

Detaljplan för Västra Banvägen och del av Tuna 3:1 Österåkers kommun, Stockholms län

Ett förslag till detaljplan för Västra Banvägen och del av Tuna 3:1 har varit på samråd 15 maj – 19 juni 2023. Tre samrådsmöten hölls med berörda grannar i Alceahuset den 24e och 25e maj 2023. Digitala samrådsmöten hölls den 30e maj respektive 14 juni. Handlingarna har varit tillgängliga i Alceahuset, Hackstavägen 22 samt på kommunens hemsida.

Detaljplanen hanteras med standardförfarande.

Inkomna yttranden sammanfattas och kommenteras i denna samrådsredogörelse. Synpunkterna återges som en kortfattad sammanfattning och redovisas utan inbördes rangordning. För den fullständiga lydelsen av respektive yttrande hänvisas till yttrandet i sin helhet som finns tillgängliga och kan erhållas från kommunen.

Skriftliga yttranden har inkommit från:

Remissinstanser

1. Länsstyrelsen - *Synpunkter*
2. Lantmäteriet - *Synpunkter*
3. Postnord - *Ingen erinran (Upplysning)*
4. Skanova - *Ingen erinran (Upplysning)*
5. Storstockholms brandförsvär - *Synpunkt*
6. Trafikverket - *Ingen erinran*
7. E.ON Energiinfrastruktur AB - *Ingen erinran (Upplysning)*
8. Naturskyddsföreningen Österåker - *Synpunkter*
9. Region Stockholm - *Synpunkter*
10. E.ON Energidistribution AB - *Synpunkter*

Sakägare

1. Sakägare 1–2
2. Sakägare 3
3. Sakägare 4
4. Sakägare 5
5. Sakägare 6

6. Sakägare 7
7. Sakägare 8
8. Sakägare 9–10
9. Sakägare 11
10. Sakägare 12
11. Sakägare 13–14
12. Sakägare 15
13. Sakägare 16
14. Sakägare 17
15. Sakägare 18
16. Sakägare 19
17. Sakägare 20
18. Sakägare 21
19. Sakägare 22
20. Sakägare 23
21. Sakägare 24–25
22. Sakägare 26
23. Sakägare 27–29
24. Sakägare 30–31
25. Sakägare 32–33
26. Sakägare 34–35
27. Sakägare 36–37
28. Sakägare 38–39
29. Sakägare 40
30. Sakägare 41
31. Sakägare 42
32. Sakägare 43–44
33. Sakägare 45 och 28
34. Sakägare 46
35. Sakägare 47

- 36. Sakägare 48
- 37. Sakägare 49
- 38. Sakägare 50
- 39. Sakägare 51
- 40. Sakägare 52–53
- 41. Sakägare 54
- 42. Sakägare 55

Privatpersoner – (ej sakägare)

- 1. Privatperson 1
- 2. Privatperson 2
- 3. Privatperson 3
- 4. Privatperson 4
- 5. Privatperson 5
- 6. Privatperson 6–7
- 7. Privatperson 8
- 8. Privatperson 9
- 9. Privatperson 10
- 10. Privatperson 11
- 11. Privatperson 12
- 12. Privatperson 13
- 13. Privatperson 14
- 14. Privatperson 15
- 15. Privatperson 16
- 16. Privatperson 17
- 17. Privatperson 18
- 18. Privatperson 19
- 19. Privatperson 20
- 20. Privatperson 21
- 21. Privatperson 22

- 22. Privatperson 23
- 23. Privatperson 24
- 24. Privatperson 25
- 25. Privatperson 26
- 26. Privatperson 27
- 27. Privatperson 28
- 28. Privatperson 29
- 29. Privatperson 30
- 30. Privatperson 31
- 31. Privatperson 32
- 32. Privatperson 33
- 33. Privatperson 34
- 34. Privatperson 35

Yttranden

Remissinstanser

I. Länsstyrelsen

Bakgrund

Länsstyrelsen har tagit emot rubricerad detaljplan för samråd. Planförslaget syftar till att omvandla Västra Banvägen till en stadsgata och möjliggöra en breddning av vägen. Länsstyrelsen lämnar synpunkter på förslaget utifrån innehållet i 5 kap. 14 § plan- och bygglagen (2010:900), PBL.

Länsstyrelsens bedömning

Länsstyrelsen bedömer utifrån ingripandegrunderna i 11 kap. 10 § PBL att kommunen behöver bearbeta planförslaget gällande säkerhet.

Kommunen behöver bedöma konsekvenserna och risken för översvämning av den ökande vattenavledningen. Eventuella åtgärder behöver säkerställas. Vidare behöver kommunen bedöma risken för urspårning och konsekvenserna av ett genomförande av planen.

Länsstyrelsen lämnar även rådgivande synpunkter kopplade till strandskydd.

Ingripandegrunder enligt 11 kap. 10 § PBL*Hälsa och säkerhet*Översvämningsrisk

Kommunen redovisar att det inte är möjligt att undvika vattenansamling i lågpunkterna i planområdets södra del. För att det ska vara möjligt att bedöma om marken är lämplig för föreslagen användning behöver kommunen redovisa vilka konsekvenser som uppstår vid översvämnning efter detaljplanens genomförande. Om kommunen bedömer att åtgärder är nödvändiga för att undvika ökad översvämningsrisk för omgivande bebyggelse och infrastruktur behöver åtgärderna beskrivas i planbeskrivningen och om möjligt regleras på plankartan. Om kommunen däremot bedömer att ökad avledning av vatten mot omgivningen kan accepteras och att konsekvenserna är små, behöver också detta framgå av planhandlingarna.

Vidare behöver kommunen visa att även de föreslagna nedsänkta översvämningsytorna utanför planområdet kommer genomföras. Det kan exempelvis handla om att visa på kommunens rådighet över marken, politiska beslut eller fastslagen budget för genomförandet.

Urspårningsrisk

I planbeskrivningen anger kommunen att ett säkerhetsavstånd på 25 meter råder intill Roslagsbanan. Planförslaget medger dock bebyggelse 10 meter från spåret. Kommunen behöver bedöma om och motivera varför 10 meters bebyggelsefritt avstånd är tillräckligt, med hänsyn till både människors säkerhet och järnvägsanläggningens funktion.

Ingripandegrunder enligt 11 kap. 10 § PBLStrandskydd

Länsstyrelsen delar kommunens bedömning om upphävande av strandskydd. En bestämmelse om upphävande måste dock finnas reglerat på plankartan för att få juridisk verkan.

Undersökning om betydande miljöpåverkan

Länsstyrelsen delar kommunens bedömning att detaljplanens genomförande inte kan förväntas medföra betydande miljöpåverkan.

Kommentar:

Konsekvenser och åtgärder vid skyfall har utretts vidare till granskningsförslaget. Planförslaget har bl.a. bearbetats genom att parkmark har lagts till planområdet, detta för att säkerställa att åtgärder för att minska konsekvenserna vid skyfall kan vidtas genom att ändra marknivåer. Området är idag redan planlagt som park/parkering och kommunen äger marken, men det är enskilt huvudmannaskap. Genom att lyfta in den delen i planen ändras huvudmannaskapet till kommunalt. Genomförd skyfallssimulering visar att de föreslagna åtgärderna förbättrar situationen jämfört med idag avseende påverkan på framkomlighet på berörda vägsträckor och påverkan på angränsande fastigheter. Kommunen har även låtit ta fram en förprojektering och höjdsättning av Västra Banvägen för att säkerställa att det inte uppstår några lågpunkter längs vägen som skulle

kunna innebära problem med framkomlighet för räddningsfordon. Kommunen säkerställer även att räddningsfordon vid extremfall kan ta sig över spåren vid Stationsvägen. Planbeskrivning har uppdaterats med information om skyfallshantering och bestämmelse om park samt uppdaterad höjdsättning har gjorts i plankartan.

