden tillämpas.

I samrådshandlingen på sid 39 anges att: Riktvärden för buller från trafik, enligt förordningen om trafikbuller vid bostadsbyggnader 2015:216 illustreras i tabell 1. Rubriktexten till Tabell 1 är felaktig och bör justeras, d.v.s. stryk den sista delen av meningen så att det istället står Riktvärde för trafikbuller som normalt inte bör överskridas vid nybyggnation av bostäder.

I Tabell 1 på sid 39 ska texten justeras så att den överensstämmer med förordningen om trafikbuller: På andra raden justeras texten till Ljudnivå utomhus vid en fasad (frifältsvärde) och på tredje raden justeras texten till Ljudnivå utomhus vid en uteplats om en sådan ska anordnas i anslutning till byggnaden i anslutning till bostad.

Texten i tabellen ändras till: Om värdet 55 dB(A) vid en bostadsbyggnads fasad ändå överskrids ska minst hälften av bostadsrummen i en bostad vara vända mot en sida där 55 dB(A) ekvivalent ljudnivå och 70 dB(A) maximal ljudnivå inte överskrids vid fasaden.

På sid 39 under rubriken Trafikbuller står För friluftsområden i kommunala översiktsplaner, samt rekreationsområde finns riktvärdet 45 dBA, som endast bör överskridas under begränsad tid. Detta riktvärde kan inte härledas till tidigare

skrivningar i samma stycke. Det är ett för trafikförvaltningen okänt riktvärde och förvaltningen undrar vad detta baseras på.

I avsnittet om Molnbydepån på sid 39 anges att Utöver dessa riktlinjer ska bästa möjliga ljudnivå alltid eftersträvas. Trafikförvaltningen anser att denna mening ska tas bort.

På sidan 26 nämns område 3 och att utbredningen är beroende av buller från Molnbydepån. TF vill påpeka att det är det spårbundna bullret som kommer ha störst inverkan på störning, varför även detta bör nämnas i stycket om område 3.

I miljökonsekvensbeskrivningen anges på sid 66 att effekten av buller när planen genomförts bedöms som små till måttliga men att effekten kan bli stor lokalt. Trafikförvaltningen anser att en tydligare redovisning skulle behövas av hur bedömningen har gjorts. Trafikförvaltningen utgår ifrån att förutsättningarna för den nya bebyggelsen är att gällande regelverk innehålls.

På sid 19 anges att bullerskydd som föranleds av ny bebyggelse bekostas inte av trafikförvaltningen utan av byggherren. Detta gäller inte bara avgreningen till Arlanda och det bör därför stå att bullerskydd som krävs för bebyggelse i enlighet med den fördjupade översiktsplanen ska anläggas och bekostas av byggherrarna avseende såväl trafikbuller som externt industribuller.

Vibrationer

Trafikförvaltningen kan inte se att vibrationer behandlas i planhandlingarna. Denna risk behöver inkluderas i beskrivningen och som tidigare nämnts i detta yttrande behöver en karta som anger Roslagsbanans influensområde redovisas. Planhandlingarna bör beskriva risken för vibrationer och hänvisa till Riksintressepreciseringen för Roslagsbanan. Trafikförvaltningen anser att tillkommande bebyggelse utmed Roslagsbanan ska grundläggas och utformas så att risk för vibrationsstörningar minimeras.

Övrigt

I planhandlingarna anges att strandskydd gäller för Molnbysjön. Det finns enligt vad Trafikförvaltningen erfar inget strandskydd runt Molnbysjön. Detta är avstämt med såväl kommunen som Länsstyrelsen. Planbeskrivningen behöver därför ändras i detta avseende.

Kommunen anger i planhandlingarna att det för Norra Vallentuna Nordväst och Strategiska tätortsutvecklingen bör upprättas detaljplaneprogram. Trafikförvaltningen anser att skrivningen bör ändras till att sådana program ska upprättas med hänvisning till områdenas storlek och de komplexa förutsättningar som råder.

5. Lantmäteriet

Lantmäteriet har ingen synpunkt på den fördjupade översiktsplanen.

6. Kommuner

6.1 Nämnder och partier i Vallentuna kommun

Barn- och ungdomsnämnden

Barn- och ungdomsnämnden har inget att erinra gällande förslag till fördjupad översiktsplan för norra Vallentuna och Lindholmen.

Nämnden betonar även att följande aspekt är särskilt viktig att beakta under den kommande planprocessen;

- Behovet av framtida planberedskap för tillkommande etableringar inom skol- och förskoleverksamhet.
- Vikten av att säkra skolvägar tas i beaktning i kommande planering.

Kulturnämnden

- Kulturnämnden konstaterar att den föreslagna fördjupade översiktsplanen medför stora konsekvenser på kulturmiljön. Utredningar, inventeringar och kulturmiljökonsekvensanalyser krävs.
- Kulturnämnden vill lyfta att Kulturmiljön i området tas tillvara som en resurs som stärker platsen själ med hänvisning till kommunens vision.

Sammanfattning:

De kulturhistoriska värdena som nämns är fokuserade på fornlämningar. Det står att hänsyn ska ta till kulturmiljöerna men ingen konsekvensbeskrivning finns för kulturmiljöerna eller hur hänsyn ska tas till dessa. Hur påverkas upplevelsen av landskapsbilden och upplevelsen av Vallentuna som fortsatt aktiv jordbruksbygd om endast jordbruksmark tas i anspråk? Hur tas hänsyn till långsiktig hållbarhet? Hur är det tänkt att nya bostadsområden ska förhålla sig till traditionell placering av bebyggelse och jordbruksbygd utan att dessa påverkas negativt? Roslagsbanans avgrening och målsättning med kulturmiljön finns inte med. Hur skapar man nya samhällen/bostadsområden med kulturmiljön som resurs om det inte kan förtydligas i dokumentet? Hur bygger man nya bostäder utan att kulturmiljön byggs bort? Vad blir konsekvenserna för de kulturhistoriska värdena om den mark som tas med i Föp:en och redan där utpekas som olämplig att bygga på inte bebyggs? Kommer det att påverka kulturmiljön då ny mark efterfrågas?

Som ett exempel på ovanstående se sid 25 i dokumentet. Området runt Molnby (område 1) är rikt på fornlämningar vilket till delar kan försvåra exploatering. Finns det funderingar på alternativa områden beroende på fornlämningarnas art? Dragning av ny huvudgata i östlig-västlig riktning, hur påverkar den? Här nämns även att (område 2) området gränsar till områden där det finns rikligt med fornlämningar och kan försvåra och till och med förhindra ..”bostäder”? Område 2 påverkar radikalt lanskapsrummet i de centrala delarna (men hur och vilka

konsekvenser får det?). Område 3 – nämns inga kulturhistoriska värden, men det kan finnas kulturhistoriska värden som inte är fornlämningar.

Vad gäller eventuella kommentarer hänvisas till det dokument som togs fram av kommunantikvarie Eleonor Åberg i ett tidigare skede, se bifogat dokument. Många frågor och otydligheter kvarstår fortfarande. Konsekvensbeskrivning för de kulturhistoriska värdena/kulturmiljön måste utredas vidare och förtydligas.

Vänsterpartiet Vallentuna

Allmänt

Vi i Vänsterpartiet Vallentuna tycker att det är utmärkt att dessa delar av kommunen nu planläggs för utbyggnad av i första hand bostäder och service. En sådan utbyggnad ger underlag för handel och bättre service. Enligt Översiktplanen 2010-2030 ska utbyggnad ske i områden nära kollektivtrafik. Vi har därför varit emot exploateringen av Påtåker och Kristineberg, som verkligen inte ligger nära kollektivtrafiken, och i stället förordat utbyggnad längs Roslagsbanan. Detta innebär att den förslagna fördjupade översiktsplanen stämmer väl överens med våra intentioner. Vi anser att området, med rätt utnyttjande av de kvaliteter som finns i natur och kulturmiljö, kan komma att erbjuda attraktiva bostadsområden till nya Vallentunabor.

Vi ser också med tillfredsställelse att kommunledningen nu äntligen har insett att Vallentuna inte längre är en liten kommun och att alliansens nya vision, som antogs av kommunfullmäktige den 13 mars 2017, innebär en mera offensiv utveckling av Vallentuna. Det är ett krav som vi tidigare har fört fram i vårt förslag till kommunplan. Förslaget till fördjupad översiktsplan kräver omfattande investeringar. Vi ser utmaningar i form av krav på en bättre planering, förbättrad service, både offentlig och kommersiell, och högre kvalitet i de kommunala satsningarna och räknar med att alliansen tar konsekvenserna av den nya inriktningen och är beredd att satsa framsynt, även ekonomiskt.

Roslagsbanans avgrening

Vänsterpartiet Vallentuna stöder en fortsatt utbyggnad av Roslagsbanan och en avgrening mot Arlanda. Vi arbetar för detta i vårt partis ställningstaganden i den regionala trafikförsörjningen.

Områdenas namn

Den fördjupade översiktsplanen omfattar fyra delområden, Norra Vallentuna, Lindholmen, Norra Vallentuna Nordväst och ”ett strategiskt område för tätortsutveckling runt en ny station på Roslagsbanans avgrening till Arlanda”. Det är fyra ganska disparata områden med oklara beteckningar. För att det överhuvudtaget ska vara möjligt att förstå vilka områden det gäller, föreslår vi att områdena snarast får nya tydliga namn!

Fortsatta utredningar

Områdena som omfattas av den fördjupade översiktsplanen har olika karaktär och planeringen försvåras bl.a. av att området delvis är rikt på fornlämningar, på kraftledningar och oklara grundförhållanden. Av förslaget till fördjupad översiktsplan framgår att ytterligare utredningar behövs på en rad punkter. Vi kräver att kommunledningen snarast fattar beslut om att dessa ska genomföras successivt så att arbetet med de kommande detaljplanerna inte försinkas.

Vi kräver att jordbruksmark ska undantas för exploatering i möjligaste mån.

Trafikförsörjning

Vägdragningarna är komplicerade och vi understryker behovet av att trafikförsörjningen blir föremål för grundliga studier för att de smidigaste lösningarna ska kunna hittas. Lindholmsvägen, som redan nu har tät trafik, kommer åtminstone inledningsvis att bli hårt belastad genom utbyggnaden av centrala Lindholmen. Den fördjupade översiktsplanen måste markera ambitioner att minska trafiken i området. Vi efterlyser klara ställningtaganden när det gäller infartsparkeringar, laddplatser, busslinjer, busshållplatser och gång- och cykelbanor.

Hälsa, rekreation och barnperspektiv

Förslaget till fördjupad översiktsplan tar i huvudsak upp de ”hårda” aspekterna. Vi anser att planeringen redan på detta tidiga stadium måste ta upp ”mjuka” värden som ökade möjligheter till rekreation och motion och därmed bättre hälsa, sociala aspekter som blandad bebyggelse och behovet av mötes- och samlingsplatser och ett barnperspektiv (t.ex.aktionsradier, närhet till förskola, skola och fritidsverksamhet).

Och så efterlyser vi bättre korrekturläsning av ett så viktigt planeringsunderlag!

6.2 Övriga kommuner

Upplands Väsby kommun

Upplands Väsby kommun avstår från att lämna synpunkter om FÖP Norra Vallentuna och Lindholmen.

Täby kommun

Täby kommun ser positivt på Vallentunas intentioner att utveckla tätort i anslutning till Arlandaavgreningens närhet. Fördjupningen av översiktsplanen är också ett uttryck för Vallentunas och hela Stockholm Nordosts ambition att förbättra tillgängligheten till Arlanda och utveckla nordost med fler bostäder och verksamheter.

Roslagsbanan till Arlanda är en av grundförutsättningarna för ökad tillgänglighet i visionen för Stockholm Nordost. Förbättrad infrastruktur och ökad tillgänglighet ger näringslivet förutsättningar att växa i hela regiondelen. Planen bör mot bakgrund av

det kommungemensamma arbetet inom Stockholm Nordost tydliggöra en strategi och viljeinriktning för hur näringslivet ska utvecklas i detta område.

Sigtuna kommun

Sigtuna kommun har genom remiss beretts tillfälle att lämna synpunkter på upprättad samrådshandling om fördjupad översiktsplan för Norra Vallentuna och Lindholmen i Vallentuna kommun. Sigtuna kommun får med anledning härav anföra följande.

Roslagsbanans avgrening till Arlanda

Arlandakommunerna Sigtuna, Vallentuna, Knivsta och Upplands Väsby bedriver tillsammans med Swedavia ett delregionalt samarbete inom ramen för begreppet Arlandaregionen. Under 2016 har också parterna antagit en gemensam delregional utvecklingsplan för Arlandaregionen. Det gemensamma arbetet med att utveckla och förstärka fördelarna av att ha en flygplats i regionen har bedrivits under mer än tio år. Mot bakgrund av den pågående utvecklingen av flygplatsstaden - Airport City Stockholm - och ambitionen om 50 000 arbetstillfällen i området till år 2030, ser parterna ett tilltagande behov av att få till stånd åtgärder för en ökad tillgänglighet i Arlandaregionen. En åtgärd som gemensamt förordnas av parterna i samarbetet och som också stödjer tillgängligheten till Arlanda och kopplingen mellan de regionala stadskärnorna Arlanda-Märsta och Täby-Arninge är Roslagsbanans avgrening till Arlanda.

I föreliggande samrådshandling beaktas och stödjs en förlängning av Roslagsbanan till Arlanda. Kopplat till ett förverkligande av avgreningen redovisar Vallentuna kommun möjligheter för en utbyggnad om ca 4500 bostäder, fördelat på planens fyra delområden. En möjlighet som redovisas är tätortsutveckling runt en ny station på avgreningen till Arlanda. Området anges ge utrymme för minst 2500 nya bostäder. Sigtuna kommun ser positivt på den tydliga viljeriktning och beredskap som Vallentuna kommun inom ramen för samarbetet i Stockholm-Nordost visar gällande en framtida avgrening av Roslagsbanan till Arlanda. Åtgärden öppnar upp för en mer sammankopplad nord- och nordostsektor och innebär att de dynamiska effekterna i en gemensam bostads- och arbetsmarknad bättre kan tillvaratas. Genom en vidare koppling från Arlanda till Märsta kan förlängningen av Roslagsbanan ses som ett medel för att förbinda de regionala stadskärnorna Märsta-Arlanda och Täby-Arninge i ett integrerat kollektivtrafiksystem. Särskilt angeläget för Sigtuna kommun i detta sammanhang är således att välfungerande kollektivtrafiklösningar i stråket Arlanda-Märsta säkerställs.

Idag råder osäkerheter kring när och om ett fortsatt utredningsarbete angående en avgrening av Roslagsbanan till Arlanda kan fullföljas. Då sträckningen delvis ligger inom Sigtuna kommun och påverkar den regionala stadskärnan Arlanda-Märsta är Sigtuna kommun en given, deltagande part i ett sådant fortsatt utredningsarbete.

Rösjökilen

Rösjökilen är en av Stockholmsregionens gröna kilar och en gemensam fråga för Sigtuna och Vallentuna kommun. Kilen består av stora, sammanhängande grönområden och har flera sammanfallande värden som kommunerna förväntas

förvalta och utveckla i mellankommunal samverkan. Åtgärder i en kommun kan påverka hela kilens kvalitet. Som poängterat av Vallentuna kommun påverkas Rösjökilen och den regionala grönstrukturen av en eventuell tätortsutveckling runt en ny station kopplat till Roslagsbanans avgrening till Arlanda. Tillåts den nya tätortsutvecklingen växa ihop med Lindholmen bryts kopplingen mellan de gröna kilarna Rösjökilen och Angarnkilen. Därmed riskerar tätortsutvecklingen medföra negativ påverkan på natur då spridningskorridoren mellan de gröna kilarna byggs bort. Vid en tätortsutveckling i ett läge längs med avgreningen av Roslagsbanan till Arlanda är intrång i Rösjökilen oundvikligt. Sigtuna kommun förutsätter att Vallentuna kommun i ett eventuellt fortsatt utredningsarbete kommer att samråda med berörda kommuner och bevaka frågan hur grönstrukturens värden kan beaktas i planeringen

7. Teknisk försörjning

7.1 E.ON Värme

E.ON Värme har i dagsläget inga ledningar för fjärrvärme i Norra Vallentuna eller Lindholmen. Vi har noterat att fjärrvärme nämns som lösning i underlagen. E.ON tittar idag på olika alternativ för att kunna erbjuda värme i de aktuella områdena i framtiden.

7.2 Elverket

Vi har tagit del av samrådshandlingarna och vill meddela at det i området finns befintlig 20-, 10- och 0,4kV nät som måste beaktas vid exploatering.

Vid en exploatering bör även beaktas att plats kommer att behövas för ett antal nya nätstationer.

7.3 Käppalaförbundet

Allmänt om Käppalaförbundet

Käppalaförbundet föreslår följande kompletteringar till det nuvarande avsnittet om spillvatten:

Vallentuna kornmuns spillvatten avleds via Käppalaförbundets tunnelsystem och renas i Käppalaverket på Lidingö. Käppalaförbundet är ett kommunalförbund som ägs av medlemskommunerna Solna, Danderyd, Lidingö, Nacka, Sigtuna, Sollentuna, Täby, Upplands-Bro, Upplands Väsby, Vallentuna och Värmdö. Den näring och energi som finns i spillvattnet tas om hand och återförs som slam, biogas och värme. Käppalaverket är Revaqcertifierat vilket innebär att ett systematiskt uppströmsarbete bedrivs för att minska utsläppen av oönskade ämnen till spillvattennätet Att begränsa utsläppen vid källan är av stor vikt för att uppnå miljömål som Giftfri miljö och God bebyggd miljö samt en förutsättning for att minska belastningen på recipienten.

Förbyggande uppströmsarbete

Käppalaförbundet arbetar kontinuerligt med frågor rörande bland annat oönskade ämnen i länshållningsvatten, mikroplaster från konstgräsplaner och läkemedelsrester. Den fördjupade översiktsplanen innehåller ingen beskrivning av hänsynstagande till dessa typer av uppströmsfrågor och Käppalaforbundet vill därför även föreslå komplettering innehållande följande delar:

Länshållningsvatten

Den fördjupade översiktsplanen innehåller ingen beskrivning av hur länshållningsvatten som kan uppkomma i samband med bland annat schaktning och sprängning ska omhändertas. Käppalaforbundet har riktlinjer for hur länshållningsvatten ska hanteras och inget länshållningsvatten får avledas till Käppalaverket utan Käppalaförbundets skriftliga medgivande. Riktlinjerna finns på förbundets hemsida, www.kappal a.se. Om förorenad mark förekommer inom området kan avledning anses olämplig.

Konstgräsplaner

Käppalaforbundet vill uppmärksamma att gummi- och plastgranuler från konstgräsplaner kan nå spillvattennätet genom bland annat tvätt- och städvatten. Konstgräsplaner kan utgöra en betydande källa till utsläpp av mikroplaster till hav och vattendrag. Käppalaförbundet arbetar aktivt med att förbättra kvalitén på inkommande vatten och slam. Därmed krävs försiktighetsåtgärder för att undvika utsläpp av gummi- och plastgranuler till spillvattennätet.

Läkemedelsrester

Till det kommunala spillvattennätet ska endast spillvatten av hushållsliknande karaktär avledas. Vid LSS-boenden kan dock förhöjda halter av läkemedel förekomma i spillvattnet. Käppalaförbundet vill poängtera att förbundet i framtiden kan komma att ställa krav på åtgärder for att minska utsläppen av läkemedel till spillvattnet från exempelvis LSS- boenden.

Käppalaförbundet har i övrigt inga synpunkter.

8. Bransch- och intresseorganisationer

8.1 Vallentuna hembygdsförening

I Miljökonsekvensbeskrivning av översiktsplan Vallentuna kommun 2010—2030 kan man i kapitlet “Konsekvenser för kulturmiljövärden” läsa (s. 15): “på flera ställen innebär planförslaget att helhetsmiljöer berörs med risk för betydande karaktärsförändringar och fragmentering av kulturhistoriska sammanhang inom och mellan landskapsrum. På sikt kan möjligheten att uppleva och avläsa tidsdjupet i landskapet försvåras. Detta gäller t ex föreslagen utbyggnad av bebyggelse vid Molnby, . . .”.

Molnby utpekas som ett av de regionala intressen för kulturmiljövården som berörs av föreslagen utbyggnad av bebyggelse och planerade infrastrukturprojekt. Vidare kan man läsa att miljömålet "God bebyggd miljö" beaktas bl a genom att kommunens planering utgår från att kulturmiljön kan utvecklas genom goda avvägningar till platsens specifika historia, funktion och karaktär samt genom att tillgång till tätortsnära grönområden med historiska kvaliteter säkerställs. Miljömålet "Ett rikt odlingslandskap" beaktas genom att särskild hänsyn tas till öppna landskap mellan bebyggelsegrupper, särskilt inom kulturhistoriskt intressanta områden vid bebyggelseutveckling på landsbygd.

Det finns dessvärre inte mycket i det föreliggande planförslaget som tyder på att planförfattarna beaktat ovan citerade bedömningar. Tvärtom förefaller man ha varit okunnig om att den breda dalgången söder om Molnby herrgård utgör ett landskapsrum med höga kulturhistoriska och landskapsestetiska värden. På moränhöjderna som omger odlingsmarken ligger fornlämningar i form av gravfält och enstaka gravar från järnåldern samt även övergivna bebyggelseplatser. I planförslaget utgör detta område, som av någon anledning kallas "strategiskt", den västra delen av "Norra Vallentuna" och avses exploateras i ett senare skede, beroende på om och när järnväg till Arlanda byggs.

Eftersom en av hembygdsföreningens huvuduppgifter är att värna den historiska kontinuiteten i den fysiska miljön – landskap och bebyggelse – vill vi bestämt avstyrka exploatering av detta värdefulla kulturlandskap. Området ingår inte i något riksintresse för kulturmiljövården, vilket nogsamt konstateras i planen, men genom att det ligger nära tätorten har det ett stort lokalt värde. Det är i själva verket ett skolexempel på ett tätortsnära grönområde med historiska kvaliteter. Av lätt insedda skäl skulle det även i framtiden kunna vara ett av de kringboende uppskattatområde för promenader och naturupplevelser.

8.2 LRF Vallentuna-Täby

LRF Vallentuna-Täby önskar, som representant för markägare och landsbygdsföretagare i Vallentuna, framföra följande synpunkter:

- Åkermark bör inte tas i anspråk för byggnationer.
- Vägar bör planeras så, att de blir fungerande inte bara för personbilar, bussar etc. Även stora lantbruksmaskiner och tyngre transportfordon måste kunna framföras, både i vår landsbygd och i tätorten.
- Vägen mellan Vallentuna och Lindholmen måste byggas ut för att klara den nya trafikbelastningen.
- Ny väg i Lindholmen behövs, så att man kan passera Lindholmen utan att köra framför skolan/bostadsområdet.
- LRF är helt emot utbyggnad av Roslagsbanan till Arlanda, vilket saknar ekonomisk relevans, och som hotar kulturvärden och enskilda lantbruksföretags fortlevnad. Våra medlemmar efterfrågar istället förbättringar av vägnätet mellan Vallentuna och Arlanda.

8.3 Markims hembygdsförening

Synpunkter från Markims Hembygdsförening med anledning av samrådsmötet den 23:e februari angående utbyggnaden av Molnby – Lindholmen och Roslagsbanans avgrening till Arlanda.

Det är viktigt att beakta det kulturmiljöhistoriska landskapet i Markim vid framtagande av alternativa sträckningar av Roslagsbanans eventuella avgrening till Arlanda. På ett väldigt tydligt sätt går det att utläsa de olika landskapsutnyttjandena som skiftat efter hur landhöjningen gått och havet dragit sig bort från slätten. Historien om Markim går att förstå genom att studera landskapet. Markim är av riksintresse för kulturmiljön, K74, och ska skyddas från påtaglig skada. Enligt Vallentuna kommuns Kulturmiljöprogram 2010 bör en framtida översyn av riksintressets utbredning inkludera gårdarnas utmarker, det vill säga skogen. Kulturmiljövården anser alltså att även utmarkerna har ett högt värde tillsammans med det öppna landskapet då det hjälper till att berätta om det historiska landskapet.

Markim är en levande jordbruksbygd där människor sedan förhistorisk tid brukat jorden. Det är en av anledningarna till att området fördes upp som en presumtiv kandidat till UNESCO:S världsarvslista. Den levande jordbruksbygden är viktig och får inte förringas i betydelse. Jordbrukarna i Markim håller landskapet öppet och bidrar till den biologiska mångfalden samtidigt som de bedriver ett stadsnära jordbruk som medför närproducerat till storstadsregionen Stockholm. En tvärförbindelse till Arlanda genom den produktiva jordbruksmarken skulle försvåra för socknens lantbrukare att driva ett rationellt jordbruk med omvägar för att ta sig till de olika åkerjordarna. Även Vallentuna kommun poängterar, i sin översiktsplan från 2010, att byggnation på landsbygden kräver att hänsyn tas till jordbruket.

Vid ett av samrådsmötena angavs att planeringen av ny infrastruktur ska göras "med och inte mot det rika kulturlandskapet". Vi anser att de presenterade förslagen innebär en klar motsägelse mot denna målsättning, då varje ingrepp av sådan storleksordning skulle ge förödande skador i ett så känsligt område. Det kan inte nog betonas att en kulturhistorisk miljö utgörs av en helhet av jordbruk, bebyggelse, vägar och landskap. Förutom det ingrepp som själva järnvägs- eller vägbanken skulle utgöra, skulle de tillfartsvägar som skulle krävas för arbetsfordon under byggtiden göra obotliga skador på landskapet.

Vi anser att det är av yttersta vikt att infrastrukturfrågan i regionen får en lösning, särskilt med tanke på den kraftiga expansion av bostäder som planeras. Den tilltagande trafiken på Markims vägar ser vi från hembygdsföreningens sida som ett allt större bekymmer. Detta känsliga vägnät måste snarast avlastats från genomfartstrafik.

Vi vill uppmana till att söka transportlösningar i ett vidare perspektiv istället för att ensidigt fokusera på Roslagsbanans avgrening till Arlanda. Vi anser att mer ekonomiska och flexibela lösningar bör prioriteras. En väg att lösa transportbehovet till och från Arlanda och samtidigt förbättra pendlingsmöjligheten till arbetsplatser i andra delar av Stor-Stockholm, är att utreda möjligheten att skapa utbyggda och väl fungerade förbindelser från Vallentuna mot Upplands-Väsby, där anslutning kan göras till redan befintlig infrastruktur i form av E4 och norra stambanan. Detta kan möjliggöras genom satsning på förbättrade bussförbindelser via den utbyggda vägen

Grana - Upplands-Väsby eller genom att ansluta spårbunden trafik till sträckningen Grana-E4. Ett spår till på norra stambanan är inte heller långt borta vilket skulle motivera en busslösning till Upplands Väsby och därefter tar förstärkt tågtrafik vid för vidare färd mot Arlanda.

Markims hembygdsförening har på lokal nivå noterat hur viktigt området blivit för rekreation och kulturupplevelser. Under sommarhalvåret söker sig ökande skaror av cyklister till det slingrande vägnätet. Natur- och kulturintresserade njuter i ständigt ökande omfattning upplevelser i de levande kultur- och jordbruksmiljöerna, dessutom har vi i detta område ett mycket stort antal fritidsryttare som har stor glädje av en vacker och säker ridmiljö. Att på något sätt påverka detta område skulle göra att dess attraktionskraft försvann. Det traditionella och unika vägnätet i Markim är en attraktion i sig och nuvarande sträckningar får därför inte förändras. Detta slingrande vägnät är redan idag belastat av snabb genomfartstrafik vilket innebär ett reellt hot mot möjligheterna till fortsatt drift av aktivt lantbruk och bibehållen levande landsbygd.

Att vårda och bevara denna unika levande oas som Markim utgör i den snabbt växande regionen borde vara en självklarhet och en plikt gentemot kommande generationer.

8.4 Vallentuna Naturskyddsföreningen

Naturskyddsföreningen i Vallentuna deltog i samrådet den 23 februari och har tagit del av den fördjupade översiksplanen över Norra Vallentuna och Lindholmen samt den miljökonsekvensbeskrivning som har tagits fram.

Det planerade området består till stor del av skogar, med inslag hällmarker, våtmarker och flera nyckelbiotoper/ naturvärden samt jordbruksmark och värdefulla hagmarker. Skogen är en av de få större sammanhängande skogar som finns nära tätorten. I skogen finns många stora djur, älg, rådjur, grävling, vildsvin och flera rödlistade fågelarter samt miljöer för många insekter. Det finns mycket spår av tidigare brukande, spår och rester av gamla torp samt rikligt med fornlämningar. Området används idag flitigt för rekreation med promenader, bär- och svampplockning samt ridning.

Vi måste konstatera att planen ger ett något ofärdigt intryck; det förekommer många språkliga brister och stavfel, kartorna är delvis svårtydda. En noggrannare korrekturläsning hade gett planen ett mer genomarbetat intryck.

Konsekvensanalyserna inriktas främst på dessa aspekter: mark och vatten, natur, kulturmiljö och landskapsbild samt friluftsliv. Planförslaget berör direkt eller indirekt två av Stockholmsregionens gröna kilar: Rösjökilen och Angarnkilen. De gröna kilarna fyller en viktig funktion för befolkningens möjligheter till rekreation och friluftsliv och har stor betydelse för den biologiska mångfalden genom att de är viktiga spridningskorridorer. Tack vare de gröna kilarna har de flesta i Stockholmsområdet fortfarande relativt nära till ett större naturområde. Det är vår uppfattning att de gröna kilarna skall behållas intakta och undantas från exploatering för att säkerställa att det så förblir.

Området kring Molnby har stor betydelse som tätortsnära naturområde för befolkningen i centrala Vallentuna. Det är ett känsligt kulturlandskap rikt på fornlämningar. Här finns också ett par artrika hagmarker. Det öppna landskapet söder om Molnby gård har en tilltalande och värdefull landskapsbild. Det utgör också en viktig förbindelselänk mellan Rösjö- och Angarnkilarna.

Det är från miljösynpunkt visserligen lovvärt att lokalisera bostadsbyggande till närheten av Roslagsbanan men en så omfattande utbyggnad i Molnby som föreslås i planen anser vi inte går att förena med bevarande av områdets värden och karaktär. En eventuell utbyggnad anser vi bör minskas och begränsas till områdets östra delar närmast Lindholmsvägen med bibehållande av spridningskorridor mellan de gröna kilarna. Vi ifrågasätter behovet av vägreservat. En starkt trafikerad väg genom Molnby skulle skapa barriäreffekter i landskapet och vara förödande för områdets rekreativa och biologiska värden. En förlängning av Banvägen skulle innebära att värdefulla hagmarker samt viktig tätortsnära skog skulle tas i anspråk. Dessutom behöver vi minska våra koldioxidutsläpp därför är det viktigt att det blir dubbelspår upp till Lindholmen så de boende i första hand kan välja kollektiva färdmedel. Vi anser att en eventuell utbyggnad i Molnby också måste föregås av en detaljerad naturinventering.

För att uppfylla behovet av bostäder kan en möjlighet vara att undersöka om det går att utöka planerad bebyggelse norr om Molnbyvägen och kring Lindholmen. De värdefulla områdena öster om LIndholmens samhälle med Storsjön och Lillsjön får dock inte beröras av exploateringar.

En förlängning av Arningeleden till Lindholmsvägen kommer att påverka skogen runt Vallentuna idrottsplats negativt. Det finns också risk att friluftsområdena vid Veda och Ubbysjön kommer att påverkas negativ. Om förlängningen blir av är det viktigt att den genomförs så att den fågelrika Ubbysjön sam området runt Veda inte berörs.

Om och när en förlängning av Roslagsbanan till Arlanda blir aktuell är i dagsläget oklart. Det är förvisso positivt med förbättrad kollektivtrafik till Arlanda men det skulle också innebära stora ingrepp i Rösjökilen. Det aktuella området utgörs av ett varierat skogslandskap med inslag av våtmarker. Dessa våtmarker är viktiga för fördröjning och rening av vatten som annars riskerar att rinna ut och förorena Vallentunasjön. Här finns en skoglig nyckelbiotop och två naturvärdesområden som Skogsstyrelsen utpekat. Om en avlänkning av Roslagsbanan ska göras anser vi att ett nytt bostadsområde inte bör byggas inom detta område. Detta vore ett alltför stort intrång i Rösjökilen. Dessutom är det viktigt att det planeras rikligt med passager över Roslagsbanan för människor som rör sig i skogen och för de djur som lever i skogen.

Det vi saknar i planen och som inte heller kom fram under samrådet är om det planeras industrier eller annat näringsliv som kan dra nytta av den nya sträckningen av en förlängd Roslagsbana.

I planen pratar man om att lyfta rekreation och göra den mer tillgänglig samtidigt som man planerar att ta skog i anspråk samt planerar vägar som riskerar att bli barriärer. De åkermarker som planeras att tas i anspråk för bygge behöver vi i framtiden ha för att odla när efterfrågan av närproducerad mat efterfrågas allt mer.

Sammanfattningsvis kan konstateras att enligt miljökonsekvensbeskrivningen finns risk för att planen kommer att medföra betydande negativ miljöpåverkan när det gäller vattenmiljön, naturmiljön samt kulturmiljö och landskapsbild. Detta bör innebära noggranna överväganden och analyser av alternativa lösningar innan man går vidare i planarbetet. Vi hoppas, vilket också MKB:n föreslår, att man gör en Naturvärdesinventering och spridningsanalys för nyckelarter innan man fortsätter arbetet med planen.

9. Övriga yttranden

1. Privatperson

1. Eftersom det finns goda förutsättningar för ny bostadsbebyggelse i Lindholmen genom förtätning med villor, parhus och radhus eller liknande bör detta möjliggöras inom ett större område kring järnvägsstationen. I FÖP föreslås att detta sker inom ett avstånd av ca 300 meter från stationen. Eftersom många befintliga fastigheter i särskilt östra Lindholmen är stora, föreslås att det avståndet utökas till förslagsvis ca 600 meter från stationen.

2. FÖP anger att en utbyggnad och utveckling av bostäder ska ske på de två befintliga åkermarkerna på båda sidor av järnvägen direkt norr om Lindholmens nuvarande villaområde. FÖP diskuterar även en ny väg genom fastigheten Lindholmen 5:88 för att ansluta till dessa nya områden liksom Mörbytorpsvägen. En utveckling av bostäder på dessa två åkermarker vore en positiv utveckling, eftersom förutsättningarna där är goda. I samband med att så sker, bör även detaljplanen för norra Lindholmen öster om Roslagsbanan (i det område som omfattar fastigheterna Lindholmen 5:10, 5:80, 5:96 och 5:83) anpassas för att ansluta till utvecklingen på åkermarken norr om detta område (som, tror jag, har beteckningen Slumsta 1:5), med tillhörande utveckling av väg-, vatten- och avloppsnätet. Det finns utrymme för en väg på kommunal mark, med utgångspunkt från norra vändplatsen på nuvarande Vasavägen, norr och öster om fastigheterna Lindholmen 5:96 och 5:80. Om vägen förlängs där, skapas access för att enkelt öppna upp de delar av fastigheterna som enligt fortfarande gällande plan från 1975 ligger utanför det detaljplanerade området. Detta skulle även underlätta utbyggnaden av åkermarken, som redan är en del av FÖP.

2. Privatperson

Innebär den planerade utbyggnaden i Mörbytorpsområdet, att vi som redan bor här, kommer få möjlighet att stycka av våra tomter samt att vi får kommunalt vatten och avlopp?

3. Privatperson

Läste i tidningen att vi har möjlighet att inkomma med synpunkter gällande rubricerat. Jag är boende på Gästrikevägen i Vallentuna och är positivt inställd till en utbyggnad och fler skattebetalare men… En utbyggnad av Lindholmen och norr om Gästrikevägen medför också en utökad trafik på Lindholmsvägen. Vi ser ju redan nu hur reparationer pågår för att vägen inte håller för den hårda byggtrafiken och nu utökad busstrafik.

Vi som bor på Gästrikevägen har redan nu svårigheter att vid rusningstider komma ut på Lindholmsvägen, speciellt vintertid. När kommunen dragit upp vägarna ut på Lindholmsvägen i stället för ner mot Snapptuna uppstår svårigheterna (för- och nackdelar kanske måste prioriteras om). Förutom att vi ska försöka ta oss ut på vägen bland alla bilar från Lindholmen så sluttar vägen vilket medför att vi under vintertid måste ta sats för att komma ut på Lindholmsvägen, trots dubbdäck som vi måste ha

för att försäkra oss om att överhuvudtaget komma uppför backen och ut på Lindholmsvägen. Gästrikevägen är ju inte en s.k prioriterad gata i vinterväghållningsarbetet. Detta medför att vi får göra flera försök innan vi äntligen kommer ut på vägen när ett ”hål” uppstår mellan passerande bilar. Vi har ju tyvärr ingen förkörsrätt.

Vi har också ganska lång väg till tåg och buss vilket medför att för det mesta är bil ett måste. En omöjlighet att bära matkassar mm från tåget.

Min fråga i anslutning till ovanstående är därmed hur löser ni de problem vi har och som med en utökad byggnation norr om Gästrikevägen kommer att accelerera?

4. Privatperson

Trafikapparaten i sin helhet inom tätorten har växt ur kostymen. Kommunen bör inte bygga en bostad till norr om tätorten utan att först bygga ut förlängningen av Arningeleden.

Bland annat har trafiken på Lindholmsvägen ökat enormt senaste året och snart är det ett akut behov av en förändrad trafikreglering, tex med ljussignaler eller fler rondeller, för att förhindra tillbud & olycker.

Har också noterat att vägreservatet för Arningeledens förlängning inte heller är så väl presenterat på kommunens hemsida. Jag undrar hur många som egentligen känner till detta vägreservat.

5. Privatperson

Beroende på hur delområde 4 "Strategisk tätortsutveckling" kommer att utvecklas vore det väldigt intressant att se om det finns möjlighet för vindkraftverk om nu detta kan tas hänsyn till i denna FÖP. Det ser ut som det som närmast skulle kunna bli 2 km till närmsta tätbebyggelse Lindholmen beroende på vart man räknar, med god marginal till övrig tätbebyggelse. Dessa avstånd bör inte innebära några ljudproblem.

Vallentuna har mycket att göra för att förbättra sitt miljöanseende då Vallentuna kommun hamnade på plats 233 (26:a i länet, sist) av 290 i 2016 års rankning som tidningen Aktuell Hållbarhet årligen gör.

Vindkraftverk skulle dessutom förmodligen kunna ses ses från flyg till/från Arlanda och ge en positiv bild av både Sverige och Vallentuna som gör sitt för miljön och klimatförändringarna.

I Stockholms län är det endast Norrtälje som har vindkraftverk vilket är ganska förståeligt då Stockholms län för det mesta är väldig tätbebyggt. Vallentuna är dock inte lika tätbebyggt överallt och vi måste ta de chanser vi får att ställa om till en förnyelsebar energiproduktion och inte förlita oss på att alla andra ska fixa det.

6. Privatperson

Om det ska byggas en enda koja till längs lindholmsvägen måste det hända något med den vägen, redan idag är den livsfarlig mellan molnby och lindholmen.

Vore bra om man kunde lägga ut en mer detaljerad karta över var och vad det ska byggas på hemsidan…samt när det ska börja.

7. Privatperson

Vid bebyggelse som påverkar fastighet Ubby 1:7 vill jag, ~~xxxxxxxx~~, som markägare ha personlig kontakt i god tid gällande fastighetens framtid och hur fastighetens nuvarande funktion påverkas och eventuellt kommer att ändras.

Vid bebyggelse i nära anslutning till fastighet Ubby 1:49 vill vi som fastighetsägare, ~~xxxxxxxx xxxxxxxxxx~~, att hänsyn tas till fastighetens utsikt och att bullerskydd och insynsskydd planeras samt att ingen ny väg anläggs intill/i anslutning till Ubby 1:49 eller mellan fastigheterna Ubby 1:7 och Ubby 1:49.

8. Privatperson

Bra jobbat! Ser framemot utvecklingen av kommunen enligt er plan. Dock viktigt att kollektivtrafik byggs ut parallellt med nya bostäder. Det är trångt redan nu.

9. Privatperson

Kartor och information är väldigt otydlig, den är så pass otydlig att vi inte kan avgöra om vi påverkas.

Att vi som markägare inte har kallats till mötet känns avsiktligt och går i linje med hur vi upplever att kommunen ständigt försöker mörka förändringar.

Berörda markägare måste få information om att de placeras i ett reservat efter som det i vårt eventuellt kan påverka våra planer på generationsboende.

10. Privatperson under samrådsmöte

- Bygg tätare NO Molnbystation och gräv ner kraftledningen där.
- Bygg tätare i järnvägsnära barrskog (Promenad/Cykelavstånd).
- Spar jordbruksmark – vi behöver mat!
- Inga genomfarter genom detaljplaners parkmark.

11. Privatperson

Nedgrävning av 220kV kraftledning från transformatorstation till Molnby för att utnyttja mark bättre.

- Lättare att distribuera ut vatten och avlopp.
- Röjningskostnad för Vattenfall försvinner.
- Fler hus som kan byggas d.v.s. ytterligare skattekronor till kommunen.

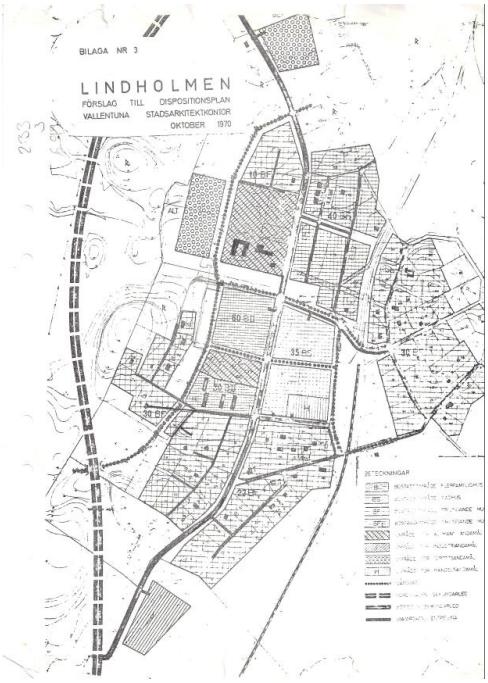
12. Privatperson

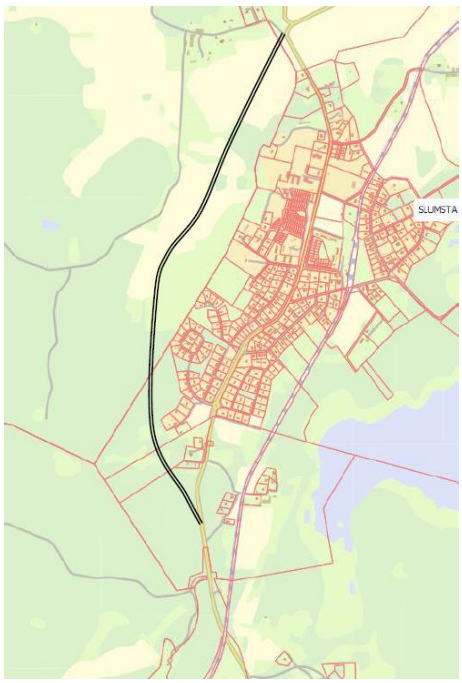
Kringfartsled Lindholmen

Trafiken utmed Lindholmsvägen är omfattande. Många olyckor utmed dragningen. Bredda vägen och skapa en kringfartsled förbi Lindholmen samhälle med utgångspunkt vid järnvägsbron eller strax därefter.

13. Privatperson

Enligt planen bedöms trafiken genom Lindholmen öka kraftigt. Vägen går direkt förbi skola, förskola och ortens livsmedelsaffär och korsas av 100-talet skolbarn och andra fotgängare. I bifogade inskannade dokument från 70-talet planerades för vad som närmast ser ut som ”Förbifart Lindholmen”. Redan för snart 50 år sedan uppfattade man alltså trafiksituationen genom Lindholmen som långsiktigt ohållbar. Delar av den tänkta sträckningen är nu bebyggd, men innan detaljplan för fastigheterna Sylta och Kulla fastläggs vore det önskvärt att ”Förbifart Lindholmen” utvärderas på nytt för att minska trafiken genom Lindholmen i takt med att de mer centrala delarna avses att bebyggas. En sådan förbifart skulle kunna löpa från den kommande infarten till Molnbydepån genom de aktuella fastigheterna och därefter över Orkesta-Granby 1:1 med i princip samma sträckning som 70-talets förlaga för att sedan ansluta i vägskälet ”Markim/Orkesta/Frösunda” enligt bifogade illustration. En framtida utbyggnad av väg till Arlanda/E4 skulle kunna förgrenas från denna Förbifart. Bullret skulle också minska i stora delar av centrala Lindholmen eftersom förbifarten skulle komma att ligga bakom en förhöjning i landskapet.





14. Privatperson

Synpunkter angående byggnation av nytt vägnät i norra Vallentuna.

Angående förlängning av Banvägen norrut. Vilka härsyn har tagits till befintlig bebyggelse samt vår Idrottsplats? Utbyggnad av dubbelspår är på gång och läggs väl väster om befintligt järnvägsspår. Hur har man tänkt att även placera en väg väster om järnvägen utan att Idrottsplatsen försvinner. Snapptuna I K SIK är en idrottsförening som grundades 1969 och är fortfarande aktiv. Aktiviteterna är främst för de små barnen. Låt även kommande generationer få uppleva glädjen med idrott på hemmaplan.

Vad gäller en ev bro i norra Snapptuna ställer jag mig frågan
Varför förlägger man inte bron längre norrut och på så vis minskar olägenheten för nuvarande bebyggelse?

Tacksam om dessa synpunkter beaktas innan planen fastställs.

15. Privatperson

Jag ifrågasätter hur ni har kallat till / informerat om detta samråd som jag fick höra talas om via en grannes kopiering av byggplanerna och som han delade ut i de boendenas brevlådor.

På frågan till Björn (?) om, hur ni informerat, svarade han att ni gått ut på kommunens hemsida. Man kan inte utgå från att folk söker info där ! särskilt om de gäller "dolda" byggplaner. Anser ni verkligen att det är rätt sätt att informera om något så viktigt ? trots att vi har 3 lokaltidningar.

Vid presentationen upplyste Björn (?) att det var frågestund efteråt vid olika bord, för olika frågor. Hur skulle man kunna se, vart man skulle ta vägen: vi satt ner och det gjorde de som skulle besvara våra frågor också ! Inga skyltar på borden för att visa oss rätt...

Jag anser att det hade varit bättre att samla t ex boende i Snapptuna (osv) tillsammans - som förmodligen hade liknande frågor !

Presentationen övergick till en annan person, som visade en sammanställning med overhead (?) och som läste texten innantill - kanske lika bra pga att texten var så liten - men inte särskilt upplysande egentligen.

Jag har försökt att i förväg sätta mig in i detta - men inte kunnat förstå kartbilderna - tills jag kom underfund med att de blå områdena inte är sjöar - vilket vanligtvis är fallet på en karta !

Jag är intresserad av Snapptuna. Jag lyckades fråga 2 personer (vid olika bord) ang den röda markeringen över norra Snapptuna. Det ser ut som om den vägen kommer att ligga alldeles norr om Snapptunas norra del av Ljungvägen. Ingen kunde svara på, hur nära det skulle vara eller varför den inte kan flyttas längre norrut, där det inte finns bebyggelse.

Vad kommer att ske med Ormsta station?

Ska den tas bort?

Ska överfarten där tas bort?

Jag kunde inte få svar på något alls.

Jag oroar mig mycket pga av detta och all osäkerhet i samband med detta.

Björn (?) upplyste om, att allas frågor kommer att besvaras innan den 26 mars. HUR? Kommer man att få tillgång till andras frågor och hur ni besvarar dem?

16. Privatperson

Vi blev mycket upprörda då vi av en slump gick in på kommunens hemsida och såg hur ni planerat att lägga vägar runt norra Snapptuna. Planen att omgärda hela norra Snapptuna bebyggelse med vägar är som om en bomb släpps ner i vårt trygga och harmoniska område. Området har länge varit attraktivt pga det lugna läget med närhet till natur och öppna landskap. De flesta som valt att bo här har satt dessa värden före centralt läge.

Livskvalitet är att höra fågelsång, andas frisk luft och kunna släppa ut sina barn eller hundar utan att oroa sig för att de blir överkörda. Den väg ni planerar lägga över kullarna tvärs över de fria fälten och den odlingsbara marken kommer skära som en kniv igenom friluftsområdet mellan Foderby och Molnby. Vi kommer dessutom ha en starkt trafikerad väg i höjd med vår andra våning av huset som kommer att ge avgaser och nedfall i våra trädgårdar. Området mellan kullarna är sankt och samlar redan nu ibland avgaser från Ormsta station där vägen trafikeras hårt på morgnarna. Detta kommer då slås ihop med de avgaser vi får från vägen runt och över kullarna.

Att lägga en så trafikerad väg nära ett villaområde är ej försvarbart. Det står ju i FÖP angående nyproducerad bebyggelse att man ska ta hänsyn till de aspekter som gäller trivsel, luftkvalitet och hållbart samhälle. Ska man då inte ta hänsyn till samma värden i den äldre bebyggelsen? Vi har bott i 32 år i Vallentuna och betraktar oss som fullvärdiga trogna invånare som man väl borde ta hänsyn till. Mäklare som säljer hus i vårt område annonserar alltid att det är ett lugnt och attraktivt område för nya köpare i dagsläget. Jag jobbade många år i Sollentuna där jag befann mig mellan motorväg och pendeltågstrafik. Det var ständigt hög ljudnivå och man kom knappt någonstans till fots. Miljön var liksom strimlad av vägar och tågbanor!

Vallentuna har en speciell karaktär där naturen fortfarande är nära den centrala delen. Låt kommunen få förbli så och gör inte den till en dussinvara kopierad från Sollentuna och liknade hårt exploaterade kommuner där betong, asfalt och vägnät är det viktigaste. I dessa orostider då vi uppmanas att ha beredskap för svårare tider är det ej heller hållbart att bygga vägar och hus på odlingsmark som snabbt borde kunna tas i bruk om det blir kristider.

Vi har dessutom, på kullarna utanför bortre huslängan i Snapptuna, många sällsynta arter såsom ormvråk, kattuggla, fasan, spillkråka, hackspett och även tofsvipor, lärkor och tranor på fälten.

Lägg tvärvägen istället vid tågdepåerna där miljön ändå kommer att exploateras.

Vi ska väl satsa på tågförbindelserna och inte på bilåkandet!!

17. Privatperson

Först vill jag ge några allmänna synpunkter och sedan mer specifika för vårt eget närområde. Därefter några förslag.

Generalla synpunkter kring jordbruksmark och naturvärden

För närvarande byggs mycket högklassisk åkermark bort i Sverige, och mest i Uppland. Sverige har nu bara en ca 50% självförsörjningsgrad, vilken minskar ytterligare med ökad bebyggelse och ökad befolkning. Vid Sveriges lantbruksuniversitet (SLU), där jag arbetar, forskas på detta och vi är oroliga för den negativa utvecklingen. Det är hög tid att vända utvecklingen och sluta exploatera produktiv och potentiell åkermark.

Självklart måste Vallentuna bidra till ett ökat behov av bostäder i ett växande Stor-Stockholm, men man bör noga väga argumenten för och emot olika typer och lokaliseringar av den nya bebyggelsen. I den fördjupade översiktsplanen nämns t.ex. jordbruksmarken endast i förbigående, trots att den utgör en relativt stor del av planområdet. Samrådshandlingen och hållbarhetsbedömningen är ett exempel på hur det brister i att belysa jordbruksmarksaspekterna i planprocessen.

Enligt miljöbalken, kap 3, står det (par 1) att ”Mark- och vattenområden skall användas för det eller de ändamål för vilka områdena är mest lämpade med hänsyn till beskaffenhet och läge samt föreliggande behov. Företräde skall ges sådan användning som medför en från allmän synpunkt god hushållning”. Vidare står det (par 4), *”Jord- och skogsbruk är av nationell betydelse. Brukningsvärd jordbruksmark får tas i anspråk för bebyggelse eller anläggningar endast om det behövs för att tillgodose väsentliga samhällsintressen och detta behov inte kan tillgodoses på ett från allmän synpunkt tillfredsställande sätt genom att annan mark tas i anspråk”. Dessutom (par 6):* ”Mark- och vattenområden samt fysisk miljö i övrigt som har betydelse från allmän synpunkt på grund av deras naturvärden eller kulturvärden eller med hänsyn till friluftslivet skall så långt möjligt skyddas mot åtgärder som kan påtagligt skada natur- eller kulturmiljön. Behovet av grönområden i tätorter och i närheten av tätorter skall särskilt beaktas.”

I Regeringens proposition 2016/17:104 om livsmedelsstrategi som presenterades i januari i år räknar man med att det krävs en stark ökning av den svenska livsmedelsproduktionen både i en nära och mer fjärran framtid, med hänsyn både till eventuellt kommande krissituationer som till ökad befolkningstillväxt och Sveriges relativt goda förutsättningar vid anpassning till kommande klimatförändringar. MSB:s senaste rapport (Ju2016/08420/SSK) pekar också på vikten av att öka självförsörjningsgraden av svenska jordbruksvaror, vilket är avgörande i krissituationer och vid minskade möjligheter till internationell handel.

Jordbruksmarken bidrar med eller kan bidra med mat- och bioenergiproduktion, stadsnära odling i en tid då efterfrågan på närproducerat ökar, samt lokal livsmedelsäkerhet i en värld där orostider kan begränsa handel och transport och därmed strypa livsmedelsimporten. Flera av de områden som pekas ut för

exploatering i FÖP, speciellt Molnbyområdet och söderut är ett utmärkt exempel på ytor som skulle kunna möta behovet av lokal odling. Jag menar att man i FÖP inte

tagit hänsyn till vad Miljöbalken eller olika myndighetsrapporter säger i dessa avseenden.

Det kan vara förståeligt att när man först planerade för utbyggnaden av Vallentuna var beredd att ta omgivande hag- och jordbruksmark i anspråk för bebyggelse och vägar. Men med det ändrade världsläget och den krismedvetenhet som börjar spridas idag är det knappast försvarbart att ta produktiv eller potentiell jordbruksmark ur bruk för lång tid framöver. Den globalt och nationellt (starkt) ökade befolkningen och därmed ökade livsmedelsbehovet, där långa transporter kanske inte är möjliga eller i varje fall inte lämpliga ur klimat- och miljöhänseende, kommer all tillgänglig jordbruksmark att behövas för vår livsmedelsförsörjning och säkerhet. Därtill kommer den ökande efterfrågan på närodlad mat och närhet till orörd natur och grönområden för rekreation.

Förutom jordbruksaspekterna har det unika kulturlandskapet mellan Molnby gård och Snapptuna/Västanberga en mångtusenårig historia, med såväl fornlämningar som en rad sällsynta och hotade växt- och djurarter (såsom backsippor, spillkråka, mindre hackspett). Det vore ytterst olyckligt att bebygga detta område med hus och/eller vägar. Vallentunas karaktär som naturnära kulturmiljö kommer att skadas för mycket lång tid framöver.

Därtill kommer att biltrafiken – och därmed behovet av bilvägar - i framtiden troligtvis inte kommer att öka i den takt man hittills sett, utan kanske t.o.m. minska. Erfarenheten visar också att nya vägar, som underlättar biltransporter, fördröjer omställningen till ett fossilfritt samhälle, där man istället borde se till att kollektiv- och cykeltrafiken främjas. (Det framtida värdet av en Roslagsbane-gren till Arlanda är också högst tvivelaktigt).

<u>Mer specifikt för Snapptuna</u>

När det gäller norra Snapptuna, där en vägbro och två genomfartsvägar planeras gå genom ett fint natur- och kulturlandskap, som också används flitigt som strövområde för boende och hundägare i trakten. Skogsstyrelsen (”Skogens pärlor”) har t.ex. markerat fyra värdefulla lokaliteter i de delar av Snapptuna som berörs av vägplanerna. Detta område skulle helt förstöras av de planerade vägarna.

Vägbron och vägen skulle också passera bara ett 20-30-tal meter från nuvarande villabebyggelse (ca 30 fastigheter), vilket skulle orsaka stora olägenheter för de boende. Särskilt om det också blir dubbelspår för Roslagsbanan kommer förlängningen av Banvägen att skära rakt genom det skogsparti som ligger mellan järnvägen och Ljungvägen och då måste också den idrottsplatsen som funnits i området sedan det byggdes på 1960-talet försvinna. (Där finns även en högspänningsledning som man också måste ta hänsyn till).

Förutom det förstörda grönområdet kommer genomfartstrafiken att utgöra fara för barn och djur i området, som hittills varit lugnt och säkert, och mycket attraktivt för barnfamiljer såväl som för äldre. Därtill kommer olägenhet med vägbuller och avgaser, som redan nu, speciellt vintertid, samlas i den svacka som norra Snapptuna

ligger i. Den fuktiga sanka mark som sträcker sig från åkrarna i norr till Ljungvägens övre del drar till sig avgaser, som skulle öka markant med de planerade vägarna. Likaså kan dräneringen av området, som redan tidigare har varit problematisk, bli ytterligare svårt att hantera med befintliga dagvattensystem.

Sammanfattningsvis

Sammanfattningsvis kan sägas att förslaget i FÖP för Norra Vallentuna inte verkar tillräckligt genomtänkt, då man varken tagit hänsyn till värdefull jordbruksmark, hagmark och naturområden, eller till befintlig bebyggelse. Jordbruksmarken bör värnas för ökat behov i såväl freds- som i kristider. Byggnation bör ske i skogsområden och inte på jordbruksmark. Användning av jordbruksmark som gör att den kan återgå i jordbruksproduktion vid behov, som t.ex. parker eller rekreationsskog, är mer hållbart än alternativet byggnader och vägar. Den planerade vägen och vägbron genom norra Snapptuna och omgivande jordbruksmark, liksom förlängningen av Banvägen norrut orsakar stora ingrepp i natur och mark och skulle medföra stora olägenheter för boende i Snapptuna. Allt detta sammantaget talar för att kommunen borde avstå för bebyggelse och vägar på flera av de områden som märks ut i FÖP.

Förslag på alternativa bygglösningar

Tätortsbebyggelse bör förtätas och läggas på mark som inte är känslig med avseende på natur, (nuvarande och potentiellt) jordbruk, eller befintlig bebyggelse, och helst koncentreras till platser med närhet till kollektivtrafik. Om naturområden måste tas i anspråk är det bättre att välja skog eller mark som ej kan användas till jordbruk, eller som har kultur- och/eller naturvärden av allmänintresse.

Om det anses nödvändigt med en väg mellan Lindholmsvägen och Nordvästra Vallentuna, så är det bättre att dra den ett par km norr om nuvarande förslag, dvs precis norr om Molnbydepån. Där finns redan en skogsväg som kan utgöra grunden för den nya vägen och som vid en preliminär inspektion verkar kunna fungera. Även om det alltid är tråkigt att dra vägar genom fina naturmiljöer, är det ändå bättre att den går genom skogsmark än över åkermark och nära bebyggelse, särskilt när det redan finns en befintlig väg man kan bygga vidare på. Detta alternativ borde också från trafiksynpunkt vara att föredra, då den planerade utbyggnaden av Lindholmen och trafiken söderut därifrån borde avlastas innan man kommer till Molnbyvägen, då denna sträcka redan nu verkar starkt trafikerad vissa tider. Ett annat alternativ är att bygga ut befintliga vägar och eventuellt öppna upp Snapptunavägen som nu är avstängd annat än för busstrafik.

Jag föreslår, och hoppas, att kommunen tar alla dessa synpunkter i beaktande och tänker om vad gäller byggplanerna för bostäder och vägar i Norra Vallentuna.

18. Privatpersoner

Beträffande Samrådsmötet 27 feb i Hammarbackskolan kl 18-2030 har jag följande att framföra:

1) Mötet gav inte utrymme för någon diskussion och ej tid för frågor. Varför??
2) Tid för detta fanns mer än väl, 45-60 min innan mötestiden var slut var mötet i praktiken klart
3) Det är inget fel att ha smärre informationsgrupper som det var efter den allmänna presentationen - det ena utesluter inte det andra!!!
4) Om man är där för att vissa talare kommer att dominera kan bara sägas att man får skärpa sig som mötesordförande. Antingen får en planchef ta på sig det jobbet eller delegera till någon som anser vara kompetent i den rollen.
5) Jobbar själv i en motsvarande förvaltning i en annan kommun. Det är fullkomligt självklart på samtliga samrådsmöten att ordet är fritt för diskussioner, frågestund etc!
6) i en gemensam diskussion kan den enes frågor stimulera andra till andras frågor vilket annars lätt kan glömmas i gruppdiskussioner.

Sammantaget ger detta vid handen att Samrådsmötet knappast kan kallas för samrådsmöte utan snarare ettgrupparbete på grundskolenivå.

Nytt Samrådsmöte bör utlysas med tillsättande av en kompetent mötesordförande som klarar att leda en diskussion (kanske ni kan hyra in några av mina plankollegor!?).

Mötet bör bestå av

- Presentation
- Frågestund och diskussion
- Gruppdiskussioner

Yttrandet nedan ger först en sammanfattning för att sedan gå in i detaljer (ej att förväxla med detaljplan). Fördjupad översiktsplan betecknas i yttrandet nedan som FÖP.

<u>Sammanfattning</u>

- FÖPen synes gå mot de intentioner som finns om hållbart samhälle. Den bebyggelse som föreslås kommer ligga mycket utspridd och vara långt från allmänna kommunikationer, vare sig Roslagsbanan förlängs till Arlanda eller inte. Biltrafik kommer att genereras i stor omfattning vilket också erkänns i form av många nya vägar inritade.
- Planen tar värdefull jordbruksmark i anspråk och strider mot Miljöbalken 3 kap l-4$$. I synnerhet 4 $ är tydlig om detta. Det är förmodligen att förvänta sig för mycket att lokala politiker med en smula avundsjuka mot större kommuner ska förstå sig pånationell och global livsmedelsförjning. Det finns > 7 miljarder människor som ökar och samtidigt minskar jordbruksmarken världen över pga erosion, bebyggelse
vägar, skogsplanteringar etc. Vidare är man överallt helt beroende av konstgödsel för att klara produktionen. Fosforkomponenten i denna är i

farozonen pga sinande fosfattillgångar. Kvävekomponenten är mycket energikrävande att framställa. Europeisk jordbruksmark är bland de absolut mest bördiga i världen och där är de nord- och centraleuropeiska de bästa. I km2 jordbruksmark i Skåne och Nordtyskland kan försörja 1000 människor, I km2 i Uppland 300-500 personer. I km2 uppländsk skogsmark kan försörja 1-10 personer. Med det i åtanke ska naturligtvis jordbruksmarken lämnas i fred, i alla fall om man pratar om hållbart samhälle och har ett stort perspektiv.

- FÖPens genomförande synes vara kopplat till Roslagsbanans förlängning till Arlanda och det förespeglas också motsatsen; Roslagsbanans förlängning kräver också fler bostäder i Vallentuna NV. Så är det givetvis inte. Förlängningen är inte någon exceptionellt långjärnvägssträcka. Det är resandeunderlaget som räknas och Vallentuna, Täby och ev Danderyd samt Åkersberga är upptagningsområden, redan idag förmodligen tillräckligt stora och med ytterligare bebyggelse i *järnvägsnära* områden inom befintliga samhällen eller strax utanför på *icke*-jordbruksmark gör inte saken svårare för denna viktiga förlängning. Det 2 decennier tidigare experimentet med flygbuss från Täby-Vallentuna som slutade i fiasko var nog före sin tid.

Detaljerade synpunkter

Planens huvuddrag, s 6 i Samrådshandlingen, visar på stora investeringar i gatu- och vägnät för en hållbar trafiksituation. Det är nog riktigt, men varför försätta sig i denna situation. Med det riskerar Vallentuna en utveckling som en närförort, sönderstyckad av trafikleder med en konstant bullermatta över sig. Vägreservaten 3) V järnvägen och 4), se s 13, behövs knappast. Den trafiken, om FÖPen genomförs, kan ledas om på 2) som borde få annan sträckning utanför jordbruksmark och på 1). Ökad trafik på Väsbyleden och Angarnsvägen borde kunna byggas över likt den sociodukt som redan idag finns mellan Vallentuna kyrka och centrum. Snapptunavägen, idag bara öppen för bussar kan öppnas för biltrafik -förutsatt att den överbyggs så att boende inte störs.

I sammanhanget skall påpekas att den detaljerade kartan på s 15 visar hur väg 3) korsar park/naturmark på en redan gällande detaljplan, B 640923, över Snapptunaområdet. I norra änden på detaljplanen hamnar väg 3) 35 m från befintliga hus medan planen sträcker sig 100 m norr över från befintliga hus.

För väg 4) som har ett reservat inritat redan vid, men utanför, detaljplanen för Snapptunaområdet känns det tveksamt huruvida det kan inrymmas på en bredd av I5 m om Roslagsbanan därtill ska bli dubbelspårig till Molnby/Lindholmen/Arlanda.

Vidare syns hur "Central huvudgata i Norra Vallentuna Nordväst" är lagd på 1,5 km jordbruksmark väster om Västanberga. Helt förkastligt och helt emot Miljöbalkens stipulat i 3kap $ 4 och det var knappast enligt intentionerna i lagens förarbeten. Detsamma gäller väg nr 3) i nära sin helhet. Att det försvårar brukandet av marken torde vara onödigt att nämna.

Väg2) är från Stängselboda och ca 1 km norrut också lagd på jordbruksmark.

Utbyggnadsområden 1-2-3) Molnby/Ubby på s 25. Bör korrigeras så att 1 (a+b) inte genomförs. Återigen med jordbruksmark i betraktande. Nr 2 och 3 kan kopplas ihop om man marklägger kraftledningen. Nr 3 kan byggas som en tät stadsliknande struktur vilket ger avsevärt fler bostäder än de gängse använda utspridda flerfamiljshusen. Liknande områden kan byggas vid annat stationsläge längre norrut. Men med försiktighet så att inte Bredmossen och Stubmossen förstörs. Se t ex Jakriborg (Staffanstorps kommun) om man vill bygga vackert (låt vara att fastighetsförvaltningen av den private ägaren uppges vara dålig).

Utbyggnadsområde 4), kartan s 7, ser också ut att inkräkta på jordbruksmark men då inga detaljer syns kan bara konstateras att det är av stor vikt att ev detaljplanering sker på så vis att jordbruksmark undantas.

Strategiskt område 1 1) vid Foderby, kartan s 7, ser nära på i sin helhet ut att ligga påjordbruksmark. En sådan förläggning torde vara förkastlig med samma argumentation som redovisats tidigare i detta yttrande. Området bör tas bort från FÖPen.

Areella näringar, s 23, behandlas mycket styvmoderligt och med brist på insikt. Att bebyggelsebehovet skulle motivera att ta jordbruksmark i anspråk håller inte. De som bor behöver äta. Ätsaker får man från jordbruksmark och inte skogsmark. Att jordbruksmarken skulle ligga tätortsnära är inget argument för bostadsexploatering. Snarare kan det bli viktigt med närproducerat framöver, och för svenskt vidkommande ligger självförsörjningsgraden på livsmedel vid låga 50%,

understiget i stort sett bara av oljerika ökenländer. Alternativ mark och alternativ arkitektur finns vilket kan ge minst lika många bostäder och i mer järnvägsnära lägen.

I förbifarten kan nämnas att bostadsbristen knappast är verklig utan konstlat åstadkommen av skatteregler, statlig lokalisering av verksamheter till Storstockholm (här finns 188 statliga myndigheter, Storgöteborg 4 st och Stormalmö 5 st, övriga landet 44 st) mm. Det är orimligt att Sverige med 3:e största bostadsytan per person efter Norge och Finland skulle ha en verklig bostadsbrist. Det är en fråga på nationell nivå som Vallentunas politiker inte kan bestämma över men borde ta upp i sina kontakter med högre nivåer i partihiarkierna. Vallentuna ska inte behöva påta sig ansvar för skattereglers och bostadregleringars konsekvenser med beslut fattade på nationell nivå.

På s 29 refereras Översiktsplanen, ÖP, med Vallentuna kommuns vision och hållbar utveckling "Med det goda småstadslivet i en nära och högt värderad kulturbyggd bidrar Vallentuna kommun aktivt till en växande och hållbar storstadsregion". Jaha, stämmer FÖPen med detta. Det gör den inte. FÖPen strider i stora delar mot ÖPen. Miljömålen Begränsad klimatpåverkan, Rikt växt-djurliv påverkas negativt av den omfattande vägutbyggnad som blir följen av att 4500 bostäder sprids ut på så vis att bil krävs för inmatning till kollektivtrafik och centrum med risk för att bil används hela vägen till arbetsplatsen.

I miljökonsekvensbeskrivningen, utförd av SWECO, framgår tydligt på s 57, den samlade bedömningen, av att FÖPen har stora brister. 0-alternativet ger negativa konsekvenser – men FÖPen ger markant värre konsekvenser! Så ska det naturligtvis inte vara utan det tarvar endera ett nedläggande av FÖPen eller kanske snarare en

rejäl omarbetning av FÖPen. 0- alternativets försämrade vattenkvalitet kan åtgärdas oavsett FÖPen eller inte.

Undertecknad ser gärna en utbyggnad av Roslagsbanan till Arlanda (Och Rimbo-Norrtälje samt tunnel till Stockholm C) och att bostäder byggs - men - låt det ske järnvägsnära och i kvartersbebyggelse i form av en "riktig" stad!

Slutord

FÖPen bör:

- Göras om med färre vägar och mer koncentrerad kvartersbebyggelse.
- Avstå från bebyggelseområden och vägar på jordbruksmark.
- Korrigera mot gällande detaljplaner i periferin.
- om det ej går, avstå från FÖPen
- 4500 utspridda bostäder i NV är ingen förutsättning för Roslagsbanans förlängning!

19. Vallmons Förskola

Vi på Vallmons Förskola AB driver förskoleverksamhet i en villa på Vallmovägen i Snapptuna och har plats för 20-22 barn i åldrarna 1-5 år. Vi har varit verksamma sedan 2010 då vi tog över verksamheten från de tidigare ägarna som har drivit verksamheten som Ekonomisk förening sedan 1993. Många av områdets barn har gått eller går i vår verksamhet och vi har många familjer som önskar plats på vår förskola. Vår närmiljö består huvudsakligen av Snapptunaområdet samt det lantliga området mot Molnby/Foderby där vi vistas med barnen för att ge dem en grundläggande upplevelse av naturen, allt i enlighet med våra styrdokument som är Läroplan för förskolan (Lpfö-98/2016). Läroplanen säger bl.a. ”förskolan ska medverka till att barnen tillägnar sig ett varsamt förhållningssätt till natur och miljö och förstår sin delaktighet i naturens kretslopp” och ”de ska lära sig respekt för allt levande och omsorg om sin närmiljö”.

Nu har det kommit till vår kännedom att det finns planer på att förlänga Banvägen längs med järnvägen bort mot Molnby. Dessutom planeras en vägbro över järnvägen strax bakom husen som ligger längst bort på Ljungvägen. Vi vänder oss starkt emot detta och hoppas att det finns bättre lösningar för infrastrukturen kring området då detta innebär att våra och andras möjligheter att använda den lilla idrottsplatsen mellan Ljungvägen och järnvägen samt skogen bort mot Molnby försvinner. Vi hävdar att detta är ett förödande ingrepp i ett lantligt och välfungerande område där speciellt idrottsplatsen som utnyttjas av så många kan liknas vid ”hjärtat i området”. Vi är där med förskolebarnen varje vecka året runt och har även ”idrottsdagar” där med både löpning, friidrott och picnic. Dessutom besöks idrottsplatsen regelbundet av andra förskolor, skolor och Snapptunas egen idrottsklubb. I läroplanen står det att ”alla barn ska få möjlighet att utveckla sin motorik, koordinationsförmåga och kroppsuppfattning samt förståelse för vikten av att värna om sin hälsa och sitt välbefinnande”. Detta begränsas avsevärt om idrottsplatsen försvinner.

Det är dessutom upprörande att ett uppskattat och populärt rekreationsområde som detta förstörs av stora bilvägar. Det vore önskvärt att istället lägga eventuella vägar i

anslutning till det redan påbörjade bygget Molnby depå. Det skulle åtminstone bevara en del av den viktiga naturen som vi har i vårt närområde.

Vi hoppas att detta brev bidrar till att ansvariga för dessa planer tänker om och hittar andra lösningar som inte påverkar den fina och unika lantliga miljö vi har i vårt närområde.

20. Gemensamt yttrande av ett 60-tal privatpersoner

Vi boende i Snapptuna motsätter oss en väg och vägbro i norra änden av Snapptuna samt en förlängning av Banvägen utmed östra sidan av Snapptuna.

Enligt planritningen kommer tvärvägen och vägbron i norra Snapptuna att skära genom den befintliga detaljplanen och ligga så nära som ett 30-tal meter från tomtgränserna till flera av de berörda fastighetema. Detsamma gäller för många av fastigheterna utmed Ljungvägens östra sida, där även den befintliga idrottsplatsen kommer att drabbas om Banvägen förlängs norrut.

Idrottsplatsen kan knappast vara kvar i det område där väg och nytt järnvägsspår planeras. Områdets barn behöver tillgång till idrottsplats och den befintliga har funnits här och uppskattats mycket sedan områdets anlades i slutet på I960-talet.

Vägbuller och avgaser från den planerade genomfartstrafiken, liksom ökade olycksrisker for barn och djur i området kommer att få negativa konsekvenser för hela Snapptuna, som varit attraktivt för barnfamiljer och andra som flyttat hit bl.a. pga det lugna läget med enbart lokaltrafik.

Det planerade vägbygget minskar värdet av våra fastigheter, såväl det ekonomiska som attraktionsvärdet, vilket baseras bl.a. på lugnet, den fina naturen och de strövområden som finns i området.

Våra strövområden för rekreation och hundpromenader skulle bli förstörda genom de planerade vägarna. Med genomfartstrafik ökar också risken för inbrott och andra problem som kan uppstå med trafik av icke-boende i området.

I FÖP står det att kommunen vill verka för hållbarhet och att kommunen ska värna om en attraktiv boendemiljö för de nyinflyttade, men detta bör givetvis gälla minst lika mycket för den befintliga bebyggelsen och de som flyttat hit kanske just pga den fina miljö som nu hotas.

Vi anser att förslaget som lagts fram i FÖP för Norra Vallentuna 2010-2030 inte tar hänsyn till den existerande bebyggelsen och till de natur- och kulturvärden som kommer att påverkad negativt av de planerade vägbyggena. Vi uppmanar Vallentuna kommun att ompröva planerna av den vägbro och den väg som skulle stänga in Snapptuna och förstöra områdets attraktionsvärde.

Snapptuna, mars 2017

(Vallentuna kommun: Till yttrandet har lista med ett 60-tal namn bifogats)

21. Privatperson

Vad jag förstår så kommer det bli en väg från Ekebyvägen in på åkern mellan Nyby och Västanbergahöjden. Det kommer bli mycket mer trafik som leds förbi Hammarbacksskolan och genom Nyby. Skulle det gå att ha infart från Väsbyvägen istället för att dra massa trafik i bostadsområdena?

Jag skulle också tycka att det var trevligt att ha kvar första snutten av åkern, den smala delen mellan Nyby och Västanbergahöjden så man kan ha kvar lite öppet landskap där och bygga längre norrut där det inte är några hus i dagsläget.

Det finns även några ovanlig salamandrar i skogen precis där Västanbergahöjden tar slut. Vet inte om det är något att ta hänsyn till.

22. Snapptuna IK

Som ordförande för Snapptuna Idrottsklubb ("SIK") får jag på uppdrag av SIK inkomma med följande synpunkter på samrådsförslaget till fördjupad översiktsplan för norra Vallentuna och Lindholmen. Inledningsvis får SIK understryka att varken SIK eller den aktuella fastigheten, inom vilken SIK bedriver sin verksamhet, omnämns i den fördjupade översiktsplanen varför SIK emotser en bekräftelse på att SIK betraktas som sakägare och att SIK upptas i sakägarförteckningen samt att den aktuella fastigheten beaktas i översiktsplanen. De synpunkter som lämnas nedan avser framförallt det intrång som förslagen översiktsplan innebär för SIK:s verksamhet samt för den fastighet inom vilken SIK:s verksamhet bedrivs och som sannolikt kommer att påverkas negativt för det fall föreslagen översiktsplan genomförs. Synpunkterna lämnas särskilt mot bakgrund av förslaget om Banvägens förlängning.

Bakgrund

SIK grundades 1969 och har sedan dess erbjudit barn och unga från Snapptuna och omkringliggande områden möjligheten till ett aktivt friluftsliv och olika aktiviteter. Bland annat erbjuder SIK både friidrottsskola och skridskoskola till barn från fyra år och uppåt. Under verksamhetsåret 2016 var ett 50-tal familjer betalande medlemmar och 26 barn medverkade vid aktiviteterna. SIK:s verksamhet och de olika aktiviteterna bygger framförallt på föräldrars engagemang och innebär således en viktig samlingsplats för både vuxna och barn med möjlighet att integrera och knyta kontakter med andra vuxna och barn i närområdet. Den verksamhet som SIK bedriver har således, utifrån flertalet aspekter, ett mycket högt värde för närområdet och de engagerade. SIK bedriver sin verksamhet inom ett av de grönområden i Snapptuna som gränsar till Roslagsbanan ("Snapptuna idrottsplats"), se karta bilaga 1 där Snapptuna idrottsplats markerats med en röd cirkel. Snapptuna idrottsplats består av en grusplan, gräsmattor, skogsområde och en längdhoppsbana. I anslutning till detta finns även en grillplats, ett förråd och tillhörande utrustning såsom fotbollsmål.

Synpunkter

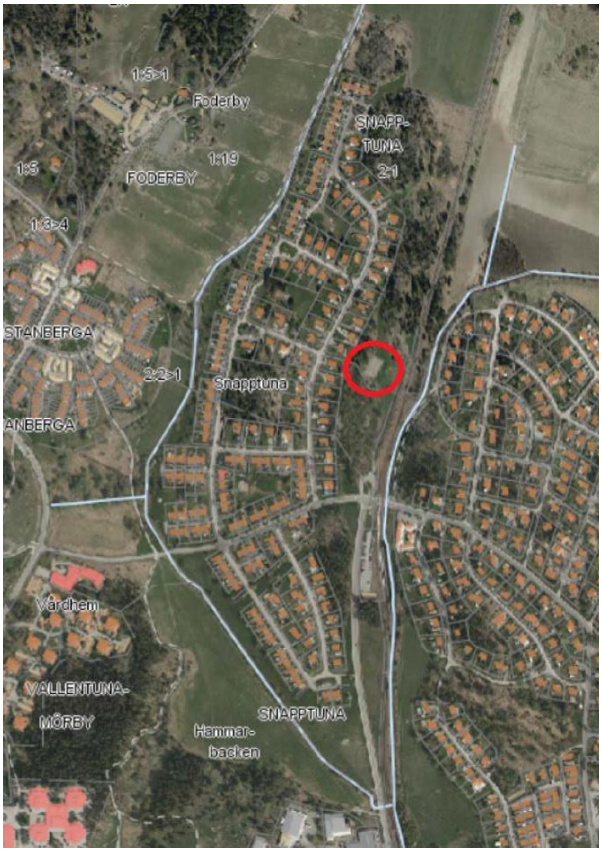
Enligt den fördjupade översiktsplanen föreslås att Banvägen förlängs till Molnby. Detta innebär att Banvägen kommer att passera och förläggas inom eller i anslutning till Snapptuna Idrottsplats. Förslaget innebär med största sannolikhet att Snapptuna

idrottsplats försvinner och att SIK:s verksamhet inte längre kan bedrivas. Några andra alternativ för SIK att bedriva sin verksamhet finns inte i området varför detta skulle försvåra för SIK att bedriva någon verksamhet överhuvudtaget. Inom ramen för samrådsförfarandet saknar dock SIK en beskrivning av hur en förlängning av Banvägen kommer att ske och utformningen av densamma. Det framgår inte huruvida idrottsplatsen kommer att få finnas kvar eller hur man kan säkerställa att SIK:s verksamhet och idrottsplatsen inte kommer att påverkas vid utförandet och driften av Banvägen. Det är sammantaget av yttersta vikt att det aktuella området och SIK:s verksamhet beaktas i översiktsplanen och att ett bevarande av området och SIK:s verksamhet säkerställs. För det fall detta inte kan säkerställas emotser SIK att en strategisk omplanering sker och att de alternativ som kan ersätta den föreslagna förlängningen av Banvägen utreds. Vid en utbyggnad av norra Vallentuna där de idag befintliga grönområdena till stor del kommer att tas i anspråk vill SIK också belysa att det är än mer viktigt att bevara sådana områden som Snapptuna idrottsplats och tillvarata en sådan verksamhet som SIK bedriver där aktiviteter är lättillgängliga för vuxna och barn i närområdet.

Snapptuna idrottsplats utnyttjas inte enbart av SIK utan även av de boende i området och i närområdet. Markytorna ger utrymme för rekreation och lek för både boende och förbipasserande. Förutom att Snapptuna idrottsplats är en viktig miljö för både barn och vuxna är det SIK:s förhoppning att SIK även i framtiden kommer att ha möjlighet att erbjuda barn en möjlighet att idrotta i sin närmiljö.

För det fall den föreslagna översiktsplanen genomförs och SIK, trots föreslagen översiktsplan, kommer att kunna fortsätta bedriva sin verksamhet inom den aktuella fastigheten kommer verksamheten alltjämt att beröras av bullerstörningar till följd av den ökade trafikintensiteten som Banvägens förlängning och/eller Roslagsbanans utbyggnad kommer att innebära. SIK vill därför särskilt framföra att det av miljöskäl är nödvändigt att tillse att bullerplank anordnas för att minimera bullerstörningar. Med hänsyn till säkerhetsaspekten och att barn rör sig inom detta område vill SIK belysa att det även är av största vikt att ett sådant bullerplank, oavsett genomförandet av översiktsplanen, kommer på plats. Det Gunnebostängsel som idag avgränsar idrottsplatsen från Roslagsbanans spår uppfyller inte den avskärmning och säkerhet som krävs och som man kan förvänta sig i ett sådant område och måste således bytas mot ett bullerplank. SIK vill framföra ett starkt önskemål om att för det fall ett genomförande blir aktuellt att Banvägen förläggs på så sätt att intrånget i Snapptuna idrottsplats och SIK:s verksamhet minimeras så långt som möjligt och att hänsyn tas till det aktuella området och dess nyttjande.

Nästa sida karta över Snapptuna med Snapptuna idrottsplats markerat i rött



23. Privatperson

Att bygga ut norra Vallentuna med 4 500 bostäder är helt orimligt. Detta får bara inte ske av följande

orsaker:

1. Allt för mycket värdefull natur kommer att gå förlorad. För många skogs-/strövområden förstörs redan nu i Vallentuna. Kommunen kommer inte längre att vara attraktiv att bo i genom sin närhet till naturen, som man tidigare varit så mån om att framhålla.
2. Att bygga ut Roslagsbanan till Arlanda för att skapa ett ”storstadsområde" med 4 500 bostäder (10 000 invånare minst), är helt fel. Denna smalspåriga bana måste förbli en lokalbana. En utbyggnad genom gammal kulturbygd med bebyggelse kan inte motiveras. Vägar för tunga transporter mm måste nämligen byggas. Kulturlandskapet får allvarliga skador. Bebyggelse bör i stället göras endast utefter befintlig järnväg.
3. Med 4 500 bostäder ställs stora krav på kommunikationer. Roslagsbanan kan inte räcka till. Biltrafiken blir enorm, vilket ur miljösynpunkt är förkastligt. Att förlänga Banvägen är helt fel. Det blir en ren infarkt, att dra en tät biltrafik genom Ormsta/Snapptuna.

Ambitionen att bli storkommun måste ske med eftertanke. Det får inte försämra för redan boende. Ej heller får miljöpåverkan bli för stor.

Värdefulla skogs-/strövområden måste bevaras i nuvarande skick, liksom Rösjökilen.

24. Besqab

Besqab Projektutveckling AB som ägare till Fastigheterna Ubby 1:24-1:26 samt Uddnäs 1:26 vill framföra följande synpunkter på den Fördjupade Översiktsplanen för Norra Vallentuna och Lindholmen.

I FÖPen har ett flertal vägreservat tillskapats. Från Arningeledens planerade sträckning har man påvisat fem olika dragningar för anslutningsväg. Det är inte rimligt att så många alternativ hålls öppna för på- och avfarter för en väg Som eventuellt inte kommer att byggas. Cykel bör prioriteras med en smidig cykelförbindelse längst med Roslagsbanan mellan centrala Vallentuna, Molnby och Lindholmen.

I FÖPen bör antalet vägreservat begränsas då dessa förhindrar tillkomsten av nya bostäder i bra bostadslägen. Anslutningsvägen till Molnbystation bör planeras vid befintlig infart.

Besqab Projektutveckling AB har förhoppning att komma igång snabbt med planläggning för bostäder på våra fastigheter. Det är därför viktigt att arbeta med vägstrukturen och inte planera att anlägga onödigt mycket mark för vägar.

För att minska resandet med bilen bör istället ett större fokus läggas på hållbart resande med cykel och allmänna kommunikationer.

25. Representant i styrelsen för samfällighetsföreningen

Vill bara vara säker på att ni INTE glömt bort området Gustavslund och Gröndal.

Med det menar jag förstås de drygt 100 fastigheter som idag ej har kommunala trafikmöjligheter!

Det är ett nybyggt område med i stort sett bara barnfamiljer, där dessa barn idag har flera kilometer till skolorna!

Man kan ej kan ta sig med kommunala färdmedel till skolor i närområdet utan måste förlita sig på skolskjuts.

26. Privatperson

Jag protesterar starkt mot det planerade bygget inom detta vackra naturområde!

27. Privatperson

Jag blev bestört när jag fick reda på planerna för tätortsbebyggelse i norra Vallentuna, vid fältet samt skogen vid Västanbergahöjden, Västergården och områdena i närmast anslutning. Detta är ett grönområde som används av ett stort antal personer, att promenera i, rasta sin hund, motionera och få rekreation. Det finns flera vetenskapliga studier som visar hur viktig naturen är för vårt mentala mående. Det här är ett jätteviktigt grönområde för så många människor som bor här! Att ha kvar

gröna stråk i den planerade bebyggelsen kan inte ens jämföras med de oerhört vackra och rofyllda områden som finns där idag.

Snälla jag ber er: Bygg inte bort naturen! Det är ju för den som så många av oss har valt att bo här i Vallentuna. Det är så viktigt att få ha kvar natur-rekreationsområdena, som är lättillgängliga!

28. Privatperson

Efter kommunens informationsmöte i Hammarbacksskolan och SLs informationsmöte i Kulturhuset vill jag lämna följande synpunkter.

SL bekräftade att Arlandaförgreningen har lagts på ”is” och att all satsning nu ligger på en förlängning av Roslagsbanan till City. Bland olika framtida projekt nämns dubbelspår till Lindholmen.

Vad jag förstår blir det då ingen ny sträckning till Arlanda och därmed ingen station med hus och vägar under mycket lång tid framöver.

Om det byggs bostäder norr om Ormsta och Ubby bör det räcka med en anslutning till Lindholmsvägen-Arningeleden (enligt samrådshandlingen, sid 14 alt Öst 2). Den anser jag vara bästa alternativet för att avlasta trafik förbi bl a Ormstaskolan. Om den byggs kan man förbjuda tung trafik på Lindholmsvägen förbi skolan.

Angående en förlängning av Banvägen till tvärförbindelsen förstår jag inte behovet av vägen. SL har en plan på dubbelspår förbi Snapptuna och Ormsta. De skriver själva att det ska vara ett säkerhetsavstånd på 25 m och ska byggas enligt senaste gällande bullerkrav. Det innebär att Snapptunas idrottsplats, som har funnits på samma plats sedan 60-talet, försvinner. En idrottsplats som används ofta, bl a av Snapptunas IK som är en aktiv förening med verksamhet för barn och ungdom och med många deltagare. Även grönområden framför och bakom idrottsplatsen försvinner och befintliga tomter får en väg utanför tomtgränsen. Att dessutom föreslå en bro så nära norra Snapptuna när det finns plats längre norrut är svårbegripligt.

Jag förstår att Vallentuna skall utvecklas men man bör ta större hänsyn till befintliga områden.

29. Fastighetsägare Foderby 1:4

Jag har fått till kännedom att den mark jag är delägare på kan komma att beröras vid kommunens FÖP för Norra Vallentuna och Lindholmen. Jag är för tillfället bosatt i Skåne och inte på något sätt fått information från kommunen angående samråd eller kommunens planer, vilket gör att det känns som kommunen försökt mörka sina planer.

Efter pappas bortgång i somras har min plan har varit att flytta tillbaka till Vallentuna och bygga hus på den mark som har varit inom familjen sedan 30-talet. Hur kommer eventuella vägdragningar påverka bygglov och våran dröm om att driva vidare familjens gård?! Gården har varit hästgård sedan 30-talet, hur kommer kommunen

planera gällande en fortsatt fungerade djurhållning, ridvägar och hur djur och boende kommer påverkas av bullerstörningar?

Jag för min del kan inte se vitsen med att dra en väg i närheten av våran fastighet. Det känns inte logiskt i förhållande till det kommunen verkar vilja eftersträva med översiktsplanen. En väg vid/genom våran fastighet kommer innebära att gården ej blir brukbar längre. I dagsläget passerar endast ett få tal bilar genom gården, men en ökning till ca 3300 bilar/dygn skulle innebära en för stor risk att ha djurhållning på gården. Vad ska vi som fastighetsägare göra med en jordbruksgård som förlorar sin brukbarhet? Som blir totalt värdelös och förstörd! För oss är det inte bara en boplats, det är vårat liv, det är våran barndom, det är något som byggts upp från grunden av våran farmor och farfar och ett arv efter våran nyligen avlidne pappa. Det är något aldrig kommer kunna ersättas!

Jag hoppas att våran fastighet inte kommer påverkas och att det hamna utanför detaljplan.

30. Privatperson

Som boende I Snapptuna blir vi berörda främst genom de ev. planerade vägen väst om Roslagsbanans sträckning mellan Ormsta station och Molnby station. Vi har inget emot att en viss förtätning sker på lämliga ställen och anser också att kommunen har ett ansvar att skapa bostäder och arbetstillfällen där det är lämpligt. Vi har heller inget emot den eventuella avgreningen av Roslagsbanan till Arlanda flygplats.

Den fördjupade översiktsplanen föreslår en kraftig exploatering och utbyggnad av det nu oexploaterade området mellan Snapptuna och Molnby. Öster om Roslagsbanan finns redan en småskalig bebyggelse vilket kan förtätas på lämpligt sett. Väster om Roslagsbanan är marken oexploaterad så när som på ursprunglig bebyggelse i den kulturmiljö som Vallentuna än gång skapades utifrån. Vidare finns existerande grön infrastruktur mellan de befintliga bebyggelseområdena som fåglar och vilt kan utnyttja till boplatser och födosök.

En förtätning på ett olämpligt sätt riskerar att bryta denna gröna infrastruktur och skapa barriärer för olika arter och artgrupper och på det viset minska den biologiska mångfalden. Trafiken kommer att öka med pendling söderut till andra kommuner där arbetsplatser finns för de nya innevånarna i de blivande bostadsområdena. Det är främst Lindholmsvägen som kommer att bli hårt belastad. Kommunen bör utreda möjligheten till bebyggelse längs Väsbyvägen istället. Den vägen har bättre förutsättning att klara en ökad trafikbelastning speciellt om en ny väg byggs västerut från “Grana kurvan” mot E4:an.

Kartmaterialet som presenteras i samrådsunderlaget är mycket otydligt och missvisande. Tydliga kartor som visar planerade vägar och bebyggelse är det minsta man kan begära i ett samrådsunderlag.

Våra synpunkter på främst “Norra Vallentuna”:

- Planering och exploatering så att inte den gröna infrastrkturen förstörs genom bärriäreffekter.
- Grönstråken mellan bostadsområdena lämnas oexploaterade till gagn för växter och djur.

- Grönstråken mellan bebyggelse utgör också ett mervärde som rekreationsmark för dagliga promenader vilket ger ökad livskvalitet till de boende. Forskning visar att grönområden i anslutning till boendet ger lägre stressnivå och ökar motståndskraften till stressrelaterade sjukdomar.
- Planering av vägar som gör att trafiken leds runt exploateringsområdena genom att t.ex. en ny väg byggs norrut i förlängningen av Arningevägen och ev. även en ny väg vid Tallhammarsvägen i väst.
- Starta en ny FöP och utred förutsättningar att exploatera områdena väst om Vallentuna längs Väsbyvägen istället genom att på sikt binda ihop Vallentuna och Upplands-Väsby. Väsbyvägen är i ett mycket bättre skick än Lindholmsvägen och klarar en högre trafikbelastning. I Upplands-Väsby pågår redan en exploatering österut (Ekebyområdet).
- Den ev. vägen väst om Roslagsbanan som föreslås i underlaget byggs ej. Det är ett av de grönstråk som riskerar att förstöras genom buller och trafik. Detta område har redan nu ett värdefullt trädskikt med ädla lövträd, mycket gamla tallar och ordinära lövträd som är en rest av äldre markanvändning, då området var en del i det gamla kulturlandsskapet. Här växer även en flora med ovanliga växter, även rödlistade arter.

31. Privatperson Lindholmen

Bygge som ska ske i område 3 Norr om kraftledningsgatan (Molnby/Ubby) kan komma att utsättas från mycket buller. Idag växer det skog där som tar upp ljudet både från lindholmsvägen och järnvägen, ändå är det ganska mycket ljud när man vistas i det området. Om denna skog huggs ner och bostäder byggs riskerar ljudet att studsa mot byggnader och fortplatas/förstärkas. Skogen tar upp ljud, byggnader förstärker. Detta bör beaktas då man kan undra om någon vill bosätta sig i en bullerpark långt från stadsplanerat område ,med järnvägsdepå, lindholmsvägen och arlanda som ljudmaskiner. Tråkigt om man avverkas skogen och inser i efterhand att ingen vill bo här. Detta bör bealtas innan bygget påbörjas. Förslagsvis börjar man i liten skala, nära stationen efter det att depå vid målnby är klar.

32. Privatperson

Arningevägens förlängning och alternativen: Det verkar rimligt att den inte behövs förrän ev. Avgrening av Roslagsbanan innebär att man ev. Kan skapa ett större bebyggelsetillskott i stationsnära läge i nordväst. När det gäller alternativen verkar det klokast att välja alternativ väst eller syd, för att minimera påverkan (inklusive buller) på Veda friluftsområde, inklusive Ubbysjön. Det förefaller inte heller särskilt lämpligt med en bostadsenklav mitt i skogen, såsom föreslås i de östliga alternativen.

Naturvärden: Skogen mellan Östra Ormsta och Gröndal har också en del naturvärden som inte uppmärksammats i avsnittet planeringsförutsättningar. Bland annat finns här ett lövrikt skogsbestånd, gott om hålträd och gamla tallöverståndare, sumpskogspartier och en artrik häckfågelfauna, däribland även rödlistade arter. Även Ubbysjön saknas på naturvärdeskartan.

Jag förutsätter att den fortsatta planeringen (av alla delområden) föregås av mer detaljerade naturvärdesinventeringar, lämpligen enligt vedertagen SIS-standard. Inte minst genom att det generella markavvattningsförbudet och det generella

biotopskyddet liksom artskyddsbestämmelserna är planeringsförutsättningar att ta hänsyn till i det fortsatta arbetet.

33. Fastighetsägare Foderby 4:1

En fråga som väcks är om Vallentuna kommun försökt mörka den analkande fördjupade översiktsplanen med ”reservat” som lägger en död hand över fastigheten och möjlighet att utveckla och planera för framtiden. Att inte kalla sakägare och berörda samt att informera i tidningen samma vecka som samrådet hålls gör att det uppfattas som att man från kommunens sida vill nå så få som möjligt? Hur många tror ni regelbundet besöker kommunens lokaler eller kulturhuset som ni hänvisar till? Eller facebook?

Kanske anser Vallentuna kommun att det inte är behövligt att direkt kommunicera sakägare? När är det då behövligt om ni anser att fÖP inte behöver direktkommuniceras med de fastighetsägare vilka riskerar drabbas av en reservatsbestämmelse, en omöjlig situation med en kraftig värdeminskning, en osäker framtid som gör att fastigheten inte är värd att sälja och heller inte att satsa på. Vem vill köpa/äga en bullerstörd, mindre jordbruksfastighet som enligt fÖP riskerar klyvas av en hårt trafikerad väg? Fortsatt djurhållning skulle bli omöjligt. Att bruka markerna skulle vara förenat med allt för stora risker, om det överhuvud taget finns något kvar värt att bruka. För att inte tala om den nedskräpning som vägtrafiken medför, vem ska stå för det arbetet och kostnaden för att röja upp? Hur skulle vi kunna ta oss till och från våra marker på andra sidan vägen? Till allt detta tillkommer oron för vårt uppvärmningssystem, jordvärmeslingorna som sträcker sig tvärs markerna. Och vår vattentäkt i dalen, den enda vattentäkt av alla försök som inte ger ett otjänligt vatten.

Skulle inte Vallentuna vara en småföretagarvänlig kommun?

Nuvarande ÖP visar ett längre avstånd från vår fastighet till reservat för ett framtida roslagsbana till Arlanda. Förslaget till fÖP visar en annorlunda utbredning av järnvägsreservatet med risk för att vi och våra grannar blir instängda mellan buller från tre olika källor, på fyra sidor, flygtrafiken, roslagsbanans tilltänkta sträckning mellan Molnby och Arlandas och en i fÖP föreslagen avlastning av väg 268 genom en förbifart/uppsamlingsväg Tallhammarsvägen, Fredenvägen som är tänkt att ansluta till Arningeledens förlängning mot Lindholmen.

Fredenvägen har idag ca 20 passager/dag, Tallhammarsvägen efter avfarten till Stängselboda, ungefär det dubbla. En ökning till det beräknade ca 3300 passager/dag skulle förutom den avsevärt försämrade miljön i form av buller och luftföroreningar dessutom innebära försämrade möjligheter för rekreation och utgöra en barriär mellan centrala delar och västra Vallentuna. Idag används marker och vägar av ryttare från de flesta stallarna i närområdet. Svärfar lät tillsammans med flera markägare anlägga och markera upp ridvägar för att avlasta övrig mark. Ridvägar som fortfarande används även om de flesta skyltningarna förkommit. Jag har inte funnit att det någonstans i ÖP, den fÖP eller andra dokument finns planer för att avsätta mark för ridvägar i kommunen?

Dragningen av vägen känns ogenomtänkt, inte förankrad i rådande verklighet och inslängt i sista stund. Preliminära vägdragningen passerar reservvattentäkten och

dras inom Oxundaåns avrinningsområde i delvis mycket genomsläppliga jordarter. Parallellt med vattendrag och pölar. Det som händer i avrinningsområdet riskerar att försämra vattenkvalitén i Mälaren, ett dricksvatten som försörjer norra delarna av storStockholm. Har Norrvatten givits tillfälle att lämna synpunkter? Planen i dessa del" I fÖP står att "Förkastningsbranten mot dalgången norr om Stängselboda som avgränsar Norra Vallentuna mot väster och en grön bård öster om branten bör inte exploateras. Det skapar en grön korridor som utgör en intressant rekreationsmiljö och som medför att bebyggelsen inte sticker fram och präglar dalgången i väster." Som jag läser det så skulle en bebyggelse på höjden bli bullerstörd och därför planeras för att förkastningsbranten utgör ett bullerplank mellan vägen i dalgången och mot bebyggelsen. Eller skrevs det stycket innan ni i sista stund, slängde in vägsträckningen?ar rimmar illa med Norrvattens uppströmsarbete.

Närheten från bostäder till Tallhammarsvägen och Fredenvägens nuvarande sträckning gör det inte möjligt att följa nuvarande vägsträckning med en förbifart/uppsamlingsväg. Bostäder skulle bli obeboliga bland annat på grund av bullernivåerna. En annorlunda sträckning har inte tagits upp i planen, dock talades på mötet om att sträckningen inte är given utan måste utredas i ett senare skede, inför detaljplanen och att ett reservat innebär att vi inte kan få bygglov då detta skulle försvåra för kommunens eventuella framtida planer. Planer som ni säger bara kommer att bli av om roslagsbanas sträckning till Arlanda blir av. Samtidigt planerar ni för en utbyggnad av tätorten mot Nord väst. Det finns ingen rimlighet i att vi ska läggas i malpåse i generationer för något som inte är genomförbart och som dessutom kanske inte blir av. Förslag till annan dragning skulle kunna vara att titta på möjligheten till en annorlunda dragning/förgrening av väg 268 med en förbifart närmare Arlanda. Kanske en dragning Sälna, Markim osv för att samtidigt ge bönderna en bättre väg för sina transporter?

Det framhålls i kulturprogram för Vallentuna att det är viktigt att behålla den lantliga prägeln, var skulle då den lantliga prägeln finnas? Hur långt från centrala Vallentuna är rimligt för er?

I fÖP anges att "Ett detaljplaneprogram som inkluderar en strukturskiss bör tas fram för Norra Vallentuna Nordväst. Ett sådant program bör finnas framtaget så att delar av Norra Vallentuna Nordväst kan planläggas och byggas ut även om definitivt beslut om en avgrening av Roslagsbanan mot Arlanda dröjer " För mig innebär det att en utbyggnad i NV inte är avhängigt en förlängning av roslagsbanan till Arlanda utan finns med i planerna oavsett. Jag har varit på flera samråd där man ihärdigt framhållit gång på gång att väg och utbyggnad i nord och nordvästra Vallentuna bara kommer att tas i anspråk om roslagsbanans utbyggnad mot Arlanda blir av. Kanske är det det därför det kallas "strategiskt utbyggnadsområde".

Jag antar att det faktum att markerna hyser paddor i mängder, ödlor, salamandrar, grodor, orm och fladdermöss, orchidéer och många andra arter inte tas hänsyn till vid antagande av fÖP?

Önskar att vår fastighet och närområdet runt, utpekas som grönområde i fÖP för att senare undantas om detaljplan läggs.

34. Privatperson

I egenskap av fastighetsägare till fastigheten Snapptuna 2:9 med adress Ljungvägen 21 i Vallentuna kommun får vi inkomma med följande synpunkter över den fördjupade översiktsplanen för norra Vallentuna och Lindholmen.

De synpunkter som framförs nedan avser i allt väsentligt det intrång som en utbyggnad av Roslagsbanan med dubbelspår samt Banvägens förlängning innebär. Även frågan om buller och säkerhet är av stor betydelse för oss som boende i området.

Föreslagen utbyggnad av Roslagsbanan och framförallt Banvägens förlängning innebär ett stort intrång i Snapptunas grönområde som idag gränsar till Roslagsbanans spår. Inom detta grönområde finns även Snapptuna Idrottsplats som nyttjas flitigt av boende i Snapptuna och boende i närområdena men också av den aktiva föreningen Snapptuna idrottsklubb. Det förslag som presenterats betyder att grönområdet till stor del behöver tas i anspråk och att Snapptuna idrottsplats sannolikt inte kan vara kvar. Detta innebär att vi som boende i området får begränsad möjlighet till rekreation och att barnen i området inte längre har en aktiv idrottsförening som de kan ansluta sig till och engagera sig i. Förslaget innebär även att både Snapptunas grönområde och närliggande grönområden kommer att tas i anspråk. Mot bakgrund av detta är det än mer av vikt att beakta det grönområde som idag finns i Snapptuna och att bevara så mycket som möjligt av detta.

Den fördjupade översiktsplanen beskriver utbyggnaden av dubbelspåret och förlängningen av Banvägen men lämnar ingen redogörelse över hur grönområdet och Snapptuna Idrottsplats kommer att påverkas, varken under byggnadsskedet eller vid driften av Roslagsbanans dubbelspår och förlängningen av Banvägen. Det är av yttersta vikt att det aktuella området och idrottplatsen beaktas och att ett bevarande säkerställs. För det fall detta inte kan säkerställas bör en strategisk omplanering ske och de alternativ som kan ersätta föreslagen förlängning av Banvägen utredas.

Utöver det intrång som Roslagsbanans utbyggnad och en förlängning av Banvägen innebär kommer bullerstörningarna i området att öka. Detta både under byggnadsskedet och också driften till följd av den ökade trafikintensiteten. Vi får därför framföra att det av miljöskäl är nödvändigt att tillse att bullerplank anordnas för att minimera dessa störningar. Bullerplank bör även anordnas av säkerhetsskäl eftersom både barn och vuxna rör sig mycket i detta område. Det befintliga Gunnebostängslet uppfyller inte de krav på säkerhet som man kan förvänta sig i ett område där boende och barn vistas, varför ett bullerplank bör anordnas oavsett ett genomförande av föreslagen översiktsplan. För det fall ett genomförande ändå blir aktuellt får vi sammantaget framföra att genomförandet bör ske på så sätt att intrånget i Snapptunas grönområde och Snapptuna Idrottsplats minimeras. Vidare får vi framföra att hänsyn bör tas till Snapptunas område vid utförandet och utformningen av dubbelspåret och Banvägen. Bland annat bör en avskärmning ske, hastighetsbegränsningar ses över och likaså möjligheten till trafikhinder för att minimera störande trafik och öka säkerheten. Det är även vår uppfattning att gång- och cykelvägar i sådana fall ska planeras i anslutning till Banvägen, vilka ska utföras med lämpliga avskärmningar från vägar och Roslagsbanans spår.

35. Privatperson

Jag tycker att det är synd att det planeras att bygga flera hus och framför allt flerfamiljshus på några av de grönområden som nu finns nedanför västanbergahöjden.

En av anledningarna till att vi och många andra flyttat just till Vallentuna och Nyby är närheten till skogen och grönområden. Den detaljplan som fanns när vi flyttade hit lovade just att hänsyn skulle tas till naturen och bevarandet av skogen. Jag hoppas att dessa planer tänks igenom och revideras. Självklart skall Vallentuna få fortsätta växa men det måste tas hänsyn till grönområden!

Som det är just nu så är vägkapaciteten ändå för liten, innan Vallentuna och kranskommuner bygger fler bostäder och nya områden behöver vägnätet anpassas efter mängden bilar som redan finns samt kommer att finnas.

36. Privatperson

Angående byggplanerna på Mörbytorpsvägen i Lindholmen. Vi som bor på Mörbytorpsvägen har valt den platsen pga att de är lite avsides och nära till naturen. Vi tycker de är synd att förstöra de fina området med fler hus. Med tanke på den lilla vägen som Mörbytorpsvägen är, så skulle den inte räcka till för fler fastigheter och den ökade trafiken som de skulle medföra. Tex så skulle de bli en trafikfara med fler bilar och att låta barnen gå mellan gårdarna själv skulle inte kunna fortsätta. Att gå runt Mörbytorp är ett känt promenadstråk i Lindholmen och det skulle inte heller bli samma med den trafik det skulle innebära med fler fastigheter. Sen är vägen i mycket dåligt skick och måste byggas om. De skulle isåfall bli mycket kostsamt. I förhållande till hur många fastigheter som isåfall skulle byggas i området. Idag så underhålls och sköts vägen av en vägförening. Då skulle de behövas en ny väg med plats för gående och cykeltrafik.
Det skulle också medföra det lilla trevliga Mörbytorp området försvinner. Området skulle då blir en del som centrala Lindholmen. T.ex. som de nya området Bullerbyn. Det skulle inte bli så fridfullt som vi har de idag med åkermark och naturskog.

Vad är syftet med att bygga ett nytt område så långt ut som ca 1 km från centrala Lindholmen. Är de bara pga av att de fastigheter som finns idag bör anslutas till kommunalt VA ? De måste ju va mer ekonomiskt att bygga närmare tätort och utöka området från tätort och utåt.

37. Privatperson

Vi vänder oss starkt mot det förslag som lämnats för samråd. Om det genomförs skulle det få mycket olyckliga konsekvenser för miljön och det kulturhistoriskt intressanta området i Snapptuna med omnejd. Området används i dag mycket flitigt för rekreation, framför allt för promenader, löpning och ridning. Det utnyttjas inte bara bara av boende i Snapptuna och Ormsta, utan även av ett stort antal invånare från Öster- och Västergården samt Nyby.

Den föreslagna järnvägsbron och bilvägen strax norr om Snapptuna skulle för all framtid förstöra det obebyggda och öppna landskapet mellan Snapptuna och Molnby. Den skulle spoliera möjligheterna att använda området på det sätt som det används i dag. Dessutom skulle landskapsbilden i ett slag förändras på ett mycket negativt sätt.

Om det planerade vägbygget förverkligas skulle de sista resterna av det gamla och orörda jordbrukslandskapet runt centralorten Vallentuna i princip försvinna. Det skulle innebära att det i framtiden inte kommer att finnas någon möjlighet för de boende i Vallentuna att på promenadavstånd från samhällets centrala delar se och uppleva hur landskapet och deras hembygd såg ut en en gång i tiden, än mindre att kunna vistas i en sådan miljö. Det vore givetvis djupt olyckligt.

Den planerade förlängningen av Banvägen skulle innebära att den befintliga idrottsplatsen väster om Roslagsbanan skulle försvinna. Den används i dag mycket flitigt av barn i alla åldrar och från en stor del av norra Vallentuna. Det säger sig självt vilka negativa konsekvenser detta skulle få för möjligheterna för barn och ungdomar att både spontant och under organiserade former idrotta i närområdet. Inte heller i den delen bör alltså förslaget genomföras.

Till de negativa konsekvenser som berörts ovan ska läggas den mycket negativa inverkan på miljön som de planerade vägarna kommer att få för den befintliga bebyggelsen och de boende i området. Det behöver knappast utvecklas närmare hur närmiljön kommer att påverkas av den planerade biltrafiken.

Vi har förståelse för att Vallentuna expanderar och att nya bostadsområden behövs. I den föreslagna översiktplanenen har dock inte miljöaspekterna och nödvändigheten av att bevara den befintliga landskapsbilden beaktas tillräckligt. Det framstår helt enkelt inte som försvarligt att offra de värden som i dag förknippas med det aktuella området för att tillgodose behovet av mer kortsiktiga intressen som nybyggnation av bostäder och nya genomfartsleder för trafiken. Vallentuna kommun bör enligt vår mening inte under några förhållanden gå vidare med den föreslagna översiktsplanen.

Planeringsavdelningen bör i stället överväga alternativa lösningar. Utgångspunkten bör då vara att den nya järnvägsbron med tillhörande genomfartsled ska förläggas norr om Molnby gård. Ett annat alternativ som kan övervägas är att öppna upp den befintliga Snapptunavägen för biltrafik till Ekebyvägen och en planerad central huvudgata nordväst om denna.

38. Privatperson

Angående Molnby

"Molnbyrummet" Molnby/Foderby/Ubby är speciellt, inte bara för Vallentuna, utan för tätorterna i Stor-Stockholm. Det innehåller allt av kulturhistoria, samlat på ett mindre område. Säteri/gård med bevarade torp, levande lantbruk, djurhållning, vattendrag där kvarn också funnits, promenadvägar, forntidshistoria med gravar och gårdslägen sedan 2500 år. Allt i ett ovanligt naturskönt landskap med beteshävdad natur, och ett rikt växt- och fågelliv. Ett sådant område måste för framtiden säkerställas. Dels för att det sedan lång tid tillbaka ”tillhör” Vallentunaborna som frilufts- och rekreationsområde via sina vägar, och dels för att det i ett större perspektiv är ovanligt.

Redan 2009 gick översiktsplanen 2010-30 ut på samråd. Då lämnades ett 90-tal synpunkter, de flesta övervägande negativa till stark utbyggnad i kultur/naturområden. Från sakkunniga instanser inkom bl a synpunkter som: För opreciserat, kartmaterial måste förtydligas, koppling till kulturmiljöprogram måste

vara tydligare, värdefulla kulturmiljöer måste bevaras, ingen skötselplan finns. För vem är planen, och vem önskar tillväxten?

Vad har hänt sedan dess?

Varför presenteras nu ingen kulturmiljöanalys, efter åtta år? Varför har man inte förtydligat kartmaterialet? Var har man tänkt sig bebyggelse rent konkret kring Molnby? Hur tänker man säkerställa t ex siktlinjer mot Molnby gård och att natur/kulturupplevelser här fortfarande är möjliga för alla i ett kort och långt perspektiv? Hur tänker man säkerställa att nybyggnation inte alltför mycket förvanskar ett område som är en unik och ovärderlig tillgång i framtiden?

Vilka kompensationsåtgärder har man tänkt sig, då ”Molnbyrundans” natur försvinner på östra sidan av järnvägen, och byggnationen där kommer att påverka landskapet starkt i övrigt? Ett förslag: att säkerställa en mindre Molnbyrunda. Man kan ta upp Molnbys kyrkväg, den gamla byvägen över Övre och Nedre Bergby och till Foderby. Här finns gamla gårdslägen sedan 1000 år, forngravar, växt- och fågelliv, källor och husgrunder, allt med en underbar utsikt. Då har man en natur/kulturstig, en runda tillsammans med raksträckan Foderby-Molnby. Men, vad säger markägarna om saken?

Man förstår att en konflikt finns mellan att bevara natur och kultur, ny bebyggelse vid järnvägen, markägande och eventuell järnvägssträckning mot Arlanda. Men det måste vara kommunens ansvar att utreda, förmedla och förtydliga detta, och detta i ett tidigt skede.

39. Fastighetsägare Foderby gård

Undertecknade fastighetsägare till Foderby gård och därutöver arrendator av drygt 31 hektar mark inom planområdet vill lämna yttrande över den fördjupade översiktsplanen enligt nedan. I vårt yttrande fokuserar vi i första hand på de förslag som berör Norra Vallentuna Nordväst och området för Strategisk tätortsutveckling runt en ny station på Roslagsbanans avgrening till Arlanda. Vi illustrerar också vårt markinnehav i kartbilaga 1 samt hur vi ser på utbyggnadsordning och trafikförsörjning för en utbyggnad av Foderby och Norra Vallentuna Nordväst i kartbilaga 2.

Allmänt om förslaget

Allmänt ser vi positivt på att kommunen nu tagit fram ett förslag över hur centralorten på sikt ska utvecklas för att tillgodose det framtida behovet av bostäder, service och arbetsplatser.

I takt med att tätorten över tid successivt närmat sig har vi naturligtvis (om än med visst vemod) förstått att vårt aktiva jordbruk med djurhållning på Foderby gård på sikt kan tvingas att avvecklas. Med detta sagt är vår utgångspunkt att vi är positiva till utvecklingen och förutsätter att vi aktivt bjuds in till deltagande i den fortsatta planeringen. Vår verksamhet är ju långsiktig till sin karaktär med tunga investeringar i byggnader och maskiner och en avveckling måste planeras i god tid om inte för oss betydande ekonomiska värden ska ödslas.

Planens huvuddrag

Generellt tycker vi att de föreslagna utvecklingsområdena på ett bra sätt förstärker och kompletterar Vallentuna centralort. Vi noterar att i planen anges beträffande antalet bostäder i Strategiska tätortsutvecklingen att "området är väl tilltaget för att säkra en fortsatt utbyggnad bortom de 2 500 bostäder som är målsättningen i denna plan". Vi vill i sammanhanget uttrycka att vi ser positivt på ett utökat antal bostäder i planområdet förutsatt ett beslut om avgrening av Roslagsbanan.

Tidshorisont och utbyggnadsordning

I planunderlaget anges att ett detaljplaneprogram för Norra Vallentuna Nordväst kan tas fram innan beslut om Roslagsbanans avgrening mot Arlanda samt att en utbyggnad också kan ske av de delar som inte berörs av avgreningen. Vi anser att detta är en bra strategi för att kunna inleda en angelägen utbyggnad av centralorten även om ett beslut om Roslagsbanans utveckling dröjer.

Vi vill särskilt framhålla med hänsyn till den långa tidshorisonten för planen, 2035, att det är angeläget att framtagande av planprogram och påbörjande av detaljplanarbete sker tidigt i de delar som berör vår fastighet och de arrenderade marker som vi brukar (område 4 och 11). Vi bedriver en aktiv näringsverksamhet med tunga investeringar i byggnader och maskiner och behöver en lång planeringshorisont för att inte hamna i en situation där verksamhetens lönsamhet successivt utarmas p g a osäkerhet och uteblivna investeringar.

Bebyggelse Norra Vallentuna Nordväst och Foderby (område 4 och 11)

Foderby anges i planunderlaget som ett strategiskt område som inte bör exploateras före ett beslut om Roslagsbanans avgrening till Arlanda. Som vi uppfattar det berörs Foderby gård endast marginellt av det föreslagna spårreservatet sydligaste läge samt det parallella vägreservatet. Området bör enligt vår uppfattning integreras i utbyggnadsområdet Norra Vallentuna Nordväst (4) och avgränsningen mot spår- och vägreservat kan göras i samband med framtagandet av ett gemensamt detaljplanprogram. En sådan integrering innebär att man kan skapa en bättre helhetssyn på utvecklingen närmast tätorten och knyta ihop de idag lite perifera delarna, d v s den genomföra den "stadsläkning" som omnämns i planen.

En viktig faktor för oss i sammanhanget är att en betydande andel av vår åkermark arrenderar vi inom Norra Vallentuna Nordväst av Lundbergs och när utbyggnaden i den delen påbörjas finns inte längre rimliga förutsättningar för oss att fortsätta med jordbruket. Det är därför angeläget för oss att vi kan påbörja en exploatering av Foderby gård parallellt med Norra Vallentuna Nordväst.

Båda områdena kan trafikförsörjas från söder via befintligt vägnätet d v s Ekebyvägen respektive Västanbergavägen. (Se även nedan under avsnitt Trafik). Område 4 och 11 bör också knytas samman med bl a en gc-förbindelse. I ett senare skede, vid en avgrening av Rostagsbanan mot Arlanda, kan området också kopplas till ny östvästlig tvärförbindelse.

Trafik

De förslagna vägreservaten 1-4 bör ge goda förutsättningar för en fungerande trafikförsörjning vid ett fullt utbyggt planområde. Vi noterar också att planunderlaget anger att den föreslagna utbyggnaden av Norra Vallentuna Nordväst medför inte sådana förändringar i trafikmängder att någon av vägreservaten behöver tas i anspråk. D v s trafikförsörjningen av bebyggelseområde 4 och 11 kan ske från befintligt vägnät.

Grönstruktur

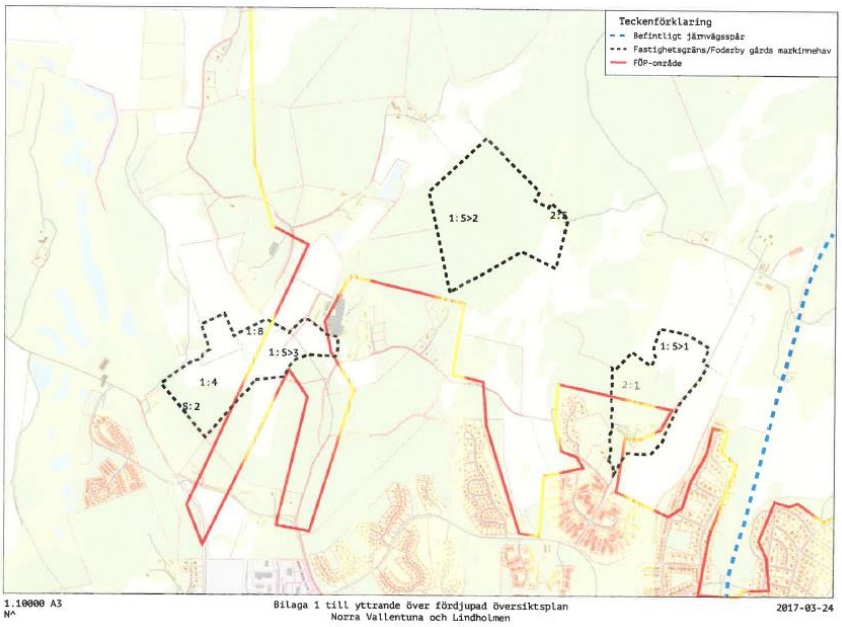
Den föreslagna grönstrukturen med gröna länkar, korridorer och parker uppfattar vi anknyter väl till Vallentuna karaktärmed god tillgång till natur och grön miljö. I den mer täta stadsmiljön som nu föreslås ser vi det som angeläget att säkra de gröna värdena.

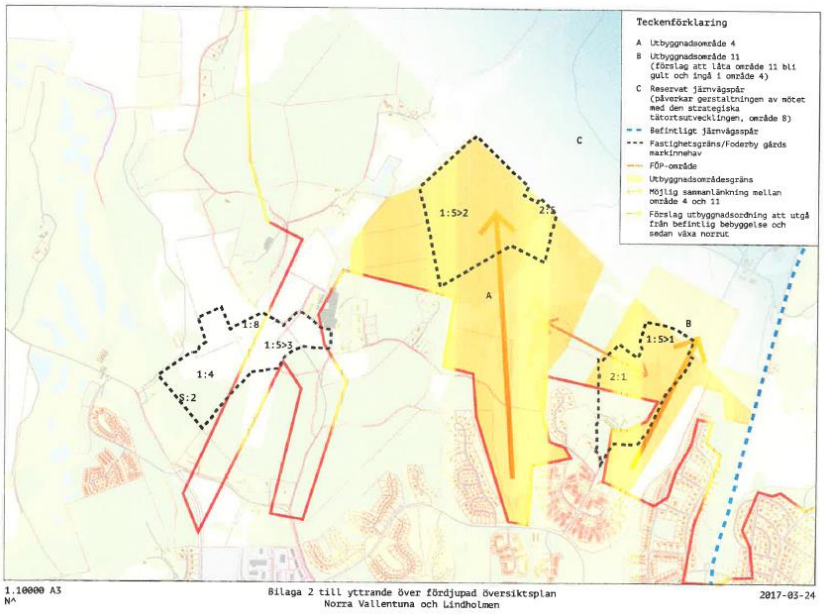
Fortsatt planering

Som vi redovisat ovan avseende tidshorisonten är vi som fastighetsägare angelägna om att beslut om inriktningen som redovisas i den fördjupade översiktsplanen inte dröjer alltför länge och att nästa steg i planeringen, ett framtagande av detaljplaneprogram för Norra Vallentuna Nordväst och Strategiska tätortsutvecklingen, därefter snarast påbörjas. Vi föreslår också att det strategiska området 11, Foderby integreras i utbyggnadsområdet Norra Vallentuna Nordväst för att få en helhet i "stadsläkningen" i den delen av centralorten.

Flertalet fastigheter inom Norra Vallentuna Nordväst som berörs av planförslaget ägs av Lundbergs och till en mindre del av Foderby gård. Vi har därför inför sammanställningen av vårt yttrande haft en dialog med Lundbergs och då uppfattat att vi har en god samsyn kring uvecklingen och ett gemensamt intresse att samverka vid det kommande framtagandet av ett planprogram.

Vi vill också upprepa att vi ser fram mot att ha en tät dialog med kommunen i kring den fortsatta planeringen.





40. Privatperson

Inledningsvis - det är något märkligt med en samrådstid om drygt åtta veckor, där en av veckorna är den s k sportlovsveckan och att sista dag att framföra synpunkter skriftligen är en söndag (!).

En kommun har enligt PBL skyldighet att upprätta en långsiktig öpl. Så är fallet i Vallentuna kommun - en öpl antagen av kf den 17 maj 2010 för perioden 2010 -2030. Det kan finnas skäl, att för perioden göra "fördjupade studier" och att "sätta in enskilda utvecklingsprojekt i ett större sammanhang". Det finns härvid också – i

högsta grad - anledning att känna till och utgå från vad som må kallas "förhistorien" till dagsläget.

Omkring årsskiftet 1959/1960 såldes genom förmedling av dåvarande Stockholms Sparbank 15 friliggande villor i Ormsta, belägna på båda sidor om Jämtlandsvägen. Redan efter bara ett år efter inflyttning uppfattade de nya Vallentuna-borna att flera av husen "inte längre låg plant, horisontellt”. Aningarna besannades. Efter ca fyra års agerande lyckades köparna få till stånd en nödtorftig uppgörelse med kommunen. Hur kostsam uppgörelsen blev for kommunen, finns säkerligen belagt i form av arkiverade handlingar i kommunens arkiv.

Vad var då orsaken till den grava, kommunala missen? Dåvarande ordföranden i BN - ~~xxx xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx xxxx~~ -hade med bruk av sin rätt enligt delegation och mot den protokollförda uppfattningen hos föredragande ingenjör beslutat om omgående rätt for sökande byggbolag att börja schakta/inleda bygget av de 15 villorna. Och. I efterhand klarlades att villorna grundlagts/uppförts på mark, som var mer eller mindre lerig/dyig jord (inte särskilt gammal sjöbotten). - De lär i efterhand ha stabiliserats för att motverka ytterligare sättningar men kunde nog inte återställas till plant läge (tegelgavlar m m).

Denna för kommunen besvärande erfarenhet föranledde senare kommunalråd ~~xxxxxxxxxxxxxxx~~ att "slå näven i bordet". Annorlunda uttryckt: i fortsättningen skulle all ny bebyggelse - oavsett ändamål- vid minsta anledning föregås av erforderlig utredning/undersökning av markforhållandena. Exempel på detta är kedjehusen (de s k"kyrkorna") utmed Snapptuna-ån(pålade).

Dessa kedjehus är uppförda nära Snapptuna-ån.

Den 22 augusti 2012 inträffade ett ovanligt kraftigt oväder med rejäla regnmängder inom loppet av få timmar (mer än 100 mm på högst någon timme). Omfattande vattenskador i många villor/småhus i Snapptuna. Dessa skador var till stor del orsakade av regnet. Till de kostsamma effekterna av regnet bidrog också eftersatt under - håll från kommunens sida (å-rensning, dagvattenledningar som mynnade under ytnivån i Snapptuna-ån).

Föranlett av situationen efter regn-ovädret togs också fram ett omfattande kartmaterial för många år bakåt i tiden. Kartorna bekräftar uppfattningen, att områdena på ömse sidor om Roslagsbanan - vid och norr om Jämtlandsvägen och vid och norr om Snapptuna - i relativ närtid kan kallas sjö-marker, vad det nu kan ha för effekter i fråga om eventuellt ändrad markanvändning.

Det är en lovvärd ambition - också hos Vallentuna kommun - att utvecklas/byggas ut i olika avseenden. Dock. Lagom brukar vara bäst.
Ett "inriktningsbeslut" att kommunen blir "ett slags centrum" mellan huvudstaden med sitt universitet, Arlanda-området och Uppsala med bl a sitt universitet för i viss mån tanken till "Grönköping".
Bostäder behövs av skilda anledningar och på mer än ett håll- i landet.
För Vallentuna finns en gång for alla en del svårpasserade hinder att "växa hur mycket som helst”.
Danderyd, Täby och Vallentuna är tillsammans sedan några år inne på att "knyta ihop sig" med Arlanda, inte minst som flygplats. Oavsett

den totala kostnaden för en till Arlanda utbyggd Roslagsbana - har landstinget långsiktigt något intresse för en sådan? Landstingets behov av investeringar omfattar inte bara kommunikationer (T:banor m m) utan också - och inte minst - sjukvård. Särskilt för Vallentuna - mer än för Danderyd/Täby - gäller en gång för alla också detta som kan sammanfattas med ordet "flygbuller".

För inte så många år sedan var hotet överhängande, att Roslagsbanan helt skulle lägga ner; den räddades - dess bättre. Fortfarande i början av 1960-talet kunde man med Roslagsbanan ta sig mellan Stockholm Ö och Norrtälje (enkelspår!).

En utbyggnad till dubbelspår är både beslutad, delvis genomförd och i övrigt "på gång"-dess bättre.

Lindholmen-vägen har minsann begränsad kapacitet redan idag och ar på sina ställen "omgiven" av andra "intressen" - allt från bostäder, golfbana m m. Det ter sig betydligt bättre att vid framtida behov bygga ut/förlänga Arninge-leden. – Denna kan förhoppningsvis bättre fullgöra sin med statliga medel tänkta funktion, om det blir ett slutligt stopp för byggande "på fel sida" Arningeleden. Var det något statligt organ, som var annat än negativt till bebyggelse i Kristineberg?

Banvägen. En fil i vardera riktningen. Belägen, dragen näralintill väster om de "sammankopplade" Ormsta-/Snapptuna-åarna. Kommunens väl största privata arbetsgivare är väl etablerad och har sin verksamhet här på "andra sidan" Banvägen.

Banvägen har och ska bibehålla sin karaktär av mer eller mindre lokal förbindelse mellan s k centrum och Snapptuna/Ormsta!

Bland det mer "befängda" är det som måste vara ett oövervägt "hugskott" - en bro över Roslagsbanan med snudd på befintlig bostadsbebyggelse i Snapptuna . Mer trafik - buller - avgaser. Till ett mer eller mindre vatten-sjukt jordbruksområde söder om Molnby gård. Till ett område av typen Snapptuna flyttar folk for att "bo på landet" i lugn och ro.

41. Privatperson

Vi är nyinflyttade i Vallentuna och bor nu i området Nyby. Vi har nu insett att det finns förslag på en översiktsplan som innebär att det byggs i områden som ligger i närheten av Nyby. Denna översiktsplan verkar fokusera på att bygga så många bostäder som möjligt utan att ta hänsyn till befintliga eller framtida invånare. För oss, och många med oss, är närhet och tillgång till grönområden otroligt viktiga. Vi vill kunna ta promenader och göra utflykter med vår dotter till skogen, till hästhagar och till öppna ytor. Dessa planerar ni att bygga bort och ersätta med grönstruktur.

Vi valde att flytta från Solna till Vallentuna för att komma närmare naturen. Detta har inneburit att vi har mycket längre resväg till våra jobb men än så länge tycker vi att det är värt det just för att vi ha så nära till naturen. Idag tog vi med vår dotter för att kolla på hästar och vi gick på grusvägar och kunde låta henne gå fritt. Med ert synsätt och era förslag verkar inte detta vara viktigt och ni fokuserar hellre på att få in så många bostäder som möjligt. Då försvinner många av de fördelarna med att bo långt från jobb och många av anledningarna med att bo i Vallentuna.

Vi såg området som ett bra ställe för vår dotter att växa upp på och där hon skulle kunna gå och cykla utan att ha mycket trafik i området. Men den nya översiktsplanen verkar detta försvinna då trafiken kommer att öka på ett sätt som inte är acceptabelt. Vad gäller skolor och barnomsorg finns det redan idag väldigt få förskolor i området och även om det planeras för nya ser vi inte hur detta kommer att räcka och risken är att det kommer vara för få platser både vad gäller förskola och grundskola. Vi förstår att det behövs byggas bostäder i en kommun men inte på det sättet som översiktsplanen beskriver det. Större hänsyn måste tas till natur, grönområden och tillgång till detta för invånarna.

42. Privatperson

Som inflyttad i vallentuna och valt kommunen pga dess närhet till naturen så ser jag med stor oro på planen. Att kunna gå rakt ut i stora grönområden, slog, närhet till hästhagar och en lantligare känsla är varför vi valde att flytta från väsby till vallentuna.
Planen ser ut att göra samma misstag som väsby gjort och bygger bort naturen dessutom utan att specificera grönområdens bevarande.

Framförallt: utbyggnaden kring molnby mot nyby området.
Ekebyvägens ökade trafik planen innebär samt dem trafiksituation som redan idag råder i kommunen.

Innan fler utbyggnader görs bör kommunen dessutom göra något åt arningeleden och väsbyvägen. Samt arbeta för ökad kollektivtrafik till de nya områden som finns.

Ser med oro på planerna att bygga höghus och förtäta. Vi kontrollerade noga detaljplaner innan vi valde att bygga här.

43. Privatperson

Vi ville bara uttrycka att vi anser att den fördjupade översiktsplanen för norra Vallentuna och Lindholmen ser bra ut. Då vi har för avsikt att bebygga Ubby 1:14 och 1:20.

44. Privatperson

Som en av de närmst berörda fastighetsägarna vill jag härmed protestera mot planerna på att förstöra kulturlandskapet i direkt anslutning till Koltrastvägen i Nyby. I dessa tider med skenande sjukskrivningstal på grund av stressrelaterad ohälsa borde kommunen värna om de fina rekreationsmöjligheter som erbjuds kommuninvånarna, tack vare den blandade miljöbilden, istället för att dumsnålt pressa in tätbebyggelse överallt där det får plats några extra villor. Det finns gott om plats i kommunen att bygga på, utan att så avsevärt försämra närmiljön för ett så stort antal kommuninvånare.

Fältet mellan Nyby, Västanbergahöjden och Västergården används av ett stort antal invånare från nämnda områden samt Östergården, Ekeby, Rosendal, Lugnet och Hammarbacken för rekreation. Människor promenerar själva eller med sina hundar, rider eller åker längdskidor på vintern och ges möjlighet till att vila ögonen på öppna vyer till skillnad från den täta bebyggelse som nu planerar att totalförstöra dessa hälsosamma nöjen för ett stort antal kommuninvånare. Det är en lisa för en stressad

själ som stirrat in i en dataskärm hela dagen att få ta in landskapsbilden med öppna fält, betande hästar och lugna grusvägar. De extra skattekronor ni beräknar få in på att smälla upp hus där kan ni räkna med att gå back när skattintäkterna minskar från andra kommuninvånare som mister sina rekreationsmöjligheter och blir sjukskrivna istället.

Vallentuna är en kommun med stora möjligheter till exploatering tack vare sin stora areal, så det verkar extremt dumsnålt att ta bort den hälsokil som finns mellan Nyby och resterande tätort. Redan när Nyby skapades begränsades utrymmet för skogsvistelse, bär- och svampplockning och återhämtning för boende i Ekeby, Lugnet, Öster-/Västergården och Rosendal. Dessa områden kommer nu att få ytterligare försämrade möjligheter till rekreation. För alla oss som bor i de nordvästra delarna av tätortsvallentuna skulle bebyggelse på fältet och omgivande hästhagar och skog innebära en avsevärd negativ påverkan på närmiljön. Det är tråkigt att inte kulturlandskapet som skänker glädje till så många kommuninvånare prioriteras högre av er.

En annan aspekt är trafiksituationen, som enligt era beräkningar skulle leda till 4.500 extra fordon per dygn på Ekebyvägen. Jag är ytterst oroad för vad detta kommer att innebära för säkerheten kring Hammarbackskolan där mina barn går. Redan nu är det totalkaos där på morgnarna när barnen ska lämnas. Dessutom ska en stor del av dessa bilar vidare ut på 268:an. Korsningen Teknikvägen/268:an är undermålig redan nu, med farliga situationer i stressad rusningstid. Enligt planen beräknar ni att belastningen på nämnda korsning kommer att nästintill fördubblas. Dessa siffror känns fullständigt orimliga! Det är faktiskt helt oväsentligt hur de ställer sig i relation till trafiksituationen i övriga huvudstadstrafiken - för det kan väl inte vara någon ambition hos kommunledningen att skapa stillastående köer i tätortsvallentuna redan på planeringsstadiet?!

Jag lämnar härmed in min skriftliga protest mot era planer för Norra Vallentuna och Lindholmen, i nuvarande utförande.

Ps. Se bifogad bild för en känsla av vad fältet ger oss kommuninvånare idag, som era planer skulle frånta oss. Snälla tänk om! Ds.



45. Fastighetsägare Ubby gård

Med anledning av kommunens förslag till fördjupad översiktsplan för Norra Vallentuna och Lindholmen vill vi härmed lämna våra synpunkter som fastighetsägare.

Som fastighetsägare till gamla Ubby Gård (Ubby1:39) som tronar uppe på bergshöjden liknande Molnby Gård anser vi att det är viktigt att bevara grönstrukturen runt den gamla gården i sin helhet som ett minne över hur det en gång har sett ut samt inte minst för fågel och djurliv som rör sig här.

Vi anser dessutom att vi i detta läge kanske är de som är mest berörd med tanke på att det är nedanfor vår gård och på vår mark (Ubby 1:10) samt intilliggande åkrar man vill förtäta Eftersom vi ligger så högt är det även vår utsikt som påverkas mest.

Därför är vårt önskemål att det förblir en grönkil runt vår gård samt nedanför fram till den nya bebyggelsen. Vi hoppas i och med detta att kommunen i sitt beslut beaktar våra synpunkter med extra noggrant övervägande.

Vi vill bevara området i så stor utsträckning som det är möjligt men förstår också att kommunen är intresserad av att förtäta då det finns en station här. Vi ser det som viktigt att stationen bevaras i sitt nuvarande (gamla) utformande för att även i framtiden behåIla Molnbys kulturhistoriska karaktär.

Bifogar skisser på hur vi ser en framtida förtätning som vi kan ställa oss positiva till.





46. Privatperson

Jag har ett litet förslag jag vill lyfta, I planen för G/C-vägar i Lindholmen saknar jag en förbindelse över Roslagsbanan från Kulla. Det borde finnas en passage över/under spåret där, annars är jag övertygad om att folk kommer gena över spåren om de ska ta sig mot Vallentuna, istället för att först gå/cykla till stationen. Sedan skulle jag gärna se att det blev en badplats vid Storsjön ungefär där.