

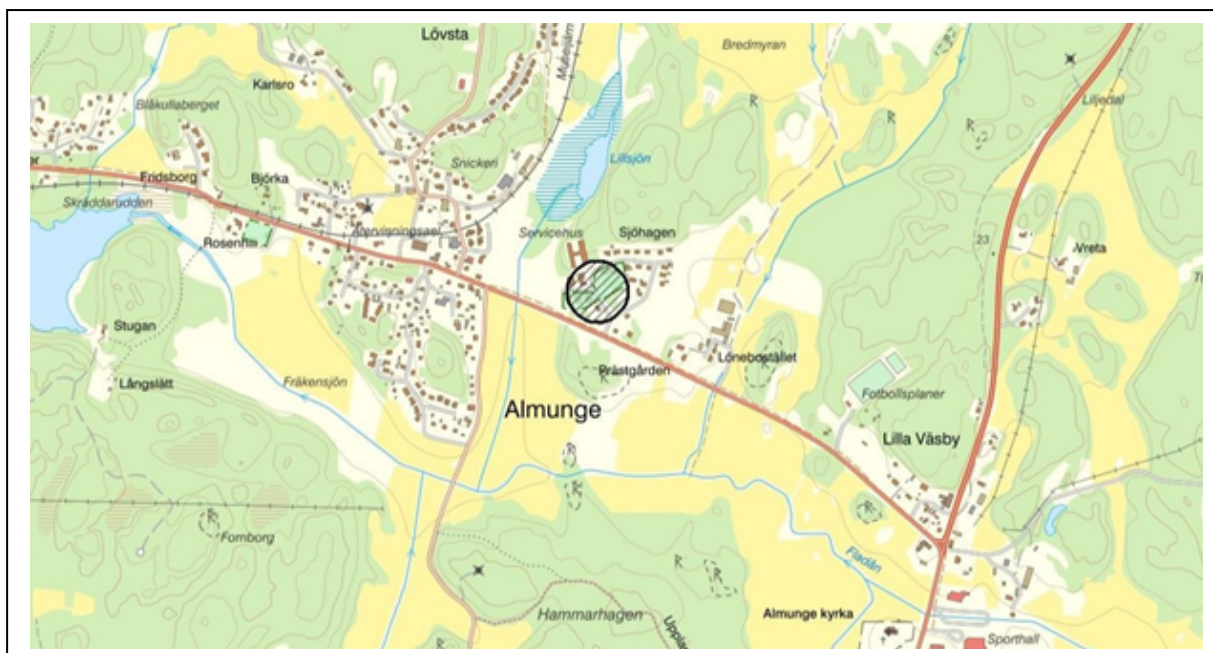
Handläggare:
Marie-Louise Elfström

 Datum:
2021-04-12

 Diarienummer:
PBN 2018-001921

Utlåtande

Detaljplan för del av Sjöheden, Almunge Standardförfarande



Orienteringskarta med planområdets ungefärliga läge markerat med svart cirkel.

Detaljplanens syfte

Detaljplanens syfte är att möjliggöra cirka 20 nya bostäder inom området Sjöheden i Almunge.

Granskningsyttranden	
Totalt antal inkomna	19
Beslutsdatum	
Beslut om planuppdrag	2018-11-22
Beslut om samråd	2020-04-23
Beslut om granskning	2020-12-17
Samråd	2020-05-06 – 2020-06-17
Granskning	2021-01-15 – 2021-02-05

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Sammanfattning av granskningen	3
Sammanfattning av ändringar i förslaget.....	3
Sammanfattning av inkomna synpunkter från granskningen och stadsbyggnadsförvaltningens bedömning	5
<i>Bebyggelse och gestaltning</i>	5
<i>Park</i>	6
<i>Trafik</i>	6
<i>Hälsa och säkerhet</i>	11
<i>Dagvatten</i>	11
<i>Teknisk försörjning</i>	14
<i>Formella synpunkter</i>	15
<i>Huvudmannaskap</i>	15
<i>Övrigt</i>	16
Översikt över inkomna granskningsyttranden.....	17

Sammanfattning av granskningen

Detaljplanen har varit på granskning mellan 15 januari och 5 februari, 2021. Under granskningstiden har 19 skriftliga synpunkter inkommit, varav 7 utan erinran, och 1 är positiv. Synpunkterna behandlar i huvudsak bebyggelse och gestaltning, park, trafik, hälsa och säkerhet och dagvatten.

Inkomna synpunkter kommenteras ämnesvis och har delats in i följande rubriker, se nedan.

- Bebyggelse och gestaltning
- Park
- Trafik
- Hälsa och säkerhet
- Dagvatten
- Brand
- Teknisk försörjning
- Formella synpunkter
- Huvudmannaskap
- Övrigt

Länsstyrelsens synpunkter har beaktats. Länsstyrelsens yttrande bifogas även i sin helhet.

Sammanfattning av ändringar i förslaget

Utredningar

- Trafikutredningen kompletteras med information om gällande hastighet på Lillsjövägen.

Ändringar i planbeskrivningen

- Avsnittet om *Trafik och tillgänglighet* justeras.
- Avsnittet om *Vattenmiljö – grundvatten och dagvatten* kompletteras.
- Avsnittet om *Tekniska åtgärder/ledning* kompletteras.
- Avsnittet om *Fastighetsrättsliga åtgärder/Konsekvenser för fastigheter inom planområdet* kompletteras och justeras.
- Mindre justeringar har gjorts i planbeskrivningen.

Ändringar på plankartan

- Byggnadsareor (BYA) justeras.

Följande har inte fått alla sina synpunkter tillgodosedda i planförslaget:

Sakägare:

Ej tillgodosedda synpunkter	Samråd	Granskning
Sakägare 1	X	X
Sakägare 2	X	X
Sakägare 3	X	X
Sakägare 4	X	X

Övriga för kännedom:

Ej tillgodosedda synpunkter	Samråd	Granskning
Länsstyrelsen	X	
Pensionärernas riksorganisation (PRO) Almunge	X	
Privatperson 1	X	X
Privatperson 2	X	
Privatperson 3	X	
Privatperson 4	X	
Privatperson 5	X	
Privatperson 6	X	X
Privatperson 7	X	
Privatperson 8	X	X
Privatperson 9	X	

Sammanfattning av inkomna synpunkter från granskningen och stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

För att ge en god överblick av granskningsyttrandena och stadsbyggnadsförvaltningens bedömning är dessa sammanställda ämnesvis.

Bebyggelse och gestaltning

Sakägare 4 förstår att fler bostäder behövs, men det måste ske på ett så miljömässigt och tryggt sätt som möjligt, utan skadlig påverkan på angränsande fastigheter. Omvandla också gamla beslut vad gäller radhusen på Almunge Prästgård 1:55, så att de kan byggas på till energisnåla tvåvåningshus, med samma stil som planerade bostäder inom Almunge Prästgård 1:51 och omgivande befintlig bebyggelse. LSS-boende kan med fördel planeras i dessa bostadshus. Detta kan göras samtidigt som två radhus kommer att omvandlas och förlängas. Detta bör vara ett lätt och självklart beslut. Varför inte anlägga LSS-boende på bottenvåningen i det större planerade huset på Almunge Prästgård 1:51 utan behov av att köra med transporter långt in i området. Entrén bör då bli mycket nära och lättillgänglig. Dessutom skulle det innebära en betydligt kortare väg på den smala Lillsjövägen.

Privatperson 1 anser att de planerade husen på Almunge Prästgård 1:51 är fula och inte passar in i området, passar bättre i fjällen. De bör utformas i enlighet med områdets arkitektur.

Privatperson 8 vill inte att det ska byggas ett LSS-boende i Sjöheden eftersom det skapar oro.

Privatperson 10 ställer sig positiv till kommunens planförslag att möjliggöra 20 nya bostäder. Det är positivt om sådant planarbete sker i olika stadsdelar i kommunen. I framtiden kommer kommunen vara i behov av att kunna erbjuda attraktiva bostäder för att bättre kunna förbereda sig inför framtidens krav, eftersom man tror att det kommer ske större inflyttning till de större kommunerna. En viss befolkningsökning kommer även att ske i form av att fler barn föds.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Förslaget bedöms vara i linje med översiktsplanen och landsbygdsprogrammet. Enligt översiktsplanen är Almunge en av kommunens prioriterade tätorter som ska utvecklas som inbjudande och levande lokalsamhällen som erbjuder tillgång till basservice för orten och omgivande landsbygd, ett varierat bostadsutbud, korta avstånd inom orten, närhet till omgivande natur och landsbygd samt goda pendlingsmöjligheter. En större expansion av de prioriterade tätorterna ska i första hand ske genom planläggning i direkt anslutning till tätorten. Enligt landsbygdsprogrammet är det viktigt att de prioriterade tätorterna kompletteras med många mindre och billiga bostäder i olika upplåtelseformer. Det ska finnas planberedskap för minst 400 bostäder i de prioriterade tätorterna och kommunen ska därför prioritera detaljplanarbeten som understödjer målsättningen.

Förslag om att flytta bebyggelsen till radhusområdet i väster med ny utfart mot väg 282 bedöms inte som ett lämpligt alternativ. Se även under rubriken *Trafik/ Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning*. Det ses inte som ett möjligt alternativ att anlägga LSS-boende inom det befintliga bostadshuset på Almunge Prästgård 1:51.

Förvaltningen bedömer att förslaget innebär en mindre komplettering av området. Detaljplanen reglerar att den nya bebyggelsen utformas i samma skala som befintlig bebyggelse. Inom Almunge Prästgård 1:55 styr detaljplanen att de två nya lägenheterna ska utformas i enlighet med befintliga radhus. Inom Almunge Prästgård 1:51 styr detaljplanen att ny bebyggelse ska utformas i trä med sadeltak, samt att den föreslagna bebyggelsen ska placeras så att en sammanhängande gård kan bildas. Föreslagna bebyggelse anpassas till omgivande terräng och vegetation. Förvaltningen bedömer därmed att tillräckliga regleringar görs i planen vad gäller utformning och placering av den nya bebyggelsen.

I en detaljplan är det inte möjligt att reglera bostäders upplåtelseform, till exempel bostadsrätt eller hyresrätt, eller boendeform så som enskilda hushåll eller kollektiv. Det projekt som nu planeras på Almunge Prästgård 1:51 är ett flerbostadshus med hyresrätt och ett LSS-boende, dvs. en gruppboende för personer med funktionsnedsättningar.

Park

Sakägare 4 framför att Sjöheden är ett idylliskt bostadsområde. Bygg med eftertanke och varsamhet för bevarande av dess karaktär för all framtid. Bevara nuvarande lekpark orörd utan det föreslagna LSS-boendet som inte alls passar in i vår miljö, för allas vår gemensamma trevnad.

Privatperson 6 undrar varför barnens lekpark ska försvinna.

Privatperson 8 vill behålla lekparken och grönområdet.

Privatperson 1 påpekar att planen anger att en ny gångstig ska anläggas på Almunge Prästgård 1:32. Eftersom Almunge Prästgård 1:32 till stora delar utgörs av berg, kommer en sådan åtgärd inte kunna ersätta det faktum att norra delen av nuvarande parkområde som ligger på Almunge Prästgård 1:51 ersätts med bostadsändamål. Det kommer inte att främja de äldre eller barnen i området.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Enligt gällande detaljplan är södra delen av Almunge Prästgård 1:51 planlagd som park, plantering. Parkändamål har dock aldrig genomförts inom fastigheten och marken ägs inte av kommunen. Med anledning av att fastighetsägaren vill möjliggöra bostadsändamål för resterande del av sin fastighet, har planarbete startats. Den del av parken som idag ligger inom Almunge Prästgård 1:51 föreslås därför övergå till bostadsändamål. Parken som gränsar till planområdet i söder, dvs. inom Almunge Prästgård 1:32, kvarstår som parkändamål i enlighet med gällande detaljplan, och uppgår till cirka 4 000 kvm.

Med anledning av att planarbete har startat, har stadsbyggnadsförvaltningen inlett arbete som syftar till säkerställande av parken inom Almunge Prästgård 1:32, så att den blir fortsatt tillgänglig för personer i alla åldrar efter genomförande av planen. I detta arbete ingår bland annat att se över entréer till parken och flytt av lekutrustning, som nu ligger på Almunge Prästgård 1:51. Dessa frågor kommer regleras i ett exploateringsavtal mellan kommunen och exploatören.

Trafik

Trafiksituationen vid väg 282

Sakägare 4 anser att Lillsjövägens in- och utfart på väg 282 är farlig med anledning av kort siktsträcka, hög hastighet, avsmalnande vid trafikdelaren och svårighet att komma över vägen från buss hållplatsen (för trångt utrymme). Tillbud har förekommit i anslutning till Lillsjövägens in- och utfart mot väg 282. Korsningens brister framgår i trafikutredningen. Beräknat fler rörelser (25 procent) med trafikanter tillhörande Sjöheden innebär fler risker i korsningen. Även om vägverket har ansvar för väg 282 berör det även Lillsjövägen in- och utfart. Var vänlig och bygg med hållbar kvalitet för framtiden och inte snabbt och kortsiktigt. Om det finns behov av att flytta parkeringsplatser finns utrymme inom kommunens mark på södra delen av Almunge Prästgård 1:32 (om nuvarande lekpark förblir orörd och bibehålls).

Sakägare 2 anser fortfarande att en flytt av områdets in- och utfart till radhusområdet i väster skulle förbättra trafiksituationen avsevärt för hela området. De parkeringar som anses bli farliga kan vridas 90 grader och utformas så att de blir parallella med gatan istället.

Privatperson 1 anser att det bästa för trafikflödet och miljön är att flytta in- och utfart till området via radhusen på Almunge Prästgård 1:55 – och framförallt när trafiken kommer ökar med 25 procent. Den

största mängden trafik i området är just på den sidan i området. Nuvarande parkeringsplatser på Almunge Prästgård 1:55 måste då flyttas.

Det får gärna byggas ett övergångsställe i anslutning till busshållplatsen vid väg 282. Det är farligt att korsa vägen med den höga hastigheten 60 km/h och backkrön. Många skolbarn korsar vägen dagligen.

Privatperson 6 anser att hela planen är illa genomtänkt vad gäller trafiken i området och i anslutning till väg 282.

Privatperson 8 anser att in- och utfarten till Sjöheden kommer bli för trafikbelastad samt att det kommer vara risk för att gång- och cykeltrafikanter förolyckas.

Trafiksituationen vid Lillsjövägen

Sakägare 1 och *Sakägare 3* anser att en trafikökning med 25 procent på Lillsjövägen och korsningen mot väg 282 är en mycket stor höjning av trafikflödet i Sjöheden.

Privatperson 1 framför att det som kommer att skapa problem i området är en ökad trafik och att antalet parkeringar kommer minska drastiskt. En ökning med 25 procent mer trafik är oerhört mycket i området som redan idag har en stor trafikmängd till och från äldreboendet. Data med trafik från äldreboendet som inte är med i undersökningen tillsammans med en 25 procentig trafikökning ska också beaktas.

Privatperson 8 vill inte att byggnation ska ske i området eftersom det kommer innebära att trafiken blir betydligt större på Lillsjövägen, vilket påverkar alla barn som bor i området.

Sakägare 1 anser att 19 resor per dag för LSS-boendet är mycket då den tilltänkta in- och utfarten ligger mitt på vägsträckan i området, vilket medför att ökningen av trafikflödet inte enbart kommer att vara på den västra sidan utan en betydligt större del av vägsträckan.

Sakägare 1 och *Privatperson 1* påpekar att det inte framgår vilken hastighet som gäller i området och det finns inte heller något förslag till hastighetssänkning. De anser att angiven trafikmängd i trafikutredningen är felaktig. Det saknas data om vård- och omsorgsboendet Lillsjögården angående trafik från personal, kommunens tjänstebilar samt besöks trafik. I nulägesanalysen finns motsägelsefulla uppgifter om hyresgästernas resor. I trafikutredningen anges att det görs 4 resor per lägenhet och 80 procent med bil men så många parkeringar finns det inte och det står att man refererar till 8 bilplatser per 1000 kvm BOA vilket är motsägelsefullt. Resvaneundersökningen är inaktuell eftersom den är mer än 5 år gammal. Det finns inte tillräckligt med utrymme för breddning av Lillsjövägen. Det finns inte heller utrymme på vägen att anlägga farthinder och det kommer vara svårt att ta sig förbi med barnvagn, rullstol med mera. Exempelbilderna i trafikutredningen på farthinder saknar relevans eftersom det inte går att applicera i Sjöheden. Idag finns inga problem med parkerade bilar längs vägen. Bilden som finns med i utredningen är tagen den dagen då det var inflyttning av fastigheten, vilket innebär att bilden är irrelevant för en bedömning hur det är i området.

Sakägare 1 menar att höga hastigheter inte är ett problem i området. Det är svårt att komma upp i 30 km/h på Lillsjövägen och den rekommenderade hastigheten i området är 20 km/h. Platsbesökets analys är lite irrelevant eftersom den gjordes mitt under en pandemi, då många arbetar hemifrån eller är sjuka. Konerna som står på vägen har inget med hastigheten för de boende att göra. De är till för att försvåra rundkörning för de som inte bor i området, främja fordon att ta den kortaste vägen till sin destination samt är även till för barnen och de äldres säkerhet.

Upphöjda korsningar är inte ett bra alternativ, utan den bästa lösningen är att flytta områdets in- och utfarten till Lillsjövägen mellan fastigheterna vid Almunge Prästgård 1:55. Det skulle leda till stora miljöfördelar för området med mindre utsläpp, koldioxid, partiklar och buller och det skulle också leda

till mindre trafik på Lillsjövägen, vilket skulle främja de äldre och barnen. Med en sådan åtgärd skulle parkeringsplatserna på Almunge Prästgård 1:55 utgöra en risk och behöva flyttas.

Enkelriktning av vägen accepteras inte. Av miljöskäl så kommer utsläppen från fordonen att öka med denna åtgärd då alla fordon måste passera alla fastigheter vid enkelriktning. Det skulle innebära en ökning av buller och olägenheter för de boende. Av trafiksäkerhetsskäl är denna åtgärd olämplig för området, detta gäller även för cykel. Eftersom många barn cyklar på vägen skulle det också öka antalet trafikhändelser eftersom det inte finns utrymme för en gång- och cykelbana. Slitage på vägen skulle öka om alla fordon behöver färdas över hela vägsträckan. Enkelriktat är en dålig åtgärd som skulle medföra att trafiken på hela vägen ökar, och att enkelriktningen endast går att genomföra i en riktning på grund av nyttotrafiken, bland annat posten. Att göra vägen enkelriktad främjar inte området på något sätt eftersom trafik både på västra och östra delen skulle öka.

Privatperson 1 anser att en enkelriktning av vägen inte är en bra åtgärd. Vägen har funnits i över 50 år och många har bott här länge. Det skulle dröja årtal innan en ny vana skapats att vägen bara går att köra åt ett håll, och under tiden skulle det ske olyckor, även för barn som cyklar. Trafikmängden i hela området skulle öka om alla bilar kör åt ett håll. Den östra delen där det idag är mindre med trafik skulle få oerhört mycket mer trafik vid sin bostad. All tung trafik till vård- och omsorgsboendet Lillsjögården, ambulanstransporter, personal, kommunens tjänstebilar och besökare till Lillsjögården med mera skulle passera alla fastigheter på Lillsjövägen. Det skulle också innebära ett ökat slitage på vägen.

Ny in- och utfart till LSS-boende

Sakägare 1 och *privatperson 1* anser att föreslagen in- och utfart fortfarande inte är trafiksäker trots att den har flyttats några meter. Siktförhållandena är inte goda då LSS-boendets parkering skymmer sikten, vilken redan är skyddad av nivåskillnader och fullvuxen vegetation på angränsande fastighet.

Sakägare 1 anser att tunga transporter till LSS-boendet kommer medföra slitage på Lillsjövägen. Trafikutredningens analys utgår från att Lillsjövägen ska vara en säker väg där alla ska känna sig trygga i trafiken. Att lägga till en utfart är inte att främja säkerheten utan snarare att göra den mer riskabel. Den föreslagna dragningen av utfarten och vägen till LSS-boendet är allt annat än optimal och påverkar såväl hus nr 15, sikt, utfart direkt mot en annan utfart, hus nr 18. Sikten är dålig och trafik till LSS-boendet är beräknat till 19 bilresor per dag vilket ökar belastningen markant inom den norra delen av vägen. Denna utfart skulle orsaka svårigheter för övriga trafikanter att kunna se denna utfart då det på höger sida är flertalet utfarter från villor samt att få en bra överblick. Utfarten bör placeras så nära 282 som möjligt för att minimera trafikbelastningen på Lillsjövägen.

Sakägare 3 motsäger sig planerna att förlägga en in- och utfart från Almunge Prästgård 1:51 eftersom det är den absolut längsta körvägen och det finns möjlighet att förlägga denna i anslutning till redan befintlig utfart. Trafiksäkerheten och framkomligheten får inte försämrats på grund av en ny in- och utfart. Föraren ska ha fri sikt längs den allmänna vägen från minst tre meter in på in- och utfartsvägen. Man ska inte behöva köra ut i körbanan på den allmänna vägen för att få tillräcklig sikt. Den nya utfarten får inte heller försämra framkomligheten på den allmänna vägen. Flera utfarter i närheten av varandra ökar risken för att besökare väljer fel och måste backa och vända på vägen. Dessutom kommer det att bli stora problem med snöröjningen då det redan idag finns ett mycket begränsat utrymme att lägga snö för att inte blockera och störa sikten eller framkomligheten på gatan.

Privatperson 1 anser att utfarten är mycket olämplig ur trafiksynpunkt och den blir heller inte mindre farlig av föreslagna farthinder. Den planerade vägen till LSS-boendet innebär också risker eftersom den är planerad nära där det är dåligt sikt och de som bor på LSS boendet kommer bli utsatta för en risk när de är tvungna att gå på denna farliga väg för att kasta sitt hushållsavfall. Flytta utfarten så den ligger närmare 282 och gör den trafiksäker, eller flytta den till den befintliga parkeringsplatsen på Almunge Prästgård 1:51.

Parkering

Sakägare 1 anser att gällande parkeringsantal om 8 bilplatser /1000 kvadratmeter BOA, kommer leda till ett minskat antal parkeringsplatser och en ökning av antal hyresgäster, vilket kommer medföra parkeringsproblem i området. Vägen är trång och trafiken kommer att öka med 25 procent i området, vilket innebär att bilar kommer parkera på Lillsjövägen. Hyresgäster efterfrågar redan idag möjlighet att få parkeringsplatser i området.

Privatperson 1 framför att ingen parkerar sin bil på Lillsjövägen, eftersom det är farligt och olämpligt. Eftersom parkeringsantalet drastiskt kommer minska och antalet boende öka så kommer ett parkeringsproblem med parkerade bilar på vägen att bli verklighet. Öka därför antalet parkeringsplatser på Almunge Prästgård 1:51 så det inte skapar ett problem i området. Eller så får de som flyttar in inte ha en bil.

Sakägare 2 påpekar att det i trafikutredningen står att beräknad trafikstring från lägenheter kommer öka med 49 fordon/dygn. Hur ska detta gå till när det inte finns parkeringsplatser? Ska alla dessa fordon stå parkerade på Lillsjövägen?

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Det är Trafikverket som är väghållare och ansvarig för samtliga åtgärder gällande väg 282. Parallellt med väg 282 finns en gång- och cykelväg, som österut sträcker sig till bland annat Almunge skola. I anslutning till området finns en busshållplats utmed väg 282. Siktsträckorna i anslutningspunkten Lillsjövägen/väg 282 uppfyller siktkraven i VGU (Vägar och Gators utformning) för den aktuella hastigheten 60 km/tim.

Trafikverket gör bedömningen att den trafik som tillkommande bostäder beräknas alstra inte nämnvärt påverkar trafiksituationen i korsningen. Trafikverket bedömer också att korsningen inte behöver byggas om med anledning av planförslaget.

Trafikverket önskar uppmärksamma att det inte är aktuellt att anlägga ett övergångsställe utmed väg 282, eftersom sådana är klassade som en framkomlighetsåtgärd utmed högtrafikerade vägar i tätort snarare än en säkerhetsåtgärd. Trafikverket hänvisar här till befintlig gångpassage.

Förslag om att flytta bebyggelsen till radhusområdet i väster med ny utfart mot väg 282 bedöms inte som ett lämpligt alternativ. Inom radhusområdet finns befintliga parkeringar där backning sker ut mot gatan. Om gatan ändras till en genomfartsgata skulle en farlig trafiksituation skapas. Se även under rubriken *Bebyggelse och gestaltning/ Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning*.

Trafikutredningen syftar till att kartlägga dagens trafiksituation i området, analysera hur den tillkommande bebyggelsen kan påverka framkomlighet och trafiksäkerhet i området samt vilka eventuella åtgärder som är lämpliga att genomföra för att förbättra situationen. Trafikutredningen rekommenderar att välja åtgärder som både ökar uppmärksamheten och sänker hastigheten i området, exempelvis fart hinder och upphöjda korsningar eller en kombination av dessa.

Trafikutredningen kompletteras med information om gällande hastighet på Lillsjövägen.

Det finns inga tillgängliga trafikmätningar från Sjöhagen. Trafiken har istället uppskattats genom manuell beräkning av flöden utifrån Trafikverkets trafikstringsverktyg samt resultat från Uppsala kommuns resvaneundersökning från 2015. Beräkningen utgår från antal fastigheter samt antaganden om hur många bilresor en fastighet alstrar. Eftersom detta endast är en beräkningsmodell innebär det också att resultatet inte helt överensstämmer med verkligheten. För att säkerställa att trafikmängden inte beräknas för lågt, har beräkningen därför utgått från ett antagande som redovisar en högre mängd bilresor. Resvaneundersökning görs med 5 års intervall och data för 2020 var inte tillgänglig när trafikutredningen upprättades. Trafikmängder som redovisas som äldreboende avser Vård- och omsorgsboendet Lillsjögården, och inkluderar äldreboende, personal, besökare och nyttotrafik.

Dagens trafikmängder visar att området alstrar 318 fordon per dygn. Föreslagen exploatering innebär en ökning med 77 fordon per dygn, vilket innebär en ökning till totalt 395 fordon per dygn (dvs. 25 procent). Trots osäkerheter i beräkningen kan det konstateras att trafikmängderna är små i området och att det i dagsläget inte föreligger någon risk för framkomlighetsproblem för biltrafiken. Utifrån dygnsflöden kan förmiddagens och eftermiddagens maxtimme beräknas schablonmässigt som 10 procent av dygnets trafik. I det här fallet skulle det innebära drygt 30 fordonsrörelser under de mest belastade timmarna, motsvarande ett fordon varannan minut. Ökningen med 25 procent förväntas inte fördela sig jämnt i hela området. Eftersom de nya målpunkterna kommer att ligga i västra Sjöheden förväntas den tillkommande trafiken primärt använda den västra delen av Lillsjövägen. Trafikutredningen rekommenderar att välja åtgärder som både ökar uppmärksamheten och sänker hastigheten i området, exempelvis farthinder och upphöjda korsningar eller en kombination av dessa.

I trafikutredningen redovisas möjliga åtgärdsförslag med anledning av de problem som finns i området idag och i förhållande till föreslagen exploatering. Ett av åtgärdsförslagen är breddning inom den västra delen av Lillsjövägen. Breddningen föreslås från förgreningen vid anslutningen till väg 282 fram till den större bilparkeringen på Almunge Prästgård 1:51, där den största andelen av trafiken förväntas köra. En nackdel med bredare väg är att hastigheten oftast ökar, varför denna åtgärd inte kan vidtas ensam.

I trafikutredningen beskrivs att vid anläggande av upphöjda farthinder rekommenderas att plats lämnas för gång- och cykeltrafikanter på båda sidor om hindret, så att till exempel en person med barnvagn eller rollator inte utsätts för nivåskillnaden samt att cyklister inte tvingas ut bland motortrafiken mitt i vägen.

Enligt områdesanalysen i trafikutredningen konstaterades att vägen är smal samt att det finns hemmagjorda farthinder på flera platser längs vägen. Bilparkering sker inte alltid på egen tomt vilket kan göra det svårt för andra fordon att passera. Det finns ingen gångbana längs vägen, vilket kan göra att det känns otryggt för fotgängare om bilarna kör i hög fart. De koner och skyltar som placerats ut längs vägen tyder på att de boende uppfattar biltrafikens hastighet som ett problem i området redan idag. Detta är dock inte ändamålsenligt ur ett trafiksäkerhetsperspektiv, eftersom konerna inte utgör något egentligt hinder utan går att köra ner utan risk för skador på motorfordon.

I trafikutredningen är enkelriktning ett av de åtgärdsförslag som presenteras. Det rekommenderas att välja åtgärder som både ökar uppmärksamheten och sänker hastigheten inom området, exempelvis farthinder och upphöjda korsningar eller en kombination av dessa. Skyltning som visar var LSS-boendet och Vård- och omsorgsboendet ligger i området skulle kunna införas vid infarten till Lillsjövägen. Eftersom den största andelen trafik kommer utgöras av dessa målpunkter innebär en sådan åtgärd att den största andelen trafik kommer använda den västra delen av Lillsjövägen.

Enligt trafikutredningen är det viktigt att den tillkommande in- och utfarten till LSS-boendet utformas på ett trafiksäkert sätt. Föreslagen utformning av in- och utfarten bedöms ha acceptabla siktförhållanden. Det är dock viktigt att hastigheterna i anslutning till in- och utfarten hålls nere, förslagsvis genom något typ av farthinder öster om utfarten. Taxi och färdtjänst till och från boendet är nödvändigtvis inte bekanta med området.

Parkeringsbehov ska lösas inom kvartersmark. Uppsala kommun har tagit fram riktlinjer för parkering på kvartersmark (Parkeringstal för Uppsala). Parkeringstalen ska hjälpa till att säkerställa att fastighetsägare löser sitt parkeringsbehov på ett sätt som inte belastar allmän plats. För Almunge gäller utgångsläget för parkeringstalet, som är 8 bilplatser/1 000 kvadratmeter boarea (BOA). I illustrationsplanen redovisas rätt antal parkeringsplatser i förhållande till gällande riktlinjer.

Hälsa och säkerhet

Sakägare 1 anser att det skulle innebära stora risker med hänsyn till buller och vibrationer att anlägga en ny utfart intill hus nr 15. Tunga transporter till LSS-boendet kommer medföra en ökning av vibra-

tioner och buller. Ur ett miljöperspektiv är den planerade utfarten mycket tveksam då transporter till boendet behöver ta den längsta vägen och därmed ökar utsläpp av avgaser, koldioxid och partiklar samt buller i området. Sakägaren föreslår att utfart till LSS-boendet planeras till den västra delen, då skulle även utsläpp och buller minska i området.

Sakägare 4 framför att alla tillfällen till sprängningar och vibrationer som kan skada områdets fastigheter och bergborrade värmeanläggningar på olika sätt ska undvikas.

Privatperson 1 anser att en trafikökning kommer innebära att mängden luftföroreningar, partiklar och koldioxidhalter kommer att öka i området. En omformning av vägen till enkelriktning skulle innebära ökat buller, utsläpp, avgaser och det är inte bra för miljön eller de boende.

Privatperson 6 anser att luften i området kommer bli sämre eftersom många av träden kommer tas bort i samband med föreslagen byggnation.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

I samband med startbesked inför bygglov informeras byggherren/exploatören att försiktighetsåtgärder ska vidtas innan byggnation kan påbörjas. En riskanalys som omfattar besiktning av grannfastigheterna bör göras innan byggstart. Den bekostas av exploatören. Om riskanalysen påvisar risk för vibrationsstörningar, eller påverkan på annan befintlig teknisk anläggning, ligger det i exploatörens eget intresse att vidta åtgärder mot byggrelaterade skador.

Samhällsutveckling innebär ofta störningar under byggtiden, men de är tillfälliga. Byggherrens etablering och risker för störningar under byggtiden regleras inte i detaljplanen utan hanteras i samband med bygglovsansökan. För att mildra olägenheterna för de kringboende är det viktigt att byggherren informerar om olika byggskedan samt tider för leveranser, avstängningar med mera. Gällande bestämmelser och riktlinjer med avseende på bland annat buller, arbetstider med mera ska efterföljas.

Planens genomförande bedöms inte medföra betydande påverkan på omgivningen. Omgivningen bedöms inte ha negativ påverkan på den föreslagna bebyggelsen. Inga samlade effekter bedöms uppstå med avseende på buller, luft, trafik med mera. Ur ett miljöperspektiv bedöms det vara av marginell betydelse om in- och utfarten till LSS-boende placeras cirka 65 meter längre västerut i området och att några träd tas bort i samband med byggnation.

Dagvatten

Uppsala Vatten och Avfall AB framför att avvattningsvägar för fastigheten Almunge Prästgård 1:55 behöver beskrivas på samma sätt som gjorts för fastigheten Almunge Prästgård 1:51. Det måste säkerställas att det inte skapas ett instängt område på grund av planerad utbyggnad.