Vändslinga för buss har inför granskning justerats i sidled vilket innebär att e-område har flyttats. Transformatorstation avses bevaras på samma plats, dvs. planen bekräftar ett befintligt förhållande. En mindre byggnad om rastlokal för busschaufförer planeras på ett avstånd om minst 10 m från Roslagsbanan. Placeringen är avstämd med Trafikförvaltningen som inte har haft något att erinra mot placeringen. Planbeskrivningen uppdateras med förtydligande av dessa förhållanden och en bedömning av risker kopplade till ur spårning och närhet till järnväg.

Plankartan har uppdaterats med bestämmelse om upphävt strandskydd.

2. Lantmäteriet

Lantmäteriet anser att grundkartan redovisas för tydligt i plankartan vilket leder till att det är svårt att skilja grundkartans linjer från plangränserna. För att ytterligare öka kartans läsbarhet anser de att bestämmelser som reglerar ytor som är för små för att beteckningen ska få plats borde placeras utanför och kompletteras med en pil som visar vilken yta som avses.

Kommentar: Plankartan har justerats enligt synpunkter.

3. Postnord Sverige AB

Postnord lämnar allmän information om postdistribution.

Kommentar: Noteras.

4. Skanova

Skanova har markförlagda teleanläggningar inom planområdet och önskar så långt som möjligt behålla befintliga teleanläggningar i nuvarande läge.

Skanova framhåller även att de i ett tidigt skede vill medverka i planarbetet för att kunna samordna nya ledningar.

Tvingas Skanova vidta undanflyttningsåtgärder eller skydda telekablar för att möjliggöra exploatering förutsätter Skanova att den part som initierar åtgärden även bekostar den.

Kommentar: Noteras och hanteras vidare vid ett eventuellt genomförande av detaljplanen. Under 2025 har teknisk konsult, på uppdrag av kommunen, genomfört en ledningssamordning utifrån kända förutsättningar. Konsult har i maj 2025 haft möte med Skanova. Kommunen och Skanova har ett gällande markavtal som reglerar kostnadsansvar mellan parterna om Skanovas anläggning påverkas vid genomförandet. Utformningen av Skanovas anläggningar kommer behöva detaljstuderas

vid genomförande av detaljplanen.

5. Storstockholms brandförsvär

Storstockholms brandförsvär ser generellt sett positivt på en breddning av Västra Banvägen då det förbättrar räddningstjänstens möjligheter att ta sig fram i området.

Storstockholms brandförsvär anser att det inom ramen för planarbetet bör utredas om förslaget påverkar möjligheterna att utrymma befintliga omkringliggande fastigheter och påminner om riktlinjer för utrymning och åtkomst. Om aktuell detaljplan kan ha inverkan på exempelvis möjligheten att ställa upp räddningstjänstens stegutrustning måste utrymningsmöjligheterna utredas vidare i planarbetet och säkerställas.

Kommentar: Planen bedöms inte påverka möjligheten till åtkomst till angränsande fastigheter eftersom gatan bibehålls i princip i samma läge som idag och samma angränsningspunkter till fastigheterna medges. Kommunen har sedan samrådet tagit fram en ny förprojektering för att bland annat se över höjdsättningen på vägen. Det finns några delar av vägen som riskerar att få vatten stående vid ett skyfall, men enligt nuvarande beräkningar bedöms det inte bli högre än att räddningstjänstens fordon kan ta sig fram längs vägen.

6. Trafikverket

Eftersom planförslaget inte berör Trafikverkets anläggningar har Trafikverket ingen erinran.

Kommentar: Noteras.

7. E.ON Energiinfrastruktur AB

E.ON har fjärrvärmeledningar inom planområdet som måste beaktas vid arbeten och planteringar. Riktlinjer angående planteringar nära fjärrvärmeledningar finns tillgängliga på E.ON:s hemsida och via Energiföretagen. Ledningskollen ska användas för att lokalisera befintliga fjärrvärmeledningar.

Kommentar: Under 2025 har teknisk konsult, på uppdrag av kommunen, genomfört en ledningssamordning utifrån kända förutsättningar.

Kommunen har noterat att Solör Bioenergi Fjärrvärme från och med den 1 september 2025 är ny ägare till fjärrvärmenätet inom planområdet.

I september 2025 har avstämning skett mellan teknisk konsult och Solör och deras projektör Fjärrvärmeprojekt Sverige AB. Ett förslag på ledningsomläggningar har tagits fram av teknisk konsult vilket fått accept av Solör. Ledningssituationen under norra delen av Västra Banvägen är dock komplext och kommer behöva detaljstuderas vid genomförande av detaljplanen.

8. Naturskyddsföreningen Österåker

Naturskyddsföreningen är positiv till att detaljplanen skapar bra förutsättningar för både kollektivtrafik och gång- och cykeltrafik samt att kommunen tar ansvar för att hantera stora mängder vatten vid skyfall.

Vid plantering av träd och grönska inom planområdet vill Naturskyddsföreningen framhålla att kommunen bör prioritera inhemska och varierande arter. De påminner även om att detaljplanen bör följa de riktlinjer för biologisk mångfald som anges i planprogrammet för Åkersberga stad (sid 40) samt att kommunen bör beakta Green Cities 3-30-300-regel som ligger i linje med kommunens miljömål.

Naturskyddsföreningen förväntar sig att kullen och området Tuna 3:1 bevaras som den tallskogsbiotop den är idag.

Ett förtydligande efterfrågas avseende varför busstrafiken inte kan förläggas till Åkers Runö om upptagningsområdet den planerade busstrafiken är för resenärer i de planerade västra delarna av Åkersberga.

Vid planering av väg- och trygghetsbelysning önskar Naturskyddsföreningen att kommunen väljer skonsam belysning som värnar om nattaktiva arter.

Kommentar: Artval är inget som kan regleras i en detaljplan men frågan och annan detaljutformning av allmän plats tas med vid framtagande av byggprojekteringen. Syftet med att planlägga naturområdet så att det omfattas av kommunalt huvudmannaskap är att kunna bevara det och sköta det.

Planen syftar till att ge plats för busstrafikering av Västra Banvägen för att skapa en långsiktig flexibilitet när det gäller val av trafiklösningar. Det innebär att tillräckliga ytor behöver tillskapas för körbana, hållplats och vändmöjlighet. Planen styr däremot inte hur busstrafikeringen i kommunen ser ut utan det beslutas av SL / Trafikförvaltningen.

Under planarbetet har flertalet alternativa förslag till trafiklösningar för buss studerats, bland annat att befintlig busstation på andra sidan spåren nyttjas i stället. Parallellt med arbetet med denna detaljplan pågår även utredning om bussterminalen. Hur stor kapacitet en framtida bussterminal kommer att kunna ha är i dagsläget osäker. Att minska sårbarheten och att säkerställa beredskap för att långsiktigt kunna rymma eventuell busstrafikering är nödvändig, även om behovet inom de närmaste åren kan hanteras inom befintlig bussterminal eller genom en annan lösning. Det är av vikt att ha alternativa lösningar för busstrafiken, skulle det till exempel bli störningar på norra sidan spåret kan bussar angöra den södra sidan. Därför finns behov att säkra tillräckliga ytor i aktuell detaljplan.

Enligt Åkersberga planprogram ska stationsområdet utvecklas och fungera som en bytespunkt, vilket den redan idag är till viss del. Åkersberga centrum är en mötesplats med handel och service som flera önskar nå. Att leda bussarna till Åkers Runö bidrar inte på samma sätt till denna utveckling. Det skulle bl.a. innebära fler byten för resenärer som ska öster och norr ut i kommunen, vilket i sin tur skulle kunna leda till att färre väljer att åka kollektivt.

9. Region Stockholm

Region Stockholm anser att det är positivt att planförslaget ger utrymme för trafikering av Västra Banvägen med buss samt för vändning och nya rastlokaler. Eftersom behovet av att trafikera Västra Banvägen med buss hänger ihop med en eventuell ombyggnad av bussterminalen kan Region Stockholm i dagsläget inte uttala sig kring hur busstrafiken i området kommer att se ut. Region Stockholm anser att vägbredden kan bli ett problem för bussarnas framkomlighet och att regionens riktlinjer för utformning av infrastruktur med hänsyn till busstrafik ska följas.

En komplettering efterfrågas i planbeskrivningen avseende att en kapacitetsförstärkning av Roslagsbanan kan innebära annat än dubbelspårsutbyggnad.

Region Stockholm önskar en dialog kring dagvattenhanteringen för att säkerställa att dagvattnet inte riskerar att innebära negativa konsekvenser för Roslagsbanan.

I genomförandebeskrivningen anser Region Stockholm att det behöver framgå att kommunen står för förrättningskostnaderna för fastighetsbestämningen. I samband med denna vill Region Stockholm påtala rättmätigt markinnehav.

Kommentar: Kommunen har efter samrådet haft dialog med Trafikförvaltningen avseende trafiklösningar, körbanebredder och dagvattenhantering. Plankartan reglerar inte körbanebredden, men frågan har studerats efter samråd i samband med projektering. Körspårsanalyser har gjorts på det bearbetade förslaget, vilket visar på en tillfredsställande framkomlighet för busstrafiken. Planbeskrivningen har kompletterats avseende information om att en ev. kapacitetsförstärkning av Roslagsbanan kan innebära annat än dubbelsträvsutbyggnad. Dagvattenhanteringen har studerats vidare inför granskning och bedöms inte ge några negativa konsekvenser för Roslagsbanan. Efter samrådet har fastighetsbestämnings-förrättningen ägt rum och frågan om förrättningskostnaderna har hanterats i den.

10. E.ON Energidistribution AB

E.ON Energidistribution AB har markförlagda kablar, en luftledning för lågspänning, kabelskåp samt en transformatorstation inom planområdet.

E.ON påminner om regler och riktlinjer vid markarbeten i anslutning till kablar och luftledningar.

E.ON anser att områden för transformatorstation och pumpstation i plankartan bör separeras och påminner om riktlinjer för storlek på E-området, säkerhetsavstånd och placering. Vad gäller utformning av transformatorstationen anser de att frågan bör hanteras i bygglovskedet, och vill därför att planbestämmelserna f1 och f2 tas bort.

Samtliga kostnader i samband med planens genomförande, inklusive bland annat flytt av transformatorstationen, bekostas av den som begär åtgärden. E.ON anser att detta bör framgå av genomförandebeskrivningen.

Kommentar: Planförslaget har bearbetats så att en flytt av transformatorstationen inte längre krävs, utan den kan ligga kvar i befintligt läge. Ett separat E-område för detta föreslås för att säkerställa

nödvändiga funktioner och säkerhetsavstånd. Gestaltungsbestämmelserna syftar till att få en sammanhållen gestaltning av komplementbyggnader i anslutning till stationsområdet och bör därför hanteras i detaljplanen. Eftersom nuvarande nätstation avses ligga kvar kommer inte gestaltungskrav att bli tillämpliga förrän nuvarande nätstation byggs om och ersätts. Genomförandedelen av planbeskrivningen har uppdaterats med att om inget generellt markavtal har träffats kommunen och ledningsägare, gäller som utgångspunkt att flytt av ledningar bekostas av den som har initierat åtgärden.

Under 2025 har teknisk konsult, på uppdrag av kommunen, genomfört en ledningssamordning utifrån kända förutsättningar. I maj respektive september 2025 har avstämning skett mellan teknisk konsult och E.ON. Energidistribution. Utformningen av elanläggningar kommer behöva detaljstuderas vid genomförande av detaljplanen.

Gemensamma yttranden

Nedan följer sammanfattning av och svar på de yttranden som skickats in eller skrivits under av tre eller fler personer. Dessa yttranden har skickats in och/eller skrivits under av både sakägare och privatpersoner som ej är sakägare.

I I. Gemensamt yttrande I

Synpunktslämnarna motsätter sig planförslaget eftersom det innebär att möjligheten till parkeringsplatserna utanför radhusen längs Västra Banvägen tas bort. De boende använder idag parkeringsplatserna som gästparkering och för att parkera större bilar som inte ryms på uppfarten eller i garaget, vilka är dimensionerade med 1960-talsstandard. De är även negativa till att planförslaget innebär en ökad trafikbelastning på Västra Banvägen eftersom den är skolväg för många barn.

Inskickat av:

Sakägare 8, 11, 16, 18, 19, 23, 26

Privatperson 1, 2, 3, 4, 8, 10, 15, 16, 29

Kommentar: Behovet och möjligheten att parkera bilar längs gatan har studerats vidare inför granskningskedet, men antalet platser och utformningen av dessa är inget som regleras i plankartan. Inom område planlagt som gata finns stor flexibilitet i utformningen, där framkomligheten för olika trafikslag, dagvattenhantering och övriga funktioner ska hanteras. Det exakta antalet parkeringsplatser och lokaliseringen av dem är inte en fråga för detaljplanen utan studeras vidare vid byggprojekteringen. Generellt gäller att parkering för boende ska lösas på den egna fastigheten, vilket också bedöms vara möjligt på berörda radhusfastigheter. Inför granskning har förslaget till gatoutformning vidarebearbetats, vilket innebär att befintligt antal parkeringsplatser längs gatans södra del, längs radhusen, bibehålls men placeras i kortare parkeringsfickor med utrymme för träd emellan. Således förväntas planförslaget inte innebära någon förändring avseende möjligheten till parkering längs angränsande gator i denna del av området.

Förutom de bussar som eventuellt kommer trafikera gatans norra del så bedöms inte detaljplanen generera ytterligare trafik. Körbanebredden föreslås vara oförändrad, förutom längs den del som förbereds för buss. Generellt prognostiseras viss ökning av trafik, bland annat till följd av exploatering på andra platser i kommunen. Denna prognostiserade trafikökning och påverkan på Västra

Banvägen bedöms dock som ringa. Ett av syftena med detaljplanen är att öka trafiksäkerheten, detta sker bland annat genom separat gång- och cykelbana, så att oskyddade trafikanter ska kunna röra sig säkert längs med hela Västra Banvägen.

12. Gemensamt yttrande 2

Synpunktslämnarna motsätter sig planförslaget eftersom det innebär en ökad trafik i området och ökad risk för översvämning vid skyfall. Planförslaget innebär bland annat att dagvatten vid skyfall kommer att ledas söderut längs järnvägen mot en ny översvämningsyta längst söderut vid Västra Banvägens korsning med Tunavägen. De boende menar att detta kommer att innebära försämrade förutsättningar för att omhänderta dagvatten vid skyfall och i förlängningen innebära en risk för översvämning på privata fastigheter.

Vidare anser de boende att trafiksäkerheten och framkomligheten för uttrycksfordon i området behöver stärkas genom ett antal åtgärder. De föreslår att:

- En ny ringled anläggs norr om Åkersberga för att avlasta väg 276
- Väg 276 byggs om för högre kapacitet
- En ny järnvägs-korsning/plankorsning byggs längs Västra Banvägen

De vill även ta del av utredningar som genomförts avseende möjligheten att anlägga fler kopplingar för motortrafik över spåren.

Inskickat av:

Privatperson 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 28, 30, 33, 34

Kommentar: Skyfallssituationen har studerats vidare inför framtagande av granskningsförslaget. Kommunen har bland annat tagit fram en förprojektering och höjdsättning av Västra Banvägen för att säkerställa att det inte uppstår några lågpunkter längs vägen som skulle kunna innebära problem med framkomlighet för räddningsfordon. Planförslaget har även bearbetats genom att parkmark har lagts till planområdet, detta för att säkerställa att åtgärder för att minska konsekvenserna vid skyfall kan vidtas genom att ändra marknivåer. Genomförd skyfallssimulering visar att de föreslagna åtgärderna förbättrar situationen jämfört med idag avseende påverkan på framkomlighet på berörda vägsträckor och påverkan på angränsande fastigheter. Kommunen säkerställer även att räddningsfordon vid extremfall kan ta sig över spåren vid Stationsvägen.

Kommunen har låtit ta fram trafikmätningar för Västra Banvägen vilka visar på en ringa ökning i hela området och att dessa minskar ju längre söder ut man kommer på Västra Banvägen i riktning mot Tuna. Trafikprognosen som finns framtagen för området som sträcker sig fram till 2030 med höjd för 2040 visar på fortsatt ringa ökning i området.

Frågan om nya och förbättrade vägkopplingar hanteras inte inom ramen för aktuell detaljplan.

13. Gemensamt yttrande 3

Synpunktslämnarna vill uttrycka en stark oro för hur parkeringssituationen kan bli om parkeringarna längs Västra Banvägen försvinner eller minskar i antal. Utöver att de boende i radhusen har behov av besöksparkering framhåller de även att Oceanparken är ett populärt utflyktsmål, att befintliga och planerade bostäder i närområdet har stort parkeringsbehov och att besökare till Järnvägsparken redan idag parkerar på Västra Banvägen. De föreslår att parkeringsplatser kan inrymmas mellan träden liknande lösningen vid Margretelundsvägen, men framhåller samtidigt att det snarare skulle behöva planeras in större parkeringsytor.

Underskrivet av

Sakägare 8, 11, 12, 22, 25, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43

Kommentar: Genom detaljplaneförslaget så ökar förutsättningarna att ta sig till järnvägsparken med gång- och cykel, samt kollektivtrafik. Det finns även parkeringsmöjligheter inom Åkersberga centrum vilket inte är inom rimligt avstånd till parken. För övriga synpunkter svar angående parkering under punkt 11, Gemensamt yttrande 1.

Sakägare

14. Sakägare 1–2

Sakägarna har frågor och synpunkter kopplade till gatans utformning samt betonar vikten av att bevara den befintliga karaktären i området.

Sakägarna ifrågasätter om antalet parkeringsplatser kommer att vara tillräckliga och föreslår att trädraden placeras på andra sidan gatan längs med spårområdet. Cykeltrafiken föreslås koncentreras till en 3,5 meter bred cykelbana medan gångbanan bevaras som den är idag.

Sakägarna uttrycker oro för trafiksäkerheten längs Västra Banvägen och anser att genomfart bör förbjudas. Sakägarna föreslår att man överväger att installera fartkameror för att minska hastighetsöverträdelserna. För att sänka hastigheten ytterligare förespråkar de även användningen av pop-up farthinder. Dessa temporära farthinder anses vara effektiva och säkra, då de inte påverkar miljön negativt genom ökad bränsleförbrukning och utsläpp vid accelerationer och inbromsningar.

Kommentar: Se svar angående parkering under punkt 11, Gemensamt yttrande 1.

Aktuellt förslag till utformning av gatumarken innebär att en tre meter bred gång- och cykelbana placeras utmed spåren och att gångbanan utmed radhusen bevaras, något bredare än idag. Frågan om eventuell fartreglering och förbud mot genomfart inom gatumark regleras inte i en detaljplan.

15. Sakägare 3

Sakägaren anser att det är olämpligt att bussar ska trafikera Västra Banvägen eftersom det innebär miljöproblem och stor trafikfara för förskolebarnen, boende på Västra

Banvägen och besökare till Järnvägsparken. Sakägaren presenterar tre alternativa lösningar för busstrafiken.

Det första alternativet som presenteras är att bussen leds under järnvägen vidare till de busshållplatser som redan finns vid Åkersberga station. Det andra alternativet är att station Åkers Runö används som knutpunkt för den planerade bebyggelsen och att bussen därför inte trafikerar Åkersberga station. Om bussen inte kan ledas till resecentrum föreslår Sakägaren att vändplats och rastplats anläggs på fastigheterna Tuna 3:57-58 alternativt att en delvis enkelriktad vändslinga med hållplatser anläggs på fastigheterna Tuna 3:181-182.

Kommentar: Gällande de två första alt för busstrafiken se svar angående busstrafikering under punkt 8, Naturskyddsföreningen. Beträffande vändplats / rastplats inom fastigheterna Tuna 3:57-58 så är bedömningen att det är för långt avstånd till stationen, för att det ska fungera som bytespunkt önskas kortare avstånd. Det finns även ett planbesked för fastigheterna där kommunen har ställt sig positiv till en annan utveckling inom dem.

16. Sakägare 4

Sakägare skulle vilja att ni tar er ut och mäter vägen och möjligheterna till breddning då avståndet till Roslagsbanan behöver tas hänsyn till. För dem som parkerar på tomten krävs manövreringsutrymme när man backar ut, det behöver beaktas.

Det behövs plats för besökare att parkera. Det går ej att minska antalet parkeringsplatser.

Sakägaren har utöver det skrivit under *Gemensamt yttrande 3*.

Kommentar: Plankartan baseras på aktuellt och uppdaterat kartunderlag, där inmätningar utförts under planprocessen. Utrymmet utanför radbus- och villafastigheterna, omfattande gångbana och körbana, uppgår till över sju meter vilket bedöms vara tillräckligt för att kunna backa och manövrera en bil. För övriga synpunkter, se kommentar punkt 11, Gemensamt yttrande 1.

17. Sakägare 5

Sakägaren inkom med fråga under samrådet: Vart ska bussen på Västra Banvägen gå och varför?

Gatan är redan trafikerad av bilar som inte kan hålla hastigheten och en bredare väg kommer innebära mer trafik och ihållande hög hastighet. Vi har dessutom tåget precis utanför.

Kommentar: Se svar angående busstrafik under punkt 8. Naturskyddsföreningen.

18. Sakägare 6

Sakägaren framhåller att busstrafiken kommer att innebära ökade bullernivåer och luftföroreningar vilket får negativa konsekvenser för människors hälsa. Breddningen av vägen innebär att trafiken kommer att passera två meter närmare bostäderna än idag vilket sakägaren anser kommer att innebära en försämrad boendemiljö och en värdesänkning av lägenheterna. Hen föreslår därför att breddningen görs på motsatt sida av Västra Banvägen än vad som i dagsläget föreslås.

Kommentar: Uppdaterade bullerberäkningar utifrån aktuella trafikprognoser har tagits fram efter samråd, vilka visar på att busstrafiken kommer att leda till ökat buller. Emellertid bedöms inte de negativa konsekvenserna avseende luftkvalitet och buller bli större än att de kan accepteras i en central tätortsmiljö och särskilda åtgärder bedöms inte krävas på gatumark för att begränsa buller vid bostäderna för att uppnå gällande riktvärden. Breddningen av gatan har gjorts åt båda sidor av gatan, bland annat för att kunna få en anpassning till järnvägsparken som begränsar intrång.

19. Sakägare 7

Sakägaren anser att busstrafik på Västra Banvägen medför en stor försämring av miljön längs vägen.

Hen anser att förslaget att uppföra bullerplank vid förskolorna kommer att innebära stora negativa konsekvenser för förskolebarnens miljö. Vidare anser hen att den föreslagna avsmalningen av vägen kommer att leda till miljöproblem på grund av tomgångskörning.

För att undvika problemen som busstrafikering medför föreslår sakägaren samma alternativa lösningar som Sakägare 3 gör i sitt yttrande (se yttrande nr 12 ovan).

Kommentar: Utformningen av busshållplats och vändyta har studerats vidare inför granskning varefter den föreslagna avsmalningen av körbana tagits bort.

Eventuellt behov och placering av bullerplank mot förskolegårdarna har studerats vidare efter samrådet. Ett bullerplank visar på positiva effekter på förskolegårdarna närmast gatan. Dialog har förts med berörda förskolor efter samrådet. Kommunen bedömer efter detta att ett eventuellt bullerplank inte upplevs ha en negativ inverkan på verksamheten.

Se tidigare svar angående busstrafik under punkt 8.

20. Sakägare 8

Sakägaren har skickat in respektive skrivit under *Gemensamt yttrande 1* och *3*. Se sammanfattning och kommentar i avsnittet *Gemensamma yttranden* ovan.

21. Sakägare 9–10

Sakägarna motsätter sig att Västra Banvägen görs om till en stadsgata eftersom det innebär att parkeringsplatser försvinner. De anser att ombyggnationen kommer att

leda till en ökad trafikbelastning vilket de är negativa till eftersom det bor många barn i området och trafiksituationen redan idag är problematisk.

Kommentar: Se svar under punkt 11, Gemensamt yttrande 1.

22. Sakägare 11

Sakägaren har skickat in *Gemensamt yttrande 1*. Se sammanfattning och kommentar i avsnittet *Gemensamma yttranden* ovan.

23. Sakägare 12

Privatpersonen anser att det är ett dåligt förslag att bygga ut Västra Banvägen och möjliggöra för busstrafik. Hen anser att det inte är lämpligt med mer trafik på vägen eftersom det bor många barnfamiljer i radhusen och eftersom radhusens utfarter innebär många korsningspunkter. Hen ifrågasätter behovet av att trafikera sträckas med buss när Roslagsbanan går parallellt med gatan.

Hen anser att parkeringsplatserna längs vägen behöver finnas kvar för att tillgodose behovet av besöksparkering till radhusen och till lekplatsen.

Privatpersonen föreslår att genomfart förbjuds på Västra Banvägen för att skapa en bättre boendemiljö.

Sakägaren har även skrivit under *Gemensamt yttrande 3*. Se sammanfattning och kommentar i avsnittet *Gemensamma yttranden* ovan.

24. Sakägare 13–14

Sakägarna anser att den föreslagna borttagningen av parkeringsplatser kommer att leda till ytterligare parkeringsproblem.

Busstrafikens kapacitetsökning anser de bör koncentreras till Åkersberga station där nödvändig infrastruktur redan finns tillgänglig.

Sakägarna anser att busstrafik längs Västra Banvägen är olämpligt eftersom det finns förskolor och lekpark i området. De vänder sig emot benämningen stadsgata och framhåller att en sådan utveckling inte finns i kommunens Översiktsplan.

Sakägarna har synpunkter kring den föreslagna lösningen för hantering av skyfall och uttrycker oro för att förutsättningarna för omkringliggande fastigheter att hantera dagvatten förändras. De undrar om växtlighet som kan hantera stora vattenmängder är en del av detaljplanen.

Kommentar: Se svar angående parkering och busstrafik under punkt 11, Gemensamt yttrande 1.

Begreppet stadsgata omnämns inte i planhandlingarna, där översiktsplanens intention om att utveckla Västra Banvägen som huvudgata i stället framgår. Kommunens hemsida uppdateras med rätt

benämning. Hanteringen av skyfall har studerats vidare efter samrådet, med inriktning att förbättra förutsättningarna jämfört med nuläget. Enligt den senaste skyfallsutredningen så är bedömningen... vilket beskrivs mer på sid XX o plan- och genomförandebeskrivningen. Parkeytor och gröna möbleringszoner är tillsammans med höjdsättning av gator en viktig del i att hantera detta.

25. Sakägare 15

Sakägaren har skickat in *Gemensamt yttrande 1*. Se sammanfattning och kommentar i avsnittet *Gemensamma yttranden* ovan.

26. Sakägare 16

Sakägaren har skickat in *Gemensamt yttrande 1*. Se sammanfattning och kommentar i avsnittet *Gemensamma yttranden* ovan.

27. Sakägare 17

Sakägaren menar att genomförandet av detaljplanen Tuna 6:151 m.fl. kommer att medföra att den översvämningsyta som pekas ut i det aktuella planförslaget blir bebyggd och att vattnet därmed inte kommer att ha någonstans att ta vägen. Sakägaren anser att det finns en betydande risk att vattnet fortsätter rinna över Tunavägen.

Vidare efterfrågar sakägaren information om hur trafikflödena kommer att se under genomförandet och var uppställningsyta, arbets- och personalbodas kommer att placeras. Om tanken är att nyttja marken mellan Åkersbergavägen och Ansgariusvägen anser sakägaren att kommunen bör ta fram förslag till säkerhetsåtgärder tas fram eftersom det kommer att leda till ökad trafik kring järnvägsövergången i rusningstid.

Kommentar: Den utpekade översvämningsytan avses inte bebyggas vid genomförande av detaljplanen för Tuna 6:151. Skyfallshanteringen har studerats vidare inför framtagande av granskningshandling. Se kommentar till Länsstyrelsens yttrande (1), sid 6. Frågan om genomförande under byggandet av vägen regleras inte i detaljplanen utan hanteras vid genomförandet av detaljplanen.

28. Sakägare 18

Sakägaren har skickat in *Gemensamt yttrande 1*. Se sammanfattning och kommentar i avsnittet *Gemensamma yttranden* ovan.

29. Privatperson 19

Privatpersonen har skickat in *Gemensamt yttrande 1*. Se sammanfattning och kommentar i avsnittet *Gemensamma yttranden* ovan.

30. Sakägare 20

Sakägaren är positiv till att Västra Banvägen föreslås övergå till kommunal drift samt till att cykelvägen byggs ut. Hen motsätter sig den minskning av parkeringsplatser förslaget innehåller och framhåller att de boende i radhusen behöver parkeringarna längs Västra Banvägen för att kunna ta emot bilburna besökare. Hen föreslår att förslaget justeras så att den parkeringsplats som finns utanför Västra Banvägen 26–30 finns kvar.

Kommentar: Se svar ang parkering under punkt 11, Gemensamt yttrande 1.

31. Sakägare 21

Sakägaren anser att Västra Banvägen inte bör trafikeras med buss eftersom det innebär stora mängder buller och avgaser. Att smalna av vägen längs förskolan för på- och avstigning anser hen är ett dåligt förslag.

Kommentar: Se kommentar angående busstrafikering under punkt 8, Naturskyddsföreningen.

Utformningen av busshållplats och vändyta, inklusive avsmalning av körbanan, har studerats om och ändrats inför granskningsskedet, varpå avsmalningen tagits bort.

32. Sakägare 22

Sakägaren undrar hur behovet av gästparkeringar för radhusen ska tillgodoses när parkeringarna försvinner.

Kommentar: Se svar ang parkering under punkt 11, Gemensamt yttrande 1.

33. Sakägare 23

Sakägaren har skickat in respektive skrivit under *Gemensamt yttrande 1* och *3*. Se sammanfattning och kommentar i avsnittet *Gemensamma yttranden* ovan.

34. Sakägare 24–25

Sakägarna framför ett antal förslag till justeringar av planförslaget som kan leda till att kommunen inte behöver lösa in mark av villorna och att parkeringsplatserna kan vara kvar. Sakägarna föreslår att kommunen utreder möjligheten att byta mark med Trafikförvaltningen och att ett eventuellt framtida extraspår placeras öster om Roslagsbanan, att det endast anläggs gångbanor på båda sidor om vägen i den norra delen samt att trädraden tas bort till förmån för grönskan som redan finns på villaträdgårdarna.

Kommentar: Att flytta reservat för eventuellt dubbelspår till den östra sidan av vägen bedöms inte rimligt att genomföra, bland annat med hänsyn till befintliga gator och fastigheter. Det område som planläggs som gata utmed villorna är redan i gällande detaljplan (från 1960-talet) utlagt som allmän plats (gatumark). Kommunen gör bedömningen att det oberoende av placering av spårreservatet är

viktigt att inte minska utrymmet för gatumark i förhållande till gällande detaljplan, för att långsiktigt kunna säkerställa framkomlighet för såväl bilar som oskyddade trafikanter samt att ha tillräckliga ytor för dagvattenhantering, belysning, snö mm. Detaljplanen styr inte hur gatusektionen ska se ut, men det justerade förslaget som tagits fram till detaljplanen efter samråd innebär en avsmalning av grönskan utmed villorna och att träd av utrymmesskäl inte placeras utmed tre av fem tomter. Exakt placering av träd regleras dock inte i en detaljplan utan den frågan studeras vidare vid ett eventuellt genomförande.

35. Sakägare 26

Sakägaren har skickat in respektive skrivit under *Gemensamt yttrande 1* och *3*. Se sammanfattning och kommentar i avsnittet *Gemensamma yttranden* ovan.

36. Sakägare 27–29

Sakägarna vill inte ha bussar på Västra Banvägen och skriver under på de alternativa lösningar som framförs av Sakägare 3 (yttrande nr 12 ovan). Till sitt yttrande har sakägarna även bifogat en skrivelse om detaljplaneförslaget som lämnats in till bostadsrättsföreningen Spårets ordförande.

Kommentar: Se kommentar till punkt 11, Gemensamt yttrande 1. Skrivelse till BRF Spårets styrelse kommenteras inte i denna samrådsredogörelse.

37. Sakägare 30–31

Sakägarna har frågor om den markinlösen som kommer att behövas som en konsekvens av planförslaget. De undrar hur markinlösen går till, när i processen det sker, vem som värderar marken, står för finansiering och genomförande samt om de har möjlighet att påverka utformningen. Utöver det undrar de vad det innebär att kommunen blir huvudman för gatan och om de fortsatt kommer att vara medlemmar i vägföreningen. De framhåller att de vill kunna nyttja sin uppfart under genomförandet.

Kommentar: Möte har ägt rum i maj 2025 där kommunen har försökt att besvara frågorna. Inlösen av marken som planläggs som allmän plats med kommunalt huvudmannaskap kommer att ske efter att detaljplanen har fått laga kraft. Inlösen av mark genomförs genom ansökan om lantmäteriförrättning till Lantmäteriet. Marken värderas av extern värderare och resultatet av värderingen utgör grund för diskussion om ekonomisk ersättning för marken. I samband planering av ombyggnationen av Västra Banvägen kommer markägare som har uttryckt intresse att vara involverade vid arbeten som påverkar deras fastigheter att kontaktas. Att kommunen blir huvudman innebär att kommunen ansvarar för drift och skötsel av allmän plats, dvs gator och parkmark. För den del av uppfarten som ligger på allmän plats ansvarar kommunen för snöröjning.

38. Sakägare 32–33

Sakägarna har skrivit under *Gemensamt yttrande 3*. Se sammanfattning och kommentar i avsnittet *Gemensamma yttranden* ovan.

39. Sakägare 34–35

Sakägarna har skrivit under *Gemensamt yttrande 3*. Se sammanfattning och kommentar i avsnittet *Gemensamma yttranden* ovan.

40. Sakägare 36–37

Sakägarna har skrivit under *Gemensamt yttrande 3*. Se sammanfattning och kommentar i avsnittet *Gemensamma yttranden* ovan.

41. Sakägare 38–39

Sakägarna har skrivit under *Gemensamt yttrande 3*. Se sammanfattning och kommentar i avsnittet *Gemensamma yttranden* ovan.

42. Sakägare 40

Sakägaren har skrivit under *Gemensamt yttrande 3*. Se sammanfattning och kommentar i avsnittet *Gemensamma yttranden* ovan.

43. Sakägare 41

Sakägaren har skrivit under *Gemensamt yttrande 3*. Se sammanfattning och kommentar i avsnittet *Gemensamma yttranden* ovan.

44. Sakägare 42

Sakägaren har skrivit under *Gemensamt yttrande 3*. Se sammanfattning och kommentar i avsnittet *Gemensamma yttranden* ovan.

45. Sakägare 43–44

Privatpersonerna har skrivit under *Gemensamt yttrande 3*. Se sammanfattning och kommentar i avsnittet *Gemensamma yttranden* ovan.

46. Sakägare 45 och sakägare 28

Sakägarna vill protestera mot planerna på att trafikera Västra Banvägen med buss. Busstrafikeringen innebär att bostadsrättsföreningen Spåret förlorar 80 parkeringsplatser samt dessutom risk för ökat buller, tomgångskörning och avgaser.

Kommentar: Se kommentar angående busstrafikering under punkt 8, Naturskyddsföreningen. Eventuell påverkan på luft och buller från eventuell busstrafikering bedöms som acceptabel i en central tätortsmiljö.

Kommunen har sedan samrådet genomfört beläggningsstudier på BRF Spårets fastigheter vid ett flertal tillfällen och vid olika tider på dygnet. Studierna visar att det finns ett betydande överskott av parkeringsplatser, där omkring hälften av platserna mellan Västra Banvägen och spåret som regel står outnyttjade. Efter bearbetning av förslag inför granskning så har ytan för busstrafikering reviderats vilket innebär att ca 60 parkeringsplatser påverkas. Några av dessa platser bedöms kunna ersättas, dels genom kompletteringar och effektivisering i anslutning till befintliga parkeringsplatser, dels genom överlåtelse av mark i anslutning till övergången mot Stationsvägen.

Kompensation för ianspråktagna parkeringsplatser har studerats vidare under planprocessen i dialog med BRF Spåret.

47. Sakägare 46

Sakägaren anser att gångtrafikanter och cyklister ska separeras samt att så många parkeringsplatser som möjligt bör bevaras.

Sakägaren är emot busstrafikering längs Västra Banvägen och anser att vändslangan och hållplatsen inte är lämpligt placerad. Hen föreslår att busstrafiken dras under järnvägen mot Åkersberga station via Stationsvägen istället.

Hen påpekar även att uppgiften om att det funnits en övergång vid Orionvägen är felaktig, den nu stängda övergången låg vid Neptunivägen.

Sakägaren är positiv till att kommunen tar över huvudmannaskapet och framhåller att belysningen bör förbättras med tätare belysningspunkter.

Kommentar: Se kommentar avseende parkering under punkt 11, Gemensamt yttrande 1 samt angående busstrafikering under punkt 8, Naturskyddsföreningen. Planhandlingarna uppdateras med korrekt beskrivning av spårövergångar.

48. Sakägare 47

Sakägaren skriver under på synpunkterna som framförs i yttrandet från Sakägare 46 (yttrande nr 44 ovan).

49. Sakägare 48

Sakägaren efterfrågar ett antal förtydliganden kring detaljplanens påverkan på förskolan. De undrar hur barnen ska skyddas från ökade olycksrisker, hur påverkan på gården kommer att se ut och hur de kan förbereda sig på förändringarna. De efterfrågar förtydliganden kring hur kommunen anpassat detaljplanen utifrån förskolans säkerhet, utemiljö, bullerpåverkan, påverkan från luftföroreningar och planprogrammets ambition om att förskolor inte ska hamna i utsatta lägen.

Vidare önskar sakägaren att kommunen i det fortsatta arbetet överväger att:

- endast tillåta buss, gång och cykeltrafik på Västra Banvägen,
- öka utrymmet mellan busstrafiken och förskolan,
- förskolans grönyta utökas söderut,
- endast tillåta elbussar på sträckan,
- planförslaget generellt tar större hänsyn till parkmiljön vid järnvägsparken.

Kommentar:

Ett särskilt möte har hållits efter samrådet med Österåkers Montessori (240517) där verksamheten fått utveckla och getts svar på frågor.

Bullerutredningen har kompletterats inför granskning och möjligheten att dämpa buller med bullerplank har studerats. Planbeskrivningen uppdateras utifrån detta.

Påverkan från luftföroreningar är i nuläget så låg att det inte bedömts rimligt att anta att den väntade trafikökningen kan riskera att leda till riskabelt höga nivåer. Detta har därför inte studerats djupare i planprocessen.

Planens syfte är att förbättra för gående och cyklister och därmed öka trafiksäkerheten för dem. Sedan samrådet har även planförslaget justerats vad gäller timglaslösning så att inga bussar stannar i förskolans direkta närhet.

När det gäller planprogrammets ambition att inte placera förskolor i utsatta lägen uttrycks att detta gäller vid nylokalisering av förskolor inom programområdet.

Västra Banvägen är utpekad som en huvudgata i kommunens övergripande gatunät. Genomfart bedöms som viktig, bland annat för att kunna fördela trafik mellan olika gator i Åkersberga.

En eventuell utbredning av förskolegården mot söder påverkas inte av detaljplanen utan behöver i så fall lösas med berörd fastighetsägare som är BRF Spåret.

Kommunen styr inte över val av bussar och det är heller inget som kan regleras inom en detaljplan.

Parkmiljön i Järnvägsparken bedöms påverkas obetydligt av förslaget. Endast åtgärder i torgytan vid järnvägsövergången föreslås i mindre omfattning.

50. Sakägare 49

Sakägaren motsätter sig förslaget att trafikera Västra Banvägen med buss, särskilt på grund av de negativa konsekvenserna för förskolornas miljö. Hen anser att förslaget måste göras om och att en ny detaljplan avseende bussterminalen och resecentrum norr om järnvägen borde föregå fortsatt detaljplanearbete längs Västra Banvägen. Genom åtgärder kring resecentrum och vid den befintliga bussterminalen menar sakägaren att busstrafiken till bl.a. Kanalstaden kan dras på andra sidan järnvägen.

Sakägaren undrar om det gjorts någon riskanalys som tagit hänsyn till risken att en buss fastnar i avsmalningen utanför förskolan.

Hen anser att det inte är lämpligt att anlägga en busshållplats på Västra Banvägen eftersom resenärer som ska byta till Roslagsbanan vid Åkersberga station riskerar att behöva vänta tills bommarna går upp för att komma till tåget.

Kostnaderna för att flytta befintlig pump/transformatorstation anser sakägaren inte är rimliga i relation vinsten.

Kommentar: Se kommentar angående busstrafikering under punkt 8, Naturskyddsföreningen. Kapacitetsökningar krävs i VA-nätet, vilket bland annat kräver en uppdimensionering av pumpstationen. Placeringen i ett nytt läge möjliggör att befintlig station kan vara i drift under utbyggnaden av den nya stationen.

Den avsmalnade körbanan är inte längre aktuell, varför det inte är relevant att överväga en riskutredning för denna.

51. Sakägare 50

Sakägaren efterfrågar en större järnvägsövergång närmare centrum för att avlasta övergången vid Tunagård och stärka stationsområdet som stadens nav. Övergången skulle medföra att behovet av en vändslinga på Västra Banvägen samt behovet av att smalna av vägen vid förskolorna försvinner. Hen anser att den södra delen av Västra Banvägen som är kantad av radhus och villor inte lämpar sig för en stadsmässig utveckling. Parkeringsplatserna anser privatpersonen bör vara kvar och föreslår att de kan placeras mellan träden i den föreslagna trädraden.

Vidare framför hen att hantering av skyfall och förorenad mark innebär stora utmaningar som kommunen behöver ta höjd för.

Kommentar: I programmet för centrala Åkersberga uttrycks ambitionen att öka antalet korsningsmöjligheter över spåren. Detta hanteras emellertid inte i aktuell detaljplan och bedöms inte heller påverka behovet av vändyta för buss vid stationen. Se svar ang parkering under punkt 11, Gemensamt yttrande 1.

52. Sakägare 51

Sakägaren framhåller att trafiken i järnvägsövergången vid Tunagård kommer att öka markant till följd av utvecklingen i området och anser att den behöver åtgärdas trafiksäkerhetsmässigt. En kompletterande övergång närmare centrum skulle avlasta korsningen.

Privatpersonen motsätter sig en breddning av gatan i syfte att göra den mer trafikerad.

Kommentar: Järnvägsövergången vid Tunagård är inget som regleras i denna detaljplan, men kommunen för kontinuerlig dialog med Trafikförvaltningen och SL för att se över möjligheten till förbättringar. Breddningen av Västra Banvägen innebär inte ökade körbanebredder med syfte att öka trafikeringen, utan att skapa bättre ytor för oskyddade trafikanter och grönska.

53. Sakägare 52–53

Sakägarna är emot förslaget och anser att det är olämpligt att trafikera Västra Banvägen med buss. Istället bör man nyttja de befintliga busshållplatserna vid Åkersberga station. Vidare anser de att de föreslagna gång- och cykelvägarna inte är nödvändig då det redan finns i parken och på varsin sida om vägen.

Kommentar: Se kommentar angående busstrafikering under punkt 8, Naturskyddsföreningen samt angående gång- och cykelbanor under punkt 11, Gemensamt yttrande 1.

54. Sakägare 54

Sakägaren anser att det är olämpligt att trafikera Västra Banvägen med buss och framför ett antal skäl till detta. Eftersom det finns flera förskolor och en populär lekpark i området anser de att busstrafikering är olämpligt ur ett barnperspektiv. Vidare anser de att det redan idag finns god kollektivtrafikförsörjning i området och att busstrafiken kring Åkersberga station bör angöra på centrumsidan. De vill även motsätta sig förslaget till alternativ placering av bussvändslingan som Sakägare 3 framfört, som skulle innebära att den placerades vid Bergakyrkan.

Sakägaren är negativ till att detaljplanen kommer att innebära att det försvinner parkeringsplatser och anser att det behövs parkeringsmöjligheter på V Banvägen 3:182, Saturnusvägen och på tomten Tuna 3:57. De önskar information om hur parkeringsfrågan är tänkt att lösas i framtiden.

De önskar även information om hur korsningen Västra Banvägen/Österskärsvägen ska hanteras i framtiden och undrar om det genomförts några trafikmätningar i korsningen.

Vidare informerar sakägaren om att flera närliggande kvarter är belägna på gammal sjöbotten och undrar om hänsyn har tagits till detta i detaljplanen.

Kommentar: Se kommentar angående busstrafikering under punkt 8, Naturskyddsföreningen. Parkering för boende och besökare ska lösas inom kvartersmark. Gatuparkering mellan

Österskärsvägen och föreslagen bussvändplats bedöms inte vara nödvändigt i denna del av gatan, där det bland annat finns tillgång till besöksparkering i centrum inom gångavstånd.

Inför granskning har nya trafikprognoser tagits fram, bland annat baserade på aktuella trafikmätningar längs Västra Banvägen. Prognosen som sträcker sig fram till 2030 med höjd för 2040 visar på ringa trafikökningar längs Västra Banvägen. Korsningen Österskärsvägen/ Västra Banvägen har studerats inför granskningen och en möjlig utformning, som anpassats efter att bussar ska kunna svänga i korsningen, redovisas i planhandlingen. Inom ramen för detaljplanen är dock flexibiliteten stor i hur korsningen kan utformas och möjlighet finns att i framtiden finna andra lösningar än den nu redovisade.

Översiktlig geoteknisk utredning har tagits fram inför samrådet. Slutsatsen i dessa är att marken är lämplig för sitt ändamål, dvs gata. Där ges också rekommendationer om grundläggning inför kommande detaljprojektering.

55. Sakägare 55

Med hänsyn till den negativa påverkan på miljön kring Järnvägsparken ifrågasätter sakägaren varför man valt att trafikera Västra Banvägen med buss. Hen tror att det kommer att innebära långa köer i anslutning till parken.

Kommentar: Se kommentar angående busstrafikering under punkt 8, Naturskyddsföreningen

Privatpersoner (ej sakägare)

56. Privatperson 1

Privatpersonen har skickat in *Gemensamt yttrande 1*. Se sammanfattning och kommentar i avsnittet *Gemensamma yttranden* ovan.

57. Privatperson 2

Privatpersonen har skickat in *Gemensamt yttrande 1*. Se sammanfattning och kommentar i avsnittet *Gemensamma yttranden* ovan.

58. Privatperson 3

Privatpersonen har skickat in *Gemensamt yttrande 1*. Se sammanfattning och kommentar i avsnittet *Gemensamma yttranden* ovan.

59. Privatperson 4

Privatpersonen har skickat in *Gemensamt yttrande 1*. Se sammanfattning och kommentar i avsnittet *Gemensamma yttranden* ovan.

60. Privatperson 5

Privatpersonen skickade in mejl med fråga om kommunen kollat SL:s beräkningar om Västra Banvägen.

Kommentar: Kommunen har efterfrågat förtydligande från privatpersonen vilka beräkningar som avses, men har ej fått återkoppling.

61. Privatperson 6–7

Sakägarna motsätter sig planförslaget eftersom de anser att trafikering med buss inte är lämpligt i en tätbebyggd miljö som är en naturlig skolväg.

Kommentar: Se kommentar angående busstrafikering under punkt 8, Naturskyddsföreningen samt gemensamt punkt 11, Gemensamt yttrande 1.

62. Privatperson 8

Privatpersonen har skickat in *Gemensamt yttrande 1*. Se sammanfattning och kommentar i avsnittet *Gemensamma yttranden* ovan.

63. Privatperson 9

Privatpersonen uppger att det enligt uppgift tagits prover på Västra Banvägen som visar halter överskridande riktvärdena för PCB och alifater, och undrar om det har någon påverkan på planförslaget.

Kommentar: Planförslaget påverkas inte. Föroreningar hanteras enligt gällande riktlinjer i samband med genomförande.

64. Privatperson 10

Privatpersonen har skickat in *Gemensamt yttrande 1*. Se sammanfattning och kommentar i avsnittet *Gemensamma yttranden* ovan.

65. Privatperson 11

Privatpersonen är positiv till kommunens utveckling och framhåller bland annat den nya lekplatsen på Västra Banvägen som ett positivt tillskott. Hen är negativ till busstrafik på Västra Banvägen.

Privatpersonen tycker att Stationsvägen mellan Lidl och centrum är tråkig och borde utvecklas som Åkersbergas huvudgata med grönska och gång- och cykelväg.

Kommentar: Se kommentar angående busstrafikering under punkt 8, Naturskyddsföreningen. Delar av Stationsvägen omfattas av planprogrammet för Åkersberga stad, där en utveckling av gatan föreslås. Detta påverkar dock inte planförslaget.

66. Privatperson 12

Privatpersonen ifrågasätter behovet av att trafikera Västra Banvägen med buss, särskilt med hänsyn till att det får negativa konsekvenser för förskolebarnen som rör sig längs vägen. Hen anser även att parkeringsplatserna bör bevaras.

Kommentar: Se kommentar angående busstrafikering under punkt 8, Naturskyddsföreningen samt punkt 11, Gemensamt yttrande 1.

67. Privatperson 13

Privatpersonen är orolig för att markförhållandena i området begränsar möjligheterna till en stabil väg för tung trafik och undrar hur den frågan har tagits omhand i planarbetet.

Vidare anser hen att det redan idag saknas parkeringsplatser i området och att det även i framtiden kommer att behövas parkeringsplatser.

Eftersom den nya lekplatsen i Järnvägsparken är otroligt populär rör det sig många barn i området. Därför anser privatpersonen att det är extra viktigt att beakta barnperspektivet i detaljplanen. Hen tycker att planförslaget utgår från vuxnas bekvämlighet istället för barnens säkerhet och undrar hur Barnkonventionen beaktats i planarbetet.

Kommentar: Se kommentar ang mark under punkt 51, ang parkering under punkt 11, Gemensamt yttrande 1.

68. Privatperson 14

Privatpersonen anser att det bör planeras för en planskild överfart över järnvägen för biltrafik mellan Östra Banvägen och Västra Banvägen. Den nya överfarten bör placeras nära Eklidsvägen.

Kommentar: Möjlighet till planskild korsning är en mer strategisk fråga som ligger utanför arbetet med denna detaljplan.

69. Privatperson 15

Privatpersonen har skickat in *Gemensamt yttrande 1*. Se sammanfattning och kommentar i avsnittet *Gemensamma yttranden* ovan.

70. Privatperson 16

Privatpersonen har skickat in *Gemensamt yttrande 1*. Se sammanfattning och kommentar i avsnittet *Gemensamma yttranden* ovan.

71. Privatperson 17

Privatpersonen har skickat in *Gemensamt yttrande 2*. Se sammanfattning och kommentar i avsnittet *Gemensamma yttranden* ovan.

72. Privatperson 18

Privatpersonen har skickat in *Gemensamt yttrande 2*. Se sammanfattning och kommentar i avsnittet *Gemensamma yttranden* ovan.

73. Privatperson 19

Privatpersonen har skickat in *Gemensamt yttrande 2*. Se sammanfattning och kommentar i avsnittet *Gemensamma yttranden* ovan.

74. Privatperson 20

Privatpersonen har skickat in *Gemensamt yttrande 2*. Se sammanfattning och kommentar i avsnittet *Gemensamma yttranden* ovan.

75. Privatperson 21

Privatpersonen har skickat in *Gemensamt yttrande 2*. Se sammanfattning och kommentar i avsnittet *Gemensamma yttranden* ovan.

76. Privatperson 22

Privatpersonen har skickat in *Gemensamt yttrande 2*. Se sammanfattning och kommentar i avsnittet *Gemensamma yttranden* ovan.

77. Privatperson 23

Privatpersonen har skickat in *Gemensamt yttrande 2*. Se sammanfattning och kommentar i avsnittet *Gemensamma yttranden* ovan.

78. Privatperson 24

Privatpersonen har skickat in *Gemensamt yttrande 2*. Se sammanfattning och kommentar i avsnittet *Gemensamma yttranden* ovan.

79. Privatperson 25

Privatpersonen har skickat in *Gemensamt yttrande 2*. Se sammanfattning och kommentar i avsnittet *Gemensamma yttranden* ovan.

80. Privatperson 26

Privatpersonen har skickat in *Gemensamt yttrande 2*. Se sammanfattning och kommentar i avsnittet *Gemensamma yttranden* ovan.

81. Privatperson 27

Eftersom många barn och äldre vistas i området vill privatpersonen protestera mot busstrafik på Västra Banvägen. Hen efterfrågar en annan lösning och föreslår att busstrafiken för de nya områdena planeras mot Åkers Runö station.

Kommentar: Se punkt 11, Gemensamt yttrande 1.

82. Privatperson 28

Privatpersonen har skickat in *Gemensamt yttrande 2*. Se sammanfattning och kommentar i avsnittet *Gemensamma yttranden* ovan.

83. Privatperson 29

Privatpersonen har skickat in *Gemensamt yttrande 1*. Se sammanfattning och kommentar i avsnittet *Gemensamma yttranden* ovan.

84. Privatperson 30

Privatpersonen har skickat in *Gemensamt yttrande 2*. Se sammanfattning och kommentar i avsnittet *Gemensamma yttