

Detaljplan för **Båthamnsvägens ersättning**
Österåkers kommun, Stockholms län.

Ett förslag till detaljplan för Båthamnsvägens ersättning har varit på samråd 3 – 31 mars 2015 och ett samrådsmöte hölls den 18 mars 2015 i Fullmäktigesalen i Alceahuset. Handlingarna har varit tillgängliga i Alceahuset, Hackstavägen 22, på Information Österåker i Åkersberga centrum samt på kommunens hemsida. Detaljplanen hanteras med normalt planförfarande.

Inkomna yttranden sammanfattas och kommenteras i denna samrådsredogörelse.

Skriftliga yttranden har inkommit från:

Remissinstanser

1. Länsstyrelsen i Stockholms län
2. Lantmäteriet
3. Trafikverket
4. Vattenfall
5. Storstockholms brandförsvaret
6. Roslagsvatten
7. TeliaSonera Skanova Access AB
8. Cykelfrämjandet Norrort

Sakägare enligt fastighetsägarförteckningen

9. Runö 7:109
10. Österskärs vägförening
11. Verksamhetsutövare inom Runö 7:84

Övriga

12. Klas Åström
13. Mats Højbrandt

Revideringar av detaljplanen

- Större delen av fastigheterna Runö 7:86, 7:146 och 7:374 lyfts ur planområdet. Kvartersmarken inom norra delen av Runö 7:86 som planläggs som parkering behålls dock.
- Fastigheterna Runö 7:73-74, 7:110 och del av fastigheterna Runö 7:88 och Husby 3:10 inkluderas i planområdet.
- Plangränsen justeras vid fastigheterna Husby 3:27 och Berga 15:1.
- Bron över Åkers kanal inkluderas i det område där strandskyddet föreslås upphävas.
- Området med parkmark omedelbart söder om spåret vid Båthamnsvägens plankorsning utesluts ur planområdet.
- Parkmarken i planområdets västra del vid Rallarvägen planläggs istället som allmän plats (återvinning). Planområdet utökas även västerut längs spåret och planläggs som allmän plats (park) med egenskapsbestämmelse damm.
- Planbestämmelse om skyddsriäl för järnvägen införs.

- Planbestämmelse om att dagvatten ska omhändertas lokalt inom kvartersmark införs.
- Plan- och genomförandebeskrivningen har utvecklats under kapitlen *Bebyggelseområden, Trafik, Miljöförhållanden, Risk och säkerhet, Teknisk försörjning, Organisatoriska frågor* samt *Sammanställning av planens konsekvenser*.

Yttranden

I. Länsstyrelsen i Stockholms län

Länsstyrelsen bedömer att det inte finns skäl att anta att Länsstyrelsen kommer att pröva kommunens beslut och upphäva detaljplanen enligt 11 kap 11 § PBL under förutsättning att synpunkterna nedan beaktas:

P.g.a. markföroreningar i planområdet är det viktigt att det säkerställs att föroreningar inte läcker till grund- eller ytvatten. I planförslaget föreslås viss rening av dagvattnet. Eftersom berörda recipienter har övergödningsproblem bör det säkerställas att utsläpp av näringsämnen minskar och att utsläppen av miljögifter inte ökar i och med genomförandet av planen. För att uppnå miljö kvalitetsnormer krävs en förbättring av vattenkvaliteten, åtgärder för att minska föroreningarna bör därför genomföras vid byggnation inom avrinningsområdet.

Länsstyrelsen bedömer att de åtgärder som föreslås i planhandlingarna för de bostäder som kan utsättas för höga ljudnivåer är tillräckliga.

Skyddsåtgärder för att minska konsekvenserna vid eventuell urspårning i form av t.ex. skyddsräll behöver finnas längs delar av sträckan där bebyggelse ligger inom 25 m från spårmit. Skyddsåtgärderna behöver regleras i planbestämmelserna i detaljplan då området ligger utanför den järnvägsplan som tas fram för Åkersberga station. Länsstyrelsen understryker betydelsen av att spårområdet skyddas mot åtgärder som påtagligt kan påverka säkerhet och försvåra användning av anläggningen.

Väg 276 utgör sekundär transportled för farligt gods. All mark som inte redan är bebyggd inom ett avstånd av 25 m från väggkanten bör vara prickad och inte avsedd för ny bebyggelse. Detta gäller även marken inom 25 m från närmaste planerade spårmit för Roslagsbanan. Detta behöver regleras i plankartan. Kommunen bör även beakta att transporter av farligt gods till och från bensinstationer utanför planområdet med ny vägdragnings kan komma att passera nära spårområde och restaurang (McDonalds) vilket därmed utsätts för en högre risk exponering. Även det mindre området med kvartersmark närmast OKQ8 kan komma att påverkas.

I detaljplanen föreslås strandskyddet upphävas på den kvarters- och vägmark som ligger inom 100 m från Åkers kanal. Länsstyrelsen instämmer i kommunens bedömning att marken saknar betydelse för strandskyddet då den redan är ianspråktagen, dock efterfrågas en tydlig redovisning i planbeskrivningen var strandskyddet är upphävt.

Länsstyrelsen vill i övrigt påpeka att bortledning av grundvatten är tillståndspliktig vattenverksamhet, åtgärder för att tillfälligt eller permanent sänka grundvattennivån kan därmed kräva tillstånd för vattenverksamhet. Tillstånd söks hos Mark- och

miljödostolen. Berga-Hacksta torrläggningsföretag från 1937 samt Nedre och Övre Runö-Husby markavvattningsföretag från 1997 ligger till viss del inom planområdet. I samband med planläggningen ändras markanvändningen vilket kan innebära att syftet med företagen inte längre är aktuella. Berga-Hacksta torrläggningsföretag ligger även inom kommunens VA-verksamhetsområde. Enligt dagvattenutredningen kommer mer dagvatten i planförslaget att ledas till det dike som ingår i Nedre och Övre Runö-Husby markavvattningsföretag. Vid tillförsel av vatten till ett befintligt markavvattningsföretag är det viktigt att utreda vilka mängder vatten som företaget kan ta emot utan att syftet med företaget påverkas. Det kan vara aktuellt att se över deltagarförteckningen och ta en del av kostnaden för t.ex. underhåll av diket. Det kan även vara aktuellt att se över och upphäva alternativt ompröva hela eller delar av torrläggningsföretagen då de kanske inte längre fyller sina ursprungliga syften.

Kommentar

Efter samrådet har dagvattenutredningen reviderats och en utredning om hydrogeologi och markföroreningar tagits fram. Ansänkningen av grundvatten vid den nya järnvägsbron bedöms inte orsaka risk för spridning av föroreningar då marken främst utgörs av lera och ansänkningen blir mycket begränsad.

Den föreslagna dagvattendammen ska utformas så att den får både en renande och en flödesutjämnande funktion. Dammens volymbehov är beräknad till 495 m³ för att avrinningen från planområdet till Nedre och Övre Runö-Husby markavvattningsföretag vid 30-årsregn ska vara högst 20 l/s ha. Med en reglerhöjd på 0,5 m så har dammen ett ytbehov av ca 990 m² vilket med god marginal är möjliggjort i planförslaget. Dammen ska även utformas med en renande effekt och beräkningar visar att föroreningsmängderna för planområdet är i samma nivå före som efter genomförande av detaljplanen. Reningen i dagvattendammen kommer att minska halterna från det delområde som bl.a. berör den nya entrégatan, den västra delen av Stationsvägens förlängning samt McDonald's, Preem och Lidl medan halterna ökar något i de övriga delavrinningsområdena. Enligt beräkningen blir det sammanvägt en väldigt liten förändring på föroreningsmängderna som når recipienten. Schablonhalterna är inte platspecifika och modellen har också en viss felmarginal. Resultatet kan inte påvisa någon ökning av föroreningsmängderna till recipienten och därmed ingen påverkan på miljö kvalitetsnormerna som berör vattenkvalitet. Recipienten Åkers kanal ingår i Åkerströmmens avrinningsområde, där en vattenvårdssamverkan har upprättats mellan kommunerna i Österåker och Vallentuna samt andra berörda organisationer, t.ex. Roslagsvatten. Syftet med vattenvårdssamverkan är att utifrån gemensamma mål prioritera och föreslå åtgärder för vattenvården inom avrinningsområdet. Målet är att minska miljöbelastningen till vattendrag och sjöar och uppnå god ekologisk och kemisk status i enlighet med Vattenmyndighetens åtgärdsprogram. Den rening som sker i dagvattendammen i kombination med planerade och pågående åtgärder på övergripande nivå i Åkerströmmens vattenvårdssamverkan bedöms sammantaget inte bidra till en försämrad status i recipienten.

Skyddsriäl för att minska risken för urspårning anläggs på båda järnvägsspåren i hela den nya järnvägsbrons längd. Planbestämmelse om detta införs. Stängsel sätts upp på båda sidor av spårområdet för att förhindra spårsprung.

Planområdet har justerats efter samrådet och den enda privata fastigheten inom planområdet som angränsar direkt till väg 276 är Runö 7:110, som inrymmer en drivmedelstation. En skyddszon med prickmark ("byggnad får ej uppföras") inom 25 m från väggkant på väg 276 har lagts in i plankartan. En skyddszon med prickmark har även lagts in på fastigheterna Runö 7:73-74

närmast Roslagsbanan. Då Roslagsbanan förses med skyddsräll på denna sträcka (regleras som planbestämmelse) vilket minimerar risken för urspärning samt att kvartersmarken inte medger bostadsändamål så föreslås prickmarkens avstånd till spårmiten här minskas till 15 m.

Planbeskrivningen kompletteras med en tydligare redovisning av de områden där strandskyddet avses upphävas.

Efter samrådet har planområdet utökats till att inkludera en ca 250 m lång del av Runö-Husby krondike, som till största del är kulverterat inom planområdet. Syftet är att möjliggöra en utökning av befintlig verksamhet (byggvarubandel) på angränsande fastighet. I planförslaget föreslås att marken ovanför krondikets kulverterade del hårdgörs och planläggs som kvartersmark för handels-, industri- och kontorsverksamhet med egenskapsbestämmelser som reglerar att marken ska vara tillgänglig för allmänna underjordiska ledningar och att byggnader inte får uppföras. I samband med detta föreslås även att befintliga kulvertar förstärks och uppgraderas för att kunna hantera nuvarande och framtida dagvattenflöden. En anmälan om vattenverksamhet för åtgärderna ska upprättas men ingen omprövning av markavvattningsföretaget bedöms vara nödvändig. De dagvattenlösningar som föreslås inom planområdet innebär att avrinningen till markavvattningsföretaget inte ökar. Omprövning av markavvattningsföretaget kommer dock sannolikt att ske inom ramen för det pågående planarbetet med Kanalstaden som kommer ha en stor inverkan på de södra delarna av krondiket.

2. Lantmäteriet

Det bör framgå vem som ska ansöka om och bekosta förrättningar gällande allmän plats-mark. Det bör även framgå att åtgärderna inklusive ersättningsfrågor prövas av Lantmäteriet.

Skrivelsen ”fastighetsägaren får en inkomst” under rubriken ”Ekonomiska konsekvenser” bör ersättas/förtydligas med ”fastighetsägaren får ersättning”.

Plankartan är lite otydlig vad gäller fastighetsgränser, traktnamn och vissa fastighetsbeteckningar.

Kommentar

Genomförandebeskrivningen förtydligas enligt synpunkterna.

Plankartan förtydligas på nämnda punkter.

3. Trafikverket

Trafikverket poängterar att kommunen ansvarar för finansieringen av de åtgärder som är nödvändiga på väg 276 till följd av exploateringen. Planering och genomförande av infrastrukturåtgärder på eller i anslutning till Trafikverkets anläggningar kräver att ansvarsförhållanden mellan parterna inklusive finansiering klargörs och fastställs i avtal. Trafikverket och kommunen behöver fortsatt diskutera planeringen av erforderlig korsningspunkt med väg 276 som inte är en del av aktuellt planområde.

Det är viktigt att den tilltänka cirkulationsplatsen utmed väg 276 utreds för att klara den framtida kapaciteten. Det får inte bildas köer på väg 276, i eller mellan korsningar, till följd av detaljplanen. Åtgärder på det statliga vägnätet ska som regel utformas

enligt anvisningar i VGU.

Området mellan Roslagsbanan och väg 276 föreslås planläggas som kvartersmark för handels-, bilservice- och kontorsändamål. Trafikverket anser att riktvärdena som anges i Infrastrukturpropositionen, prop. 1996/97:53 ska följas i kommunens planarbete för bostäder och Trafikverket anser att samma riktvärden inomhus för bostäder också bör gälla för kontor.

I planförslaget gör kommunen bedömningen att de föreslagna vägdragningarna omfördelar trafiken men att det tillkommande bullerbidraget för bostadsbebyggelsen norr om väg 276 är försumbart. Kommunen är planerande myndighet och gör en medveten avvägning och därmed förutsätts att krav inte kommer att ställas på Trafikverket att, i egenskap av verksamhetsutövare, bekosta bullerdämpande åtgärder till följd av planens genomförande.

Kommentar

Kommunen och Trafikverket har kontinuerlig kontakt gällande de pågående och planerade projekt som berör väg 276. Den illustrerade cirkulationsplatsen på väg 276 vid Bergavägen möjliggörs utrymmesmässigt i detaljplanen, men dess exakta utformning studeras inte inom ramen för planarbetet utan blir ett framtida projekt.

Verksamheterna mellan väg 276 och Roslagsbanan har lyfts ur planen förutom den mark som krävs för lokalgatan och regleras därmed inte av planförslaget. Fastigheten Runö 7:110 som inrymmer en drivmedelstation har däremot inkluderats i planområdet. Fastigheten planläggs för handel, bilservice och kontor där skyddsavståndet på 25 m från väg 276 även förhindrar att byggnader placeras intill vägen och får allvarligt bullerstörda inomhusmiljöer. Ytterligare planbestämmelser om riktvärden för bullernivåer inomhus bedöms inte vara nödvändiga.

Övriga synpunkter noteras.

4. Vattenfall

Ingen erinran.

5. Storstockholms brandförsvär

Storstockholms brandförsvär (SSBF) hänvisar till de riktlinjer som tagits fram av länsstyrelsen gällande riskkällor såsom farligt gods-led, bensinstation och järnväg. En bebyggelsefri zon på minst 25 m från väggkant av väg som utgör transportled för farligt gods rekommenderas. Väg 276 som passerar intill planområdet utgör en sekundär led för transport av farligt gods och planbestämmelse om byggnadsfri zon inom 25 m från vägen bör därför införas. Även tät kontorsbebyggelse bör undvikas inom 40 m från väggkant.

Länsstyrelsens riktlinjer rekommenderar även att riskhanteringsprocessen bör beaktas om avståndet från planerad exploatering understiger 100 m från en bensinstations verksamhet.

En bebyggelsefri zon om 25 m från järnväg rekommenderas i länsstyrelsens riktlinjer vilket bl.a. avser risker förknippat med avåkning samt urspärning. Detta avstånd kan

minskas om kompletterande riskreducerande åtgärder införs. I samrådshandlingarna anges att risken för urspårning inte ökar då spåret förläggs på bro, dock borde konsekvenserna av en urspårning kunna vara större vid ett upphöjt spår. Risken kan minimeras med exempelvis skyddsräler eller stödmurar och vid beslut att införa någon/några av dessa åtgärder bör detta införas i järnvägsplanen och/eller detaljplanen.

Framkomlighet, tillgänglighet och tillgång till brandvatten vid händelse av räddningsinsats måste beaktas i det fortsatta plan- och projekteringsarbetet.

Kommentar

Planområdet har justerats efter samrådet och den enda privata fastigheten inom planområdet som angränsar direkt till väg 276 är Runö 7:110, som inrymmer en bensinstation. En skyddszon med prickmark ("byggnad får ej uppföras") inom 25 m från väggkant på väg 276 har införts i plankartan. I planförslaget möjliggörs dock ingen ny bebyggelse inom omkringliggande fastigheter på ett avstånd av 100 m från denna bensinstation.

En skyddszon med prickmark har även lagts in på fastigheterna Runö 7:73-74 närmast Roslagsbanan. Skyddsräler anläggs på båda järnvägsspåren i hela den nya järnvägsbrons längd, vilket också införs som planbestämmelse. Då Roslagsbanan förses med skyddsräler på denna sträcka vilket minimerar risken för urspårning samt att kvartersmarken inte medger bostadsändamål så föreslås prickmarkens avstånd till spårmittpunkt här minskas till 15 m.

Stängsel sätts upp på båda sidor av spårområdet för att förhindra spårspring. Övriga synpunkter beaktas.

6. Roslagsvatten

Större delen av planområdet ligger inte inom verksamhetsområde för dagvatten. Inom planområdet finns huvudledningar för vatten och spillvatten samt ett antal dagvattenledningar inklusive en dagvattenkylvert. Hur dessa måste byggas om/flyttas måste redovisas tydligare. Omläggning/flytt av befintliga ledningar bekostas av Österåkers kommun/Trafikförvaltningen. Fördröjnings- och reningsåtgärder för dagvatten ska bekostas av Österåkers kommun/Trafikförvaltningen. Viktigt att grundvattennivåer inte sänks med hänsyn till sättningsrisken för befintligt VA-nät.

Pumpning kommer att behövas för att hålla bort yt-/regnvatten från schakt i samband med byggande. Länshållning ska utföras på sådant sätt att finkornigt material eller föroreningar inte sköljs ur och transporteras bort. Grumling/förorening till dagvattennätet och Åkers kanal ska förhindras. För att säkerställa att föroreningar inte sprids till dagvattennätet ska provtagning ske regelbundet vid arbeten i området med risk för föroreningar.

Ett risk-PM har upprättats av WSP som underlag till MKB tillhörande planförslaget. I den tas endast hänsyn till de risker som specifikt förknippas med Roslagsbanan. Även risker med olyckor på väg 276 bör studeras ytterligare, t.ex. olyckor med utläckage av petroleumprodukter eller andra ämnen som kan skada yt- eller grundvatten.

En omprövning av markavvattningsföretaget för Nedre och Övre Runö-Husby bör utföras i samband med att detaljplan för den nya Kanalstaden tas fram.

Beräkningar och dimensioneringar avseende dagvatten ska utföras enligt kommande krav i Svenskt Vattens publikation P110. Högst 20 l/s, ha får ledas ut från planområdet. Bräddning ska kunna ske. Sekundära avrinningsvägar för 100-årsregn ska säkerställas. Instängda områden, exempelvis nedsänkta trafikleder, ska inte översvämmas oftare än vart 50 år. Om träd planteras utmed gator med allmänna ledningar krävs minst 4 m mellan mitten av spillvattenledning och trädstam. Träd med låg rotväxt ska väljas, t ex körsbär, oxel etc.

Kommentar

Anläggandet av dagvattendamm norr om spåret utförs och bekostas av kommunen. Ev. ledningsomläggningar bekostas av Trafikförvaltningen och/ eller kommunen.

Väg 276 ingår inte i planområdet och någon detaljerad studie av utläckage av t.ex. petroleumprodukter har inte gjorts inom ramen för detaljplanen. Rekommenderat skyddsavstånd för bebyggelse mot farligt gods-led tas dock hänsyn till i planförslaget. De åtgärder som sker på krondiket tillhörande Nedre och Övre Runö-Husby markavvattningsföretag bedöms inte kräva någon omprövning av företaget. Istället ska anmälan om vattenverksambet upprättas. Markavvattningsföretaget avses dock omprövas i samband med planläggningen av Kanalstaden som har påbörjats under 2016. Fördröjningsmagasin dimensioneras för att leda ut högst 20 l/s, ha från planområdet till markavvattningsföretaget.

Övriga synpunkter noteras.

7. TeliaSonera Skanova Access AB

Skanova har flera markförlagda teleanläggningar inom planområdet och önskar att så långt som möjligt behålla befintliga anläggningar i nuvarande läge för att undvika olägenheter och kostnader. Denna ståndpunkt ska noteras i planhandlingarna. Om Skanova tvingas vidta åtgärder för att flytta eller skydda telekablar förutsätts att arbetet bekostas av den part som initierat åtgärden.

Kommentar

Synpunkten beaktas.

8. Cykelfrämjandet Norrort

Cykelfrämjandet konstaterar att planen inte innehåller några konkreta förslag på var nya cykelvägar ska dras eller hur de ska utformas.

En ny tunnel för gående och cyklister bör byggas så långt öster om den nya genomfarten vid Rallarvägen som är tekniskt möjligt.

På lokalgator i stadsliknande miljö är enkelriktade cykelstråk på bägge sidor av gatan oftast den bästa lösningen. På lokalgator med högsta hastighet 30 km/h ger markerade cykelfält oftast tillräcklig säkerhet, i annat fall ska cykelbanan höjas upp och även vara väl avskild från gångtrafiken.

Begreppet GC-väg bör inte användas, istället bör en separation av gående och cyklister vara självklar i tätort. GCM-handbokens minimimått på 1,8 m för gångväg

och 2,5 m för cykelväg (total bredd 4,3 m) ska gälla där tydlig avgränsning ska finnas mellan gång- och cykelbana.

I korsningar ska cykelöverfarter anläggas bredvid övergångsställen, det är även lämpligt att ha cykelöverfarter invid övriga övergångsställen. Rondellerna i planområdet ska utformas så att det är säkra för cyklister.

Kommentar

Nya GC-vägar anläggs parallellt med de nya gatorna i planförslaget, där passage under järnvägen för GC-trafik sker vid den nya entrégatan i höjd med Rallarvägen. Planbeskrivningen utökas på denna punkt.

Längs Stationsvägens förlängning och den nya entrégatan mellan väg 276 och Sågvägen föreslås gång- och cykelväg på ena sidan av vägen. Utrymmet mellan befintlig bebyggelse och järnvägen är litet och av utrymmesskäl bedöms det inte vara möjligt att ha enkelriktade cykelstråk på vardera sida av gatorna.

GC-vägarnas bredder inom planområdet föreslås variera mellan ca 3-4 m. Även om GC-vägarnas exakta bredd inte regleras i detaljplanen så begränsas vägbredderna av befintlig bebyggelse och järnvägsområde, främst på vägsektionerna vid Stationsvägens förlängning och den nya entrégatan. Cykelöverfarternas och cirkulationsplatsernas exakta utformning styrs inte av detaljplanen.

9. Runö 7:109

Även om den föreslagna järnvägsbron i sig inte innebär någon ökad risk för urspårning så skulle skadorna bli svårare vid en eventuell urspårning när järnvägen höjs 5 m jämfört med befintligt läge. Detaljplaneförslaget bör därför inrymma krav på skyddsrräl inom spårområdet vid järnvägsbron.

Inom fastigheten Runö 7:109 finns en bensinstation vars avstånd till den föreslagna rondellen vid järnvägsbron överstiger 40 m, vilket är rekommenderat skyddsavstånd vid pölbrand. Avstånd från bensinstationen till Rallarvägen är dock ca 20 m, och om denna del av Rallarvägen ingår som sekundärled för transport av farligt gods bör det i planen föreskrivas att skyddsräcke sätts upp mellan vägen och bensinstationen.

I dagsläget förekommer problem med dagvatten som svämmar över från diket vid spårområdet och in på fastigheten Runö 7:109. Detaljplaneförslaget leder till en viss ökning av dagvatten p.g.a. ökade hårdgjorda ytor, och det behövs då en redovisad lösning på dagvattenhanteringen som garanterar att inga problem uppstår inom Runö 7:109.

Kommentar

Skyddsrräl för att minska risken för urspårning anläggs på båda spåren i hela den nya järnvägsbrons längd. Planbestämmelse om detta införs.

Rallarvägen saknar klassning som farligt gods-led och extra skyddsåtgärder mellan vägen och intilliggande fastigheter bedöms inte vara nödvändig.

Yta för fördröjning av dagvatten i form av dike och dagvattendamm planläggs mellan spårområdet och fastigheten Runö 7:109. Det planlagda området för fördröjning är dimensionerat för att kunna

klara av en högsta avrinning på 20 l/s, ha vid 30-årsregn och bidrar till en bättre dagvattensituation i närområdet.

10. Österskärs vägförening

Den föreslagna entrégatan vid Rallarvägen innebär att bilister som ska från Österskär till Åkersberga centrum får en omväg på ca 1 km jämfört med dagens plankorsning vid Båthamnsvägen. Detta leder sannolikt till ökad trafik på Tunavägen, Östra Banvägen och Margretelundsvägen då bilister istället väljer denna sträcka. Tunavägen och Östra Banvägen är idag utpräglade vägar för skolbarn på väg till och från Österskärrsskolan och otryggheten kommer att öka på dessa vägar till följd av ökad trafik och högre hastigheter.

Trafikökningen på Sågvägen från dagens 4 400 fordon/dygn till ca 12 000 i kombination med otaliga fastighetsutfarter och tung trafik kommer att skapa stora störningar i trafiken med följderna att bilister istället väljer andra vägar för att nå sitt mål. Österskärs vägförening anser därför att den i Trafikplan 2010 föreslagna öst-västliga vägkopplingen söder om planområdet och väster om Kanalbron byggs före eller samtidigt som den nya entrégatan.

Lokalisering av infartsparkeringar till kollektivtrafiken efterfrågas i plan- och genomförandebeskrivningen.

Kommentar

Ombyggnationen av vägnätet leder till en ca 950 m längre körsträcka jämfört med dagsläget för bilister som ska åka mellan Österskär och Åkersberga centrum, vilket med en antagen snitthastighet på 45 km/h ger en ökad restid på drygt 1 minut. Ombyggnationen leder dock även till att väntetiden och köerna som idag uppstår vid nedfällda bommar på Båthamnsvägen försvinner, vilket ger ett jämnare trafikflöde för biltrafiken och att den faktiska tidsskillnaden mellan dagsläget och ombyggnationen minskar.

Den öst-västliga vägkopplingen i Industribrons förlängning (söder om planområdet) ingår i planerna för Kanalstaden där planarbete har påbörjats. Innan denna väg kommer till stånd så fungerar Sågvägen som tillfällig genomfart för trafik till och från Österskär. En fördjupad trafikstudie av Sågvägen har därför utförts efter samrådsskedet. Studien tar hänsyn till beräknade trafikmängder och störningsmoment i form av korsningar, utfarter och svängande tung trafik. Studien visar att Sågvägen kan hantera den beräknade trafikökningen samt ytterligare en ökning med 35 % utan att kapacitetsproblem uppstår i korsningspunkterna. Planbeskrivningen utvecklas på denna punkt.

Inga infartsparkeringar är planerade att anläggas inom planområdet. Infartsparkeringar som kan tillkomma utanför planområdet regleras inte i detta planförslag.

11. Verksamhetsutövare inom Runö 7:84

Verksamhetsutövaren har sin in- och utfart mot Båthamnsvägen närmast Roslagsbanan. I samband med att Båthamnsvägens plankorsning stängs kommer den trafik som passerar där idag att istället passera på Sågvägen på andra sidan huset, vilket kommer att påverka verksamheten negativt. Det gång- och cykelstråk mellan centrum och handeln i Runö som idag passerar fastigheten kommer i planförslaget att förläggas på den norra sidan av järnvägen längs Stationsvägen vilket försämrar flödet förbi

verksamheten.

Båthamnsvägen har tidigare stängts av i samband med ombyggnation av järnvägen vilket har påverkat verksamheten kraftigt i form av minskad omsättning när framkomligheten försvårats. Med erfarenhet av detta så bedömer verksamhetsutövaren att en ometablering av verksamheten kan bli aktuell. Detta bedöms kosta ca 1,5-2 miljoner kronor vilket verksamhetsutövaren vill ha ersättning från SL för. Utöver detta anser man att planförslaget är kortsiktigt då det delar centrala Åkersberga i två delar och att flödet för bilburna och fotgängare försämras.

Kommentar

Kommunen har varit i kontakt med verksamhetsutövaren efter samrådet. Bedömningen från kommunen är att ombyggnationen inte är skäl för s.k. planskade och att verksamhetsutövaren därför inte är berättigad till ersättning. Syftet med planförslaget är att förbättra flödena för både järnväg, gående, cyklister och bilister i centrala Åkersberga där Roslagsbanans kapacitet stärks utan att barriäreffekten ökar. Med om- och nybyggda planskilda korsningar bedöms inte flödena eller tillgängligheten påverkas negativt i närområdet.

12. Klas Åström

Hela Åkersberga station med tillhörande spår bör höjas ca 6 m ända fram till Båthamnsvägen vilket löser problemet med planskild korsning. Detta gör att ombyggnad av vägar i centrum inte behövs och befintlig gångtunnel under spåret kan tas bort.

Ett annat alternativ är att behålla stationslösningen som i planförslaget för detaljplan för Åkersberga station men utan ”spårbytesväxlarna” och istället låta järnvägen passera på bro över Båthamnsvägen.

Kommentar

En höjning av hela stationen med tillhörande spår har inte utretts närmare då det är en lösning som inte bedöms vara i linje med den önskade utvecklingen av centrala Åkersberga. Ur stadsbyggnadsperspektiv eftersträvas en station som bidrar till upplevelsen av en småstad där planskildheter undviks i de lägen där det inte är absolut nödvändigt.

Alternativet att bygga en järnvägsbro över Båthamnsvägen har studerats tidigare men inte utretts närmare inom detta planarbete då järnvägsbro vid Rallarvägen bedöms ge en bättre helhetslösning.

13. Mats Högbrandt

Vid byggandet av järnvägsbron vid Rallarvägen blir ramperna ca 250 m långa på respektive sida. På det området måste grundförstärkning utföras, och då bör man även passa på att minska spåravståndet hela vägen fram till kanalen från nuvarande ca 7 m till maximalt 4 m vilket är fullt tillräckligt. Kurvradien för det norra/gamla spåret bör även korrigeras så att det stämmer med det nya så att tåg kan passera med framtida full hastighet.

Den nya järnvägsbron bör inte göras klumpigare än nödvändigt. Eftersom Roslagsbanans dimensionerade axellast är 14 ton så förutsätts detta gälla för den nya bron. Detta i kombination med det minskade spåravståndet innebär att bron med

tillfarter blir mindre visuellt dominerande samtidigt som det ger bättre disponering av mark.

Kommentar

Ingen förändring i läge av befintliga spår på Roslagsbanan planeras inom planområdet, dock justeras spårområdets gränser mot den föreslagna lokalgatan norr om spåret.

Den nya järnvägsbrons dimensionering regleras inte av detaljplanen. Dimensioneringen av bron görs enligt SL:s tekniska riktlinjer.

Alexander Larsson
Planarkitekt