

SAMHÄLLSUTVECKLINGSKONTORET
Plan- och exploateringsavdelningen
Robert Nilsson

Detaljplan för del av fastigheter inom Ensta (utmed spårområdet),

SAMMANFATTNING AV PLANPROCESSEN

Den förstudie som kommunen upprättade under 2013 har legat till grund för det inledande renoveringsarbetet med att se över kommunens äldre detaljplaner. I förstudien har det konstaterats att flertalet planer är i behov av en översyn och aktualisering.

Stadsbyggnadsnämnden fattade beslut 21 mars 2017 §64 om att sända ut detaljplanen för del av fastigheter inom Ensta på **samråd**. Inkomna synpunkter omhändertogs och därefter har det beslutats om att sända ut detaljplanen på **granskning**, 20 mars 2018 §44. Stadsbyggnadsnämnden fattade beslut om att **godkänna** detaljplanen och skicka den vidare för **antagande** i kommunfullmäktige som antog planen den 18 mars 2019.

Inför att kommunfullmäktige skulle anta detaljplanen framförde Trafikförvaltningen synpunkter som föranledde en delning av planområdet. Trafikförvaltningen ansåg inte att Roslagsbanans riksintresse kunde tillgodoses såsom förslaget var utformat. Roslagsbanans riksintresse sträcker sig 25 meter utanför spårområdet och berör de närmst placerade fastigheterna utmed spårområdet. För att inte hela planområdet skulle fördröjas av denna fråga beslutade kommunen att bryta ut berörda fastigheter och hantera frågan i en separat detaljplan Därmed uppstod nu aktuell detaljplan, ”Detaljplan för del av fastigheter inom Ensta (utmed spårområdet)” *Se figur 1 nästa sida.*

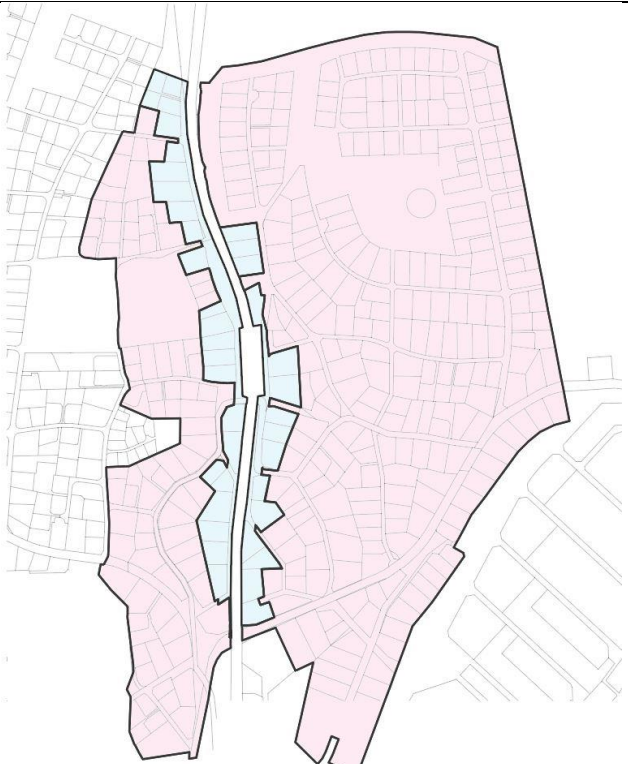
Då det nya planområdet redan varit utsänt på både samråd och granskning genom den äldre planavgränsningen, har kommunen valt att gå direkt på en ny granskning. Stadsbyggnadsnämnden beslutade 24 april 2019 §80 att sända ut del av fastigheter inom Lahäll (utmed spårområdet) på **ny granskning**. Inkomna synpunkter har nu omhändertagits och behandlats i detta antagandeförslag.

Utgångspunkten med den nya detaljplanen – del av fastigheter inom Ensta (utmed spårområdet) har varit att skapa samma planmässiga förutsättningar som övriga fastigheter inom det omfattande renoveringsarbetet av E17. Dock tvingas frågan om Roslagsbanans riksintresse hanteras extra noga.

Beaktandet av Roslagsbanans riksintresse har framtingat ett skyddsavstånd till järnvägen i form av s.k. punktprickad mark 25 meter från spårområdets yttre räl. Skälet till skyddsavståndet från spårområdet grundar sig i såväl urspårningsrisker för intilliggande bostäder och stadigvarande vistelse, som buller och vibrationer. För befintliga byggnader som uppförts i enlighet med de beviljade byggloven, har den punktprickade marken utgått inom

denna 25 meters zon. Oavsett vad som händer med dessa befintliga byggnader, kvarstår rätten för fastighetsägaren att återuppföra byggnaden såsom beviljat lov beslutat. Den punktprickade marken försäkras även att Roslagsbanans riksintresse beaktas och att inga nya byggnader inom denna zon kan uppföras.

Samtliga berörda fastigheter och bygglov har granskats i samband med framtagandet av detaljplan. Byggnader som uppförts i enlighet med de beviljade loven har säkerställts i detaljplanen. Därav förekommer det skillnader i exploateringsgrad för enstaka fastigheter.

<p>1. Ursprungligt planärende, Planärendet inleddes med att behandla samtliga fastigheter enligt avgränsning för E17 inom Ensta. Både samråd och granskning har genomförts (<i>både rosa och blått område, figur 1</i>)</p>	 <p><i>Figur 1. Fastigheter inom del av Ensta regleras med två separata detaljplaner.</i></p>
<p>2. Delning av planärendet Efter att Trafikförvaltningen framfört synpunkter gällande riksintresset för Roslagsbanan, sent i planprocessen, beslutade kommunen lyfta ut berörda fastigheter för att behandla dem i en separat detaljplan. Det gäller fastigheter inom det blåmarkerade området enligt figur 1.</p>	
<p>3. Två separat detaljplaner Den ursprungliga detaljplanen för E17 (<i>rosa markerat område</i>) antogs i kommunfullmäktige, 18 mars 2019. Nu föreslås fastigheterna utmed spårområdet som regleras i en separat detaljplan att antas (<i>blåmarkerat område enligt figur 1</i>)</p>	

INKOMNA YTTRANDEN

Privatpersoner

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5

Anmärkning

- Synpunkter
- Synpunkter
- Synpunkter
- Synpunkter (*inkommit efter granskningsperiod*)
- Synpunkter (*inkommit efter granskningsperiod*)

Myndigheter och andra remissinstanser

Länsstyrelsen	Synpunkter
Ellevio	Synpunkter
Vattenfall El AB	Ingen erinran
Skanova	Ingen erinran
KLM	Ingen erinran
EON	Ingen erinran
Stockholm Exergi	Ingen erinran
Svenska kraftnät	Ingen erinran
SLL	Synpunkter

SAMMANFATTNING AV YTTRANDEN, MED KOMMENTARER

Nedan redovisas i sammanfattad och förkortad form de synpunkter som inkommit under granskningsskedet samt samhällsutvecklingskontorets kommentarer. Skrivelserna i sin helhet finns i stadsbyggnadsnämnden diarium. Privatpersoners uppgifter hanteras enligt GDPR och detta dokument kan publiceras på kommunens webbplats. För att ta del av vilka privatpersoner som har inkommit med yttranden kontakta kommunens kontaktcenter på tel 08 - 555 590 00 eller <https://www.taby.se/kontakta-oss/fragor/>.

Sakägare**Privatperson 1**

Fastighetsägaren accepterar inte den föreslagna förändringen för Ensta 31:4 då den nya planen begränsar byggrätten till den yta som bostadshuset har idag. Vid köpet betalade fastighetsägaren extra för möjligheten att utöka bostadshuset enligt då gällande plan. Fastighetsägaren menar att det värde som den nya planen skulle frångå den aktuella fastigheten, beräknat på aktuellt marknadspris om c:a 50.000 kr per kvm boyta, skulle uppgå till 5 miljoner kr vid en tillbyggnad om 100 kvm. Fastighetsägaren hävdar därmed att proportionalitetsprincipen borde skydda mot att bli belastad med sådan begränsning till skydd för ett allmänt intresse och hänvisar till RÅ 1996 ref. 40.

Kommentar:

Kommunen beklagar att fastighetsägaren upplever sig negativt påverkad av planförslaget. Kommunen arbetar ständigt med stadsutveckling vilket för med sig att utveckling och förändring är naturliga inslag i städers olika områden. Ensta är centralt beläget och Roslagsbanan innebär att området har en utvecklingspotential. Närheten till järnvägen innebär att överkommunala beslut kring riksintressen måste vägas in i planeringen och en dialog har förts med trafikförvaltningen för att skapa ett planförslag som innebär att en utveckling på fastigheten även fortsättningsvis ska vara möjlig så långt det går.

Med anledning att berörd fastighet är placerad i direkt närhet av Roslagsbanan samt att Djäknevägen passerar tomtens östra kant, förses fastigheten med upp till ca 80% bebyggelseförbud. Planförslaget kommer därför att justeras så att markering med prickmark tas bort på fastighetens östra del (Djäknevägen). Denna justering anses motiverad i detta enskilda fall (bestämmelsen bedöms mycket värdefull att beakta i området i övrigt) eftersom hänsynen till riksintresset innebär begränsningar i fastighetens västra delar. Dessa begränsningar innebär utmaningar för utveckling inom fastigheten som inte rimligen kan möjliggöras på annat sätt inom fastighetens ytor. Kommunen bedömer att trafiksituationen samt drift av Djäknevägen kan bibehållas med föreslagen utformning.

Gällande proportionalitetsprincipen och hänvisning till nämnd dom har Roslagsbanan status som riksintresse vilket medför att det som allmänt intresse är mycket starkt och att dess behov enligt lag ska bevakas och väga tungt i planeringen. Den nya detaljplanen innebär att byggrätt ändå skapas för befintlig byggnad, i strid med riksintressets influensområde. Detta innebär att markanvändningen bostäder inte omöjliggörs även om planeringen innebär inskränkning i byggnation på fastigheten. I hop med nämnd åtgärd (prickmark som tas bort i öster) möjliggörs dock en byggnation och utveckling mot öster. Ytor för byggnation skapas på fastigheten vilka totalt uppgår till mer än vad planen medger får bebyggas, därmed kan också en viss flexibilitet och

valmöjlighet finnas för fastighetsägaren. Utifrån detta är kommunens bedömning att planen håller för en proportionalitetsavvägning gentemot denna princip samt att skadeersättning eller inlösen inte är aktuellt

Se även "Riksintresse för Roslagsbanan" under bemötande av vanligen återkommande synpunkter.

Privatperson 2

I samband med järnvägens utbyggnad till dubbelspår gjordes olika åtgärder längs olika delar av spårområdet. Fastighetsägaren anser att aktuella bullervärden från järnvägen bör mätas och presenteras innan någon detaljplan kan fastställas eftersom någon kontroll inte genomförts om beräknade/förväntade ljudvärden uppnåtts eller ej.

Fastighetsägaren motsätter sig en etablering av återvinningsstation i Ensta bland annat på grund av störning i form av buller, ökad trafik, lukt och skadedjur. Istället bör återvinningsstationen placeras vid någon affär eller köpcentra så att förbrukade varor kan lämnas i samband med nya inköp.

Fastighetsägaren påpekar att det verkar som att ett missvisande kartunderlag har använts för Ensta 31:2. Hacket i gränsen mot spårområdet stämmer det förslag som markinlösen som SL hade i sina handlingar vid utbyggnaden till dubbelspår men någon markinlösen har aldrig genomförts.

Fastighetsägaren menar att förslaget om 25 m skyddszon och prickat område mot järnvägen kan medföra att 35 % av fastigheten ej får bebyggas vilket medför avsevärd minskning av nyttjandegrad och vidare ekonomisk skada vid framtida värderingar.

Att tala om att planen ska värna om områdets befintliga karaktär och samtidigt tala om förtätning och eventuellt etablering av verksamheter/handel anser fastighetsägaren motsägelsefullt.

Kommentar:

Gällande bullervärden har bullerberäkningar gjorts som en del av det förändrings- och utbyggnadsarbete som region och trafikverk drivit för Roslagsbanan de senaste åren. Beräkningarna har legat till grund för utförande av lokala bullerskyddsåtgärder längs spåret i form av bullerskärmar (se trafikförvaltningens granskningsutlåtande för mer information om detta arbete). Detaljplanen påverkar inte dessa åtgärder, de utförs med stöd av andra lagstiftningar och på andra ytor än vad detaljplanen berör och påverkar. Detaljplanen fastslår att marken i planområdet är lämplig för det föreslagna ändamålet (bostäder) och kommunen delar redan genomförda bedömningar kring beräkningarna - att de åtgärder som vidtagits (bullerskärmar) är tillräckliga för att säkerställa en god livs- och vistelsemiljö. Om det upplevs att genomförda åtgärder inte är tillräckliga hänvisar kommunen till Trafikverket som är ytterst ansvariga för järnvägen och eventuella störningar som genereras från den.

Gällande återvinningsstation i Ensta (utom denna planens planområde, hanterat i anslutande planärende för övriga stadsdelen) är det kommunens bedömning att platsen är lämplig utifrån främst tillgänglighet. Dock bör det inte uteslutas att nämnda platser vid målpunkter i området också kan vara intressant för liknande anläggningar också, i synnerhet då kapaciteten kan sägas vara bristfällig i området idag. Ansvarig verksamhetsutövare, FTI (förpacknings- och tidningsinsamlingen) ansvarar även för driften för kommunens samtliga återvinningsstationer, skulle inte anläggningen fungera såsom planerat kan synpunkter framföras och åtgärder behöva vidtas.

Gällande plangränsen är denna anpassad efter den detaljplan som upprättades för Roslagsbanan. Detaljplanen syftar inte till att reglera markinlösen eller frågor kring förrättningar för nämnd fastighet. Möjligheten att genomföra markinlösen i framtiden påverkas inte av detaljplanen, i gällande detaljplan genomförd bedömning om lämplighet och gränsdragning kvarstår.

Gällande zonen längs spårområdet med prickmark föreslås denna utifrån risk- och säkerhetsfrågor. Kommunen har ett ansvar att se till att gällande lagstiftningar följs i planeringen. I detta fall har en dialog förts med myndigheter och bedömningen är att planförslaget motsvarar markens lämplighet för bebyggelse utifrån gällande lagstiftningar.

Planförslaget baseras på bedömningar och analyser av områdets befintliga bebyggelse och karaktär. Flera bestämmelser har utformats för att hindra att vissa egenskaper i området (exempelvis naturkaraktären och grönskan längs de befintliga gatorna) påverkas negativt. De största byggnaderna och de tätaste områdena har inte tillåtits vara dimensionerande för regleringen av bebyggelsen. Ambitionen har istället varit att utforma bestämmelser som kan möjliggöra komplement inom ramarna för befintlig infrastruktur i ett strategiskt läge – utan att befintlig karaktär påverkas negativt. Kommunen bedömer att det strategiska läget och den befintliga infrastrukturen innebär att det finns möjligheter för området att utvecklas med fler målpunkter utan att det påverkas negativt.

Se även ”Riksintresse för Roslagsbanan” under bemötande av vanligen återkommande synpunkter.

Privatperson 3

Fastighetsägaren frågar vad som gäller för byggnader som inte uppförts i laga ordning utifrån att denne har en sådan byggnad som funnits på fastigheten under lång tid. Regler för renovering eller återuppbyggnad av sådana byggnader efterfrågas. Det lyfts att planförslaget och samrådsredogörelsen anger olika mått för bebyggelse i järnvägens närhet. Slutligen frågas vad som gäller för Friggebodar och Attefallshus gällande järnvägens närhet.

Kommentar:

Det finns inga rättigheter att återuppföra byggnader som saknar bygglov, planförslaget påverkar inte detta faktum. Ändring, ombyggnad eller återuppförande av sådana byggnader får prövas mot den nya planens bestämmelser. Kommunen kan i dessa fall inte ta hänsyn till huruvida byggnaden funnits under en längre tid.

Justeringar och ändringar av ett planförslag mellan planprocessens olika skeden är naturligt. Avståndet från järnväg för ny bebyggelse har ändrats efter samrådet och det uppdaterade planförslaget är det som nu gäller (25 m från järnvägens yttre räl). Anledningen har föregåtts av att bemöta kravet kring att beakta Roslagsbanans riksintresse.

Gällande placering av så kallade Attefallshus i anslutning till järnväg regleras detta i PBL (2010:900, 9 kap 4a §) där det framgår att en byggnad inte räknas som bygglovsbefriad om den är placerad närmare spårmiten än 30 m. För så kallade Friggebodar saknas motsvarande regel. Eftersom detaljplanen inte föreslår några förändringar i lovplikten innebär det att sådana byggnader så kan får uppföras närmare järnväg. Detta dock under förutsättning att de övriga reglerna för dessa byggnader uppfylls, exempelvis en grannes godkännande för placering närmare tomtgräns än 4,5 m.

Privatperson 4 (Inkommit efter granskningsperioden avslutats)

Fastighetsägaren utgår ifrån att fast egendom är något som anses skyddsvärt och hänvisar både till grundlagen och europakonventionen gällande det allmänna och enskilda intresset. Vidare avses därav enligt fastighetsägaren en tillämpning av proportionalitetsprincipen.

Fastighetsägaren anser att den prickmark som planen avser utifrån 25 meter från yttre räls tas bort. Det lyfts fram att fastigheten ligger i ett lågriskområde för utspärning, buller och vibrationer. Fastighetsägaren hänvisar till mätningar i samband i utbyggnaden av Roslagsbanan Tibble-Visinge. Vidare hänvisas det till de betongfundament som ska fungera som bullerskydd även fungerar som urspärningsskydd. Vidare anser fastighetsägaren att fastigheten ligger vid en raksträcka och att det därav borde vara mindre risk, då hastigheten bedöms vara låg.

Det lyfts även fram att planens prickmark över fastigheten kommer påverka fastigheten i form av mindre värde, svårare att sälja då fastigheten inte längre kan förändras i form av tomt och byggnader.

Kommentar:

Gällande zonen längs spårområdet med prickmark föreslås denna utifrån risk- och säkerhetsfrågor. Kommunen har ett ansvar att se till att gällande lagstiftningar följs i planeringen. I detta fall har en dialog förts med myndigheter

och bedömningen är att planförslaget motsvarar markens lämplighet för bebyggelse utifrån gällande lagstiftningar.

Gällande proportionalitetsprincipen och hänvisning till grundlag och europakonventionen, har Roslagsbanan status som riksintresse vilket medför att det som allmänt intresse är mycket starkt och att dess behov enligt lag ska bevakas och väga tungt i planeringen. Den nya detaljplanen innebär att byggrätt ändå skapas för befintlig byggnad, i strid med riksintressets influensområde. Detta innebär att markanvändningen för bostadsändamålet inte omöjliggörs även om planeringen innebär inskränkning i byggnation på fastigheten. Ytor för byggnation skapas på fastigheten, vilka totalt uppgår till mer än vad planen medger får bebyggas, därmed kan också en viss flexibilitet och valmöjlighet finnas för fastighetsägaren. Utifrån detta är kommunens bedömning att planen håller för en proportionalitetsavvägning gentemot denna princip samt att skadeersättning eller inlösen inte är aktuellt

Se även ”Riksintresse för Roslagsbanan” under bemötande av vanligen återkommande synpunkter.

Privatperson 5 (Inkommit efter granskningsperioden avslutats)

Fastighetsägaren utgår ifrån att fast egendom är något som anses skyddsvärt och hänvisar både till grundlagen och europakonventionen gällande det allmänna och enskilda intresset. Vidare avses därav enligt fastighetsägaren en tillämpning av proportionalitetsprincipen.

Fastighetsägaren anser att den prickmark som planen avser utifrån 25 meter från yttre räls tas bort. Det lyfts fram att fastigheten ligger i ett lågriskområde för utspärning, buller och vibrationer. Fastighetsägaren hänvisar till mätningar i samband i utbyggnaden av Roslagsbanan Tibble-Visinge. Vidare hänvisas det till de betongfundament som ska fungera som bullerskydd även fungerar som urspärningsskydd. Fastighetsägaren anser att fastigheten ligger vid en raksträcka och att det därav borde vara mindre risk, då hastigheten är låg.

Det lyfts även fram att planens prickmark över fastigheten kommer påverka fastigheten i form av minskat värde och att det blir svårare att sälja, då fastigheten inte längre kan förändras i form av tomt och byggnader.

Kommentar:

Yttrandet identiskt med Privatperson 4, se denna kommentar.

Bemötande av vanligen återkommande synpunkter

Riksintresset för Roslagsbanan

Roslagsbanan pekas ut som riksintresse för kommunikationer. Det är trafikverket efter samråd med länsstyrelser, Boverket och andra berörda myndigheter som gör bedömningen vilka områden som ska pekas ut som riksintresse för kommunikationer. Riksintresset innebär att Roslagsbanan ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra ”tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningen” (Miljöbalken 3 kap 8 §). Det är både funktionen och utvecklingen av Roslagsbanan som helhet som ska säkerställas i planeringen. Detta innebär att tillkommande bebyggelse inom anläggningens influensområde inte får påverka varken nuvarande eller framtida nyttjande av järnvägen.

För Roslagsbanan har en precisering av riksintresset gjorts för att förtydliga Roslagsbanans funktion som transportled samt beskriva hur verksamheter och bebyggelse utmed järnvägen ska förhålla sig till de risker som tågtrafiken medför. Järnvägens utveckling ska skyddas såväl som människorna som vistas stadigvarande i dess närhet. Influensområdet för järnvägen definierar den yta inom vilket markutnyttjande eller byggnaders användning kan påverka eller påverkas av anläggningens funktion. Enligt riksintressepreciseringen ska ett generellt skyddsavstånd på 25 meter från yttre räl finnas i syfte att, utöver att säkerställa en möjlig framtida utveckling, förhindra skador vid en eventuell urspårning.

Risk för urspårning är den huvudsakliga anledningen till föreslagen prickmark men även faktorer som; risk för brand, buller, vibrationer, trafiksäkerhet och elsäkerhet föranleder prickmarken som föreslås. Skyddsavståndet tillämpas utmed hela järnvägen i miljöer där människor vistas stadigvarande. Kommunen beklagar att planeringen och lagstiftningen i vissa fall påverkar utbyggnadsmöjligheter för enskilda fastighetsägare. Det är dock inte rimligt utifrån ovanstående samt riksintressets juridiska tyngd och prioritet att utföra någon lokal granskning eller anpassning för separata fastigheter (utöver de bestämmelser som skapas utifrån beviljade lov och delar av planregleringen i de frimärksplaner som nu släcks ut). Den nya planen förändrar dock inte rätten till att nyttja mark för bostadsändamål inom planens ramar, utan bekräftar dagens markanvändning. I viss mening utökas byggrätten (se planbeskrivning av konsekvenser i reviderat planförslag) och har noga anpassats och justerats utifrån riksintressets behov vilket är högprioriterat i planeringen.

Kommunen har ett ansvar att se till att gällande lagstiftningar följs i planeringen. I detta fall har dialog förts med myndigheter och bedömningen är att planförslaget motsvarar markens lämplighet utifrån gällande lagstiftningar.

Myndigheter och andra remissinstanser

Länsstyrelsen

Förslag till detaljplan, upprättat i april 2019, har översänts till Länsstyrelsen för granskning. Syftet med detaljplanen är att ersätta äldre detaljplaner inom området och bekräfta befintlig bebyggelse.

Planen är framtagen enligt reglerna för standardförfarande i plan- och bygglagen (2010:900), PBL.

Länsstyrelsen har lämnat ett samrådsyttrande (dnr. 402-14661-2017) över planförslaget den 22 maj 2017. Länsstyrelsen framförde bland annat att den då föreslagna utformningen av planen inte tillgodoser riksintresset Roslagsbanan och att detaljplanen kan innebära en ökad risk för människors säkerhet. Länsstyrelsen lämnade även ett granskningsyttrande (dnr. 402-24038-2018) utan erinran den 15 juni 2018. Täby kommun har nu skickat ut ett reviderat planförslag för granskning avseende en separat detaljplan för fastigheterna som ligger närmast Roslagsbanan.

Länsstyrelsen har tagit del av synpunkter från Trafikförvaltningen SLL den 10 juni 2019.

Sammanfattande bedömning

Länsstyrelsen bedömer att det inte finns skäl att anta att Länsstyrelsen kommer att pröva kommunens beslut och upphäva detaljplanen, med stöd av 11 kap. 11 § PBL.

Rådgivande synpunkter/ Övriga synpunkter som har betydelse för planens genomförbarhet

Nedan följer några av Länsstyrelsens synpunkter som kvarstår gällande råd om tillämpningen av bestämmelserna i 2 kap. plan- och bygglagen, PBL. Dessa infaller inte under Länsstyrelsens prövningsgrunder, men framförs här i granskningsskedet, eftersom vi anser att dessa frågor är av stor betydelse för planens genomförbarhet och påverkan på omgivningen utifrån allmän synpunkt.

Hälsa och säkerhet

Buller

Kommunen har sedan den tidigare granskningen försett plankartan med bullerbestämmelser för ny- och tillbyggnader enligt förordning (2015:216) om trafikbuller. Länsstyrelsen anser detta är positivt men saknar en redogörelse för buller i planbeskrivning som visar på att det är möjligt att uppnå riktvärden för trafikbuller enligt denna förordning. I planbeskrivningen nämns att fastigheter nära bullerkällor (Roslagsbanan och Stockholmsvägen) generellt inte klarar gällande bullerförordningars riktvärden. Kommunen skriver vidare att bullerfrågan ska prövas vidare i bygglovsskedet där tekniska lösningar kan komma att krävas vid ny- och tillbyggnad. Länsstyrelsen anser att kommunen i planarbetet behöver visa på befintliga bullernivåer, samt visa att det är möjligt att uppfylla bullerriktvärden vid ny- och tillbyggnad vilket inte framgår i planhandlingarna.

Planbestämmelsen ”laga ordning”

Kommunen har en planbestämmelse på plankartan som lyder:

Befintliga byggnader som tillkommit i laga ordning och som inte överensstämmer med planbestämmelserna ska anses vara planenliga. Nedbrunnen eller skadad byggnad får återuppföras i enlighet med bygglov (PBL 9 kap 30 § punkt 1b).

Syftet med planbestämmelsen är att bekräfta att byggnader som uppkommit i laga ordning och där utförandet inte stämmer överens med nya planbestämmelser ska anses vara planenliga. I Mark- och miljööverdomstolens avgörande P 11466-15 konstateras att denna planbestämmelse inte uppfyller 4 kap. 32 § PBL då det är svårt att förutse vilka byggnader som uppkommit i laga ordning samt att det inte är möjligt för fastighetsägare att förutse hur planbestämmelsen påverkar deras egna eller grannars byggnader. Mark- och miljööverdomstolen menar vidare i avgörandet att det inte går att bedöma planbestämmelsens konsekvenser, vilket innebär att den avsedda regleringen av bebyggelsen och byggnadsverk inte framgår av detaljplanen.

Länsstyrelsen anser därför att kommunen istället anpassar nya planbestämmelser till de befintliga fastigheterna och tar bort planbestämmelserna om ”laga ordning” från plankartan då denna bestämmelse inte uppfyller tydlighetskravet enligt 4 kap. 32 § PBL.

Övrigt

På plankartan så står det angivet att planavgift ska tas ut vid bygglov vilket är hänvisat till 4 kap. 14 § PBL. Länsstyrelsen vill upplysa om att hänvisningen istället borde vara 12 kap. 9 § PBL.

Kommentar: Gällande frågor om buller har planbeskrivningen förtydligats och utvecklats. Kommunen gör bedömningen att bullersituationen i området är acceptabel utifrån de underlag som finns att tillgå samt att möjligheter finns för ett stort antal olika bullerskyddsåtgärder om utmaningar i bullerfrågan skulle uppstå. Därför kan markens lämplighet för bostäder sägas vara konstaterad.

Gällande bestämmelsen om laga ordning har kommunen nu utifrån närheten till riksintresset utfört en detaljerad översikt, där samtliga berörda fastigheter med tillhörande bygglov studerats och jämförts med befintlig byggnation (*i enlighet med genomförda nyinmätningar*). Denna genomgång har legat till grund för detaljerade och varierade bestämmelser upprättats kring huvudbyggnader respektive komplementbyggnader beroende på beviljade bygglov och gällande frimärksplaner som nu släcks ut. Eftersom flera fastighets specifika bestämmelser nu skapats anser kommunen att planregleringen är rimlig och tillräcklig för att säkerställa planens syfte. Bestämmelsen om laga ordning lyfts därför ur planen för dessa spårnära fastigheter. Detta påverkar inte möjligheten att återuppföra en byggnad som skadats av brand eller liknande.

Gällande laghänvisningen justeras denna på plankartan.

Ellevio

Ellevio hänvisar till Ellevios villkor rörande markarbete i närheten av jordkablar och bifogar två kartor.

Kommentar:

Kommunen noterar synpunkterna, frågorna regleras dock inte i detaljplan utan hanteras i separata genomförandeprocesser

Skanova

Skanova lyfter att de har ledningar i området, att dessa förutses kunna finnas kvar samt att alla ändringar av dessa bekostas av den part som initierar förändringen

Kommentar:

Kommunen noterar synpunkterna, frågorna regleras dock inte i detaljplan utan hanteras i separata genomförandeprocesser

KLM

KLM har inga erinringar mot förslaget förutom att det på sida 44 i planbeskrivningen står att förrättningskostnader debiteras efter en av staten fastställd taxa. Skriv bara en fastställd taxa (ej av staten bestämd- detta kan vara annorlunda i framtiden). Samma påpekande har tidigare lämnats i andra planer och KLM önskar att det ändras i samtliga pågående planer.

Kommentar:

Frågan noteras och formuleringen justeras.

Region Stockholm trafikförvaltningen (SLL)

Trafikförvaltningen lyfter att formulering kring spår område i sammanfattningen på sida 1 bör justeras, då spår området inte omfattas av planen. Formuleringen "... denna nya detaljplan enbart för området omfattande järnvägen och fastigheterna utmed järnvägen skapades" föreslås.

Utskärning av fastigheter längs järnvägen i bebyggelsefri zon anges som godtagbar men det poängteras att tillkommande eller återuppförande av bebyggelse i närhet till spår (50 m) måste föregås av kontakt med förvaltningen i enlighet med listade anvisningar (blanketter som ska användas samt regler för vibrationsalstrande arbeten, kranarbeten, elarbeten, maskinarbeten och placering av upplag).

Förvaltningen bedömer att administrativ bestämmelse kring laga ordning bör justeras i enlighet med lagstiftningen och är svårtolkad sett till att det är svårt att bedöma vilka byggnader som är uppförda i laga ordning. Den anses även omotiverad sett till att en studie redan gjorts av vilka dessa byggnader är.

Gällande buller, vibration och stomljud är förvaltningen positiv till att bestämmelser kring detta införts. Dock betonas att formuleringar på s 25, kring att bullernivåer inte klaras, är felaktiga för Roslagsbanan.

En tydligare beskrivning av trafiken på Roslagsbanan önskas, exempelvis av vägskyddsanordning med ljud samt att underhåll på banan nattetid kan förekomma som är bulleralstrande såsom spårriktning och spårslipning.

Det förutsätts att detaljplanen utarbetas utefter den nya lantmäteriförrättningen som upprättats till följd av dubbelspårutbyggnaden som angränsar till planområdet. Trafikförvaltningen upplyser om att Roslagsbanan kan behöva kapacitetsförstärkas i framtiden, exempelvis lyfts att plattformen vid Ensta station kan behöva förlängas för att möjliggöra för längre tåg.

Kommentar:

Formuleringar kring spårområde respektive buller justeras.

Info om kontakt inför arbete införs i planhandlingarna och beskrivning av buller justeras.

Gällande bestämmelsen kring laga ordning bedömer kommunen att föreslagen bestämmelse kan utgå, se tidigare besvarade synpunkter.

Beskrivningen av trafiken på Roslagsbanan som framställts i planförslaget bedömer kommunen är tillräcklig sett till planens syfte och ändamål. Mer detaljerad information för exempelvis bygglov eller genomförandeprocesser bedöms kunna efterfrågas vid behov. Att använda för mycket underlag i detaljplanehandlingarna försämrar handlingarnas hållbarhet över tid.

Planförslaget är anpassat efter nämnd detaljplan för spårområdet. De framtida behoven noteras, bedömningen är att planförslaget inte omöjliggör en framtida komplettering sett till att stationsläget flyttas i jämförelse med dagens läge – vilket innebär att det nya stationsläget utan större utmaningar kan förlängas norrut i framtiden.

ÄNDRINGAR INFÖR ANTAGANDE

Inför antagandet görs följande ändringar i planen:

- Justering av text kring taxa för debitering av förrättningskostnader, s 44
- Justering av formulering kring spårområdet, s 1
- Justering av formulering av bullerbeskrivning - buller från väg respektive spår har separerats i text
- Info om kontakt inför arbete införs i planhandlingarna
- Plankartans störningsskyddsbestämmelse kompletteras
- Info om kontakt inför arbete införs i planhandlingarna

- Bestämmelse om ”byggnader som uppförts i laga ordning” har utgått från planförslaget. Fastigheter inom planområdet regleras istället med en specifik byggnadsarea för huvudbyggnad respektive komplementbyggnad utifrån beviljade bygglov.
- Detaljerade bestämmelser om storlek på byggnationen har införts utifrån beviljade lov och detaljplaner som nu släcks ut
- Indexeringen av centrumändamål har införts för ökad flexibilitet
- Bebyggelsefri mark ut mot kommunal gata (Djäknevägen) för fastighet Ensta 31:4 har reducerats.

Ändringarna är inte av sådan omfattning att de nödvändiggör en ny utställning.

SYNPUNKTER SOM INTE TILLGODOSETTS

Samtliga synpunkter har bemötts. Kommunen bedömer inte det möjligt att tillgodose aspekter av ersättning i detta skede utifrån processen, föreliggande lagstiftning och de krav som kommunen fått möta i planarbetet.

Robert Nilsson

Planarkitekt