Sakägare 4 yrkar på avslag för väg och vändplan till LSS-boendet på grund av förorenad vattenavrinning in på Almunge Prästgård 1:45 och 1:50. Dagvattenutredningen bekräftar deras iakttagelser om vattenflöden som tränger in på fastigheterna från en instängd lågpunkt. De kan dock bara se det ytliga överskottsvattnet som tränger in på deras gräsmattor och trädgårdar från Almunge Prästgård 1:51. Utredning om ytvattenavrinning under vinterförhållanden saknas (förbättrar dock inte problematiken). Miljöförvaltningen har inte godkänt detaljplanen avseende förorenat ytvatten in på Almunge Prästgård 1:45 och 1:50. Viktigt att de faktiska förhållandena beaktas. Detaljplanens planerade nybyggnation av väg på 1:51 invid gräns till 1:45, är urberg i dagen som delvis har en grön yta med gräs, vilda blommor, buskar och träd. Vid flerbostadshusets sydöstra hörn, som enligt planen är önskvärd att omvandla till vändplan vid LSS, är en instängd sänka där vatten samlas upp till en "våtmark". Vid snösmältning och häftiga regn dräneras ytvatten därifrån till Almunge Prästgård 1:50 och 1:45. Hela området runt sänkan inom Almunge Prästgård 1:51 är omgiven av berg. Enligt dagvattenutredningen är berget en begränsningslinje för vilket håll vattenavflödet rinner, dvs österut in till Almunge Prästgård 1:50. Vid översvämning kan det samlas 1–2 dm vatten på Almunge Prästgård 1:45 och 1:50. Det drabbade området inom Almunge Prästgård 1:45 är trädgårdsväxter med grönsaker, bärbuskar och fruktträd samt bär-

buskar på 1:50. Föreslagen exploatering kommer medföra att inga gröna avlastande ytor är tillgängliga på Almunge Prästgård 1:5. Dränering kommer därmed ske till Almunge Prästgård 1:50 och 1:45. Föreslagen exploatering strider mot dagvattenutredningen.

Om den planerade vägen och vändplanen till LSS verkställs, kommer vatten som är förorenat med bilavgaser, oljor mm och vintertid uppblandat med grus och salt att förorena delar av deras trädgårdar. De enda gröna ytorna som kommer att finnas kvar efter detaljplanens föreslagna exploatering är inom Almunge Prästgård 1:50 och 1:45. När vegetationen i och omkring sänkan med gräs, buskar och träd som hjälper till att hålla vattenflödet på någorlunda nivå försvinner och ersätts med hårdgjord väg och vändplan, finns inget som kan bidra till att suga upp vattenmängder. Lågpunkten överbelastas och förorenat dagvatten på en hårdgjord yta blir dessutom hopsamlat och koncentrerat till en större mängd på en liten yta, som inte kan sjunka ner i den hårdgjorda ytan.

Föreslagen åtgärd att anlägga ett avskärande avrinningsstråk på den hårdgjorda vägen, som har en lutning mot befintligt flerbostadshus på Almunge Prästgård 1:51, kan bara fungera om kringliggande uppsugande och dämpande gröna ytor finns på bred front. Enligt utredningen bör marken omkring huset luta bort från byggnaden för att undvika skador. När samtliga gröna ytor försvinner vid exploateringen kommer föreslagen åtgärd inte fungera. Ett avskärande avrinningsstråk längs med den planerade vägen invid gräns och staket till Almunge Prästgård 1:45 och 1:50 kommer samla upp förorenat och ej filtrerat vatten, som fortsätter ner till sänkan där översvämningar bildas, och sedan avrinner vidare till deras fastigheter. Vägen och vändplanens hårdgjorda yta har ingen möjlighet att avleda vattnet vidare västerut inom Almunge Prästgård 1:51 (berg i dagen med höjdskillnader omöjliggör detta). Vattnet rinner istället österut till Almunge Prästgård 1:50, vilket bekräftas av dagvattenutredningen.

Oro finns att snömassor kommer läggas i anslutning till Almunge Prästgård 1:50, eftersom det efter en exploatering inte kommer finnas grönytor kvar inom Almunge Prästgård 1:51. Detta kommer resultera i att snösmältning kommer ske in på Almunge Prästgård 1:45 och 1:50. Snösmältning från packade plogvallar smälter åt alla möjliga håll och inte rakt ner i ett avskärande avrinningsstråk. När snön smälter rinner den i utförslut längs vägen, berget och husväggen ner till den hårdgjorda lågpunkten på vändplanen utan filtrering, vilket innebär en uppenbar risk för översvämning till Almunge Prästgård 1:45 och 1:50.

Om LSS-bostad ska placeras enligt detaljplanen måste vägen och vändplanen ritas om med inkörning från nuvarande hyreshusets egen befintliga stora parkering, väster om befintligt flerbostadshus på Almunge Prästgård 1:51. Där kan regnmängder med skyfall och smältvatten från snömängder fritt rinna i nivåskillnad ner till mycket stora grönytor på fastigheten, för vidare uppsamling i befintligt öppet dike i väster med avflöde ut ur bostadsområdet. Ett sådant förslag skulle uppfylla alla krav och är helt i linje med dagvattenutredningen gällande behovet av gröna ytor som renar vattnet, förhindrande av instängda lågpunkter, samt skulle det inte heller drabba angränsande fastigheter.

Privatperson 1 framför att i dagvattenutredningen anges att angränsande fastigheter till Almunge Prästgård 1:51 har medelhög till låg genomsläpplighet. Detta kommer medföra att regn-, tö- och smältvatten från planerad in- och utfartsväg till LSS-boendet överförs och stannar kvar en längre tid på angränsande fastigheter. Dagvattenutredningens beräkning av skyfall saknar uppgift om vilka markförhållanden som råder. Vid torra markförhållanden fördröjs inte vattnet på grönytor utan rinner iväg och i Sjöhagen blir ofta diken fyllda fort med vatten och källare översvämmas. I dagvattenutredningen anges inte att det kan uppstå stora mängder smältvatten som kan orsaka översvämningar i området. Det anges att det ska finnas grönytor som kan ta emot, fördröja och rena dagvattnet. Inom området där in- och utfart, parkering och vändplan till LSS-boende planeras, verkar kunna skapa problem eftersom det kommer saknas grönytor där. Dagvattnet från det området kommer avrinna till angränsande fastigheter och skapa problem inom dessa. Av den anledningen måste in- och utfarten till LSS-boende med vändplan och parkering flyttas och förläggas där nuvarande ingång till lekpark finns. En sådan placering innebär också att in- och utfarten hamnar närmare väg 282.

Privatperson 6 anser att befintligt avlopp inte kommer klara ett kraftigt åskväder på grund av att det saknas dagvattenledningar i Sjöheden. Tidigare åskväder i området har resulterat i översvämningar i källare, via golvbrunnar.

Privatperson 8 anser att det är osäkert om avrinningen av dagvattnet kommer fungera. De vill inte att miljön ska påverkas negativt.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Sjöheden ligger inom kommunalt verksamhetsområde för vatten, avlopp och dagvatten. Det innebär att det är det kommunala bolaget Uppsala Vatten och Avfall AB som ansvarar för dagvatten i området.

Dagvattenutredningen (daterad 2020-11-13) följer Uppsala Vattens riktlinjer för en långsiktigt hållbar dagvattenhantering.

Uppsala Vatten ansåg i sitt samrådsyttrande att planbeskrivningen hanterar frågor rörande markavvattningsföretag och skyfall på ett tillfredsställande sätt och har inget i övrigt att tillägga.

Med anledning av Uppsala Vattens synpunkter under granskningen har förvaltningen fört dialog med Uppsala Vatten. Slutsatsen är att dagvattenutredningens beskrivning av hur avrinning sker samt förslag till åtgärder på Almunge Prästgård 1:55 redan finns beskrivet i planbeskrivningen. Några kompletteringar/förtydliganden i planbeskrivningen görs dock om slutsatser som dragits i bilagan till dagvattenutredningen.

Uppsala Vatten anser att tillkommande bebyggelse inte påverkar dag- eller spillvattennätet negativt i och med föreslagna lösningar. Uppsala Vatten ämnar utföra en utredning för att undersöka vad orsaken till ovidkommande vatten till spillvattennätet beror på vid befintlig situation.

Planområdets dagvatten avrinner till ett befintligt dike, som omfattas av torrlägningsföretaget Lövsta-Almunge kyrkoherdeboställe tf, beläget i dalgången väster om planområdet. Då exploateringen innebär små förändringar i hårdhetsgrad och allt vatten kan fördröjas i omkringliggande grönytor, sker ingen betydande ökning av flöde eller föroreningsbelastning. Därmed förblir områdets påverkan på diket oförändrad. Med korrekt höjdsättning kan vattnet vid skyfall lämna planområdet via ytliga flödesvägar och tack vare områdets befintliga höjd i förhållande till omgivningen finns ingen risk för översvämning inom befintlig och planerad bebyggelse i Sjöheden, på grund av höga flöden i intilliggande vattendrag.

Uppförandet av nya byggnader, samt utbyggnad av befintliga uppfarter, resulterar i en större andel hårdgjord yta och därmed ett ökat dagvattenflöde. För de delar av fastigheterna som omfattas av förändringarna finns krav på att fördröja de första 20 mm nederbörd som faller på ytan. Genom höjdsättning och placering av stuprör kan denna fördröjning ske i de grönytor som finns kvar kring byggnaderna. Behovet av fördröjning tillgodoses med marginal av tillgängliga grönytor. Det är viktigt med korrekt höjdsättning där byggnader ligger högre än omgivande mark och marken sluttar bort från byggnaderna. Vid placering av stuprör måste hänsyn tas till områdets topografi så att dagvattenflödet fördelas över grönytor.

Vid byggnation på Almunge Prästgård 1:51 är det av stor vikt att säkerställa att den lågpunkt som finns söder om befintlig byggnad inte blir ett instängt område mellan byggnaderna utan att utrymme lämnas för en yttlig flödesväg bort från byggnaderna. Planerad byggnad är placerad på den svacka som idag avvattnar lågpunkten. Vattnet leds med fördel västerut, mot parkeringsplatsen. Inom den södra delen av Almunge Prästgård 1:55 sker delar av den ytliga avrinningen mot norr, mot Lillsjövägen, medan delar lämnar fastigheten åt väster. Förlängning av det mellersta av husen på den södra delen av Almunge Prästgård 1:55 förhindrar att flöde sker söder om husen från östra till västra delen av området, eftersom huset hamnar i anslutning till befintlig kulle. Det vatten som tillförs de östra delarna söderifrån kommer därmed även fortsättningsvis att flöda mellan det östra och det mellersta huset upp mot

Lillsjövägen. Det är därför viktigt att denna flödesväg lämnas öppen. De nya lägenheterna måste höjdsättas så att de ligger högre än Lillsjövägen.

En bilaga till dagvattenutredning (daterad 2020-11-13) har tagits fram i syfte att besvara frågeställningar gällande påverkan på dagvattenavrinning till angränsande fastigheter, samt hur stor andel yta som kan hårdgöras inom fastigheten. Bilagan ska läsas tillsammans med dagvattenutredningen (daterad 2020-11-13).

Enligt studie av befintliga höjder påverkas inte de angränsande fastigheterna av avrinning från fastighet Almunge Prästgård 1:51 vid skyfall. På grund av rapporterade observationer av dagvattenproblematik inom området finns det ändå anledning att införa åtgärder för att definitivt säkerställa att ingen påverkan sker mellan fastigheterna vid skyfall. Det föreslagna alternativet med avskärande avrinningsstråk i fastighetens östra gräns skulle, enligt översiktlig bedömning, innebära ett skydd även vid skyfall. Vid skyfall utgör avrinningsstråk ytliga flödesvägar som effektivt och kontrollerat transporterar undan vatten. På så sätt undviks ansamling och översvämning. Det är viktigt att den generella befintliga lutningen mot recipient västerut bibehålls vid framtida höjdsättning.

Det föreslås också att man i och med exploateringen ska se över situationen vid den norra delen av fastigheten Almunge Prästgård 1:55, där en större lågpunkt förekommer. Den befintliga flödesvägen längs Lillsjövägen som går genom mitten av fastigheten Almunge Prästgård 1:55 kan behöva byggas om till ett större och mer uttalat dike. Eventuella instängda lågpunkter avhjälps genom att säkerställa ytliga flödesvägar.

För att säkerställa att tillräcklig andel grönyta för dagvattenhantering sparas inom Almunge Prästgård 1:51, finns bestämmelse i plankartan som reglerar hur stor andel av fastighetsarean som får hårdgöras. Plankartan säkerställer att ett ytligt avrinningsstråk inom Almunge Prästgård 1:51 kan möjliggöras mot väster.

Dagvattenlösningar, höjdsättning och åtgärder som redovisas i dagvattenutredningen och bilaga till dagvattenutredningen kommer säkerställas i samband med detaljprojektering av området.

Teknisk försörjning

IP Only Networks AB påpekar att de har befintliga kablar i detaljplaneområdet. Generellt så önskar de så långt som möjligt behålla befintliga ledningar i sina nuvarande lägen för att undvika de olägenheter och kostnader som uppkommer i samband med flytt. Vidare så förutsätts att de kostnader som uppstår vid en eventuell flytt bekostas av den som initierar flytten. Vid arbeten i närheten av befintliga ledningar behöver försiktighet iakttas så att inte skada uppkommer.

Telia Sonera Skanova Access AB framför att de har markförlagda teleanläggningar inom planområdet. De önskar så långt som möjligt behålla befintliga teleanläggningar i nuvarande läge för att undvika olägenheter och kostnader som uppkommer i samband med flyttning. Tvingas Skanova vidta undanflyttningsåtgärder eller skydda telekablar för att möjliggöra exploatering förutsätter Skanova att den part som initierar åtgärden även bekostar den.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Det framgår av planbeskrivningen att kostnaderna för flytt av ledningar regleras av separata avtal mellan fastighetsägare och ledningsägare. Om det inte finns avtal är det exploatören som bekostar flytten. Exploatören ska kontakta de berörda ledningsägarna i god tid. Utsättning av befintliga kablar ska begäras innan arbetena sätts igång. Befintliga anläggningar måste hållas tillgängliga för berörda ledningsägare under byggtiden.

Planbeskrivningen kompletteras med information från IP Only.

Formella synpunkter

Lantmäterimyndigheten påpekar att under rubriken *Konsekvenser för fastigheter inom planområdet* bör det också framgå att planen medför en ökad belastning för gemensamhetsanläggningen, Almunge Prästgård ga:1, i och med ökade byggrätter på Almunge Prästgård 1:51 och 1:55. Det i sig gör också att gemensamhetsanläggningen kan behöva omprövas för att ge fastigheterna ändrade andelstal.

Sakägare 1 avser sig att förvalta den del av vägen som ligger mellan fastigheterna i Almunge Prästgård 1:55. Eftersom Lillsjöns Vägsamfällighet förvaltar en asfalterad väg och vägen som ligger på Almunge Prästgård 1:55 är en grusväg. Det skulle innebära en merkostnad för Vägföreningen och det är inte acceptabelt.

Privatperson 1 anser att stadsbyggnadsnämnden ska motivera varför det bedöms som lämpligt att vägföreningen även ska förvalta den del av vägen som ingår i Almunge Prästgård på 1:55. Vägen på Almunge Prästgård 1:55 är en grusväg och är mer som en infart än en del av Lillsjövägen.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Planbeskrivningen justeras/kompletteras utifrån Lantmäterimyndighetens synpunkter.

I planbeskrivningen beskrivs att den del av Lillsjövägen som delar av Almunge Prästgård 1:55 i två delar, idag inte ingår i den befintliga gemensamhetsanläggningen, Almunge-Prästgård ga:1 som förvaltas av Lillsjöns vägsamfällighet. I beskrivningen anges att det är lämpligt att denna del också inkluderas och förvaltas av Lillsjöns vägsamfällighet. Detta är dock bara ett förslag. För att denna fråga ska kunna prövas behöver berörd fastighetsägare ansöka om en lantmäteriförrättning för omprövning av den befintliga gemensamhetsanläggningen.

Planbeskrivningen justeras till att det kan vara lämpligt att denna del av vägen ingår i den befintliga gemensamhetsanläggningen.

Huvudmannaskap

Sakägare 1 föreslår att kommunen ska ta över huvudmannaskapet. Sakägaren är negativt inställd till att driva samfälligheten vidare under rådande förhållanden. Sakägaren saknar ett svar från kommunen efter att de 2019 ansökt om övertagande om huvudmannaskapet.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

För närvarande pågår en utredning inom kommunen som avser tydliggöra förutsättningar för ett eventuellt övertagande av huvudmannaskap i vägföreningar i Uppsala kommun. Kommunfullmäktige har ännu inte fattat beslut i ärendet. När kommunfullmäktige har fattat beslut kommer alla vägföreningar att informeras om vad regeljusteringarna kommer att innebära för dem. Kommunen är tills vidare negativ till ett övertagande av huvudmannaskap i vägföreningar.

I utredningen redovisas att vissa kriterier ska vara uppfyllda för att ett övertagande av huvudmannaskap ska vara aktuellt, samt hur ytterligare utredningar och övertagande ska gå till. Det område som ska utredas för övertagande ska vara detaljplanelagt som allmän plats med ändamål permanentboende, vara beläget inom prioriterad tätort eller definieras som en servicenod enligt översiktsplanen, samt ska det finnas beslut om att ansöka om övertagande från en vägförenings årsstämma.

Övrigt

Sakägare 1 avser sig att skriva avtal med byggherren. Samfälligheten besitter inte den kompetensen, eller kunskap att tolka ett sådant avtal. Men att ett avtal kan skrivas med kommunen som tar ansvar för skrivande av avtal med byggherren och att även att huvudmannaskapet övergår till kommunen. Sakägaren avser sig att bekosta de åtgärdsförslag som presenterats i trafikutredningen. Det finns inga sådana ekonomiska resurser för det.

Sakägare 4 anser att det är en självklarhet att all påverkan nu och mycket lång tid framöver på omgivande fastigheter skall betalas av exploatören med kommunen som garant.

Privatperson 1 anser att kostnaden för de föreslagna farthindren ser mycket dyrt ut, och undrar vem som ska bekosta en sådan åtgärd. Åtgärder ska bekostas av exploatören, inte vägföreningen.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Lillsjövägen är en enskild väg, dvs. den är utformad som allmän plats med enskilt huvudmannaskap. I Almunge är samtliga vägar enskilda (förutom väg 282 som är statlig). Behov av eventuella åtgärder på vägen, kopplat till vägens nuvarande förhållanden, som behöver utföras för att säkerställa en trygg och säker plats för samtliga boende att vistas på, åligger inom Lillsjövägens samfällighetsförenings ansvarsområde. Eventuella behov av åtgärder som behöver göras med anledning av planförslaget, åligger byggherren att bekosta och genomföra.

Inför byggnation behöver sedan byggherren tillsammans med huvudmannen, Lillsjövägens samfällighet, upprätta ett avtal om vilka åtgärder som behöver utföras. Avtalet behöver också innehålla åtgärder som behöver utföras under själva byggtiden, dvs. framkomlighet för boende och tung trafik, temporära parkeringsplatser, eventuellt anläggande av provisorisk väg med mera under byggnationen. Avtal med åtgärder ska vara ordnat innan bygglov medges.

Bilaga

Länsstyrelsens yttrande

Stadsbyggnadsförvaltningen

Pernilla Hessling
Detaljplanechef

Marie-Louise Elfström
Planarkitekt

Översikt över inkomna granskningsyttranden

	Inkommit med yttrande	
Myndigheter	Samråd	Granskning
Kommunala lantmäterimyndigheten	X	X
Länsstyrelsen	X	X
Sakägare och boende inom och utanför planområdet (enligt fastighetsförteckningen)		
Sakägare 1	X	X
Sakägare 2	X	X
Sakägare 3	X	X
Sakägare 4	X	X
Kommunala nämnder, förvaltningar med flera		
Miljö- och hälsoskyddsnämnden	X	X
Räddningsnämnden	X	X
Äldrenämnden	X	
Intresseföreningar och sammanslutningar		
Uppsala pensionärsföreningars samarbetsråd (UPS)	X	
Pensionärernas riksorganisation (PRO) Almunge	X	
Hyresgästföreningen Uppsala-Knivsta	X	X
Ledningsägare		
Telia Sonera Skanova Access AB	X	X
Svenska Kraftnät	X	
Vattenfall Eldistribution	X	X
Uppsala Vatten & Avfall AB	X	X
IP Only		X
Trafik		
Region Uppsala Trafik & Samhälle	X	X
Trafikverket	X	X
Övriga		
Privatperson 1	X	X
Privatperson 2	X	
Privatperson 3	X	
Privatperson 4	X	
Privatperson 5	X	
Privatperson 6	X	X
Privatperson 7	X	
Privatperson 8	X	X
Privatperson 9	X	
Privatperson 10		X
Summa	27 st	19 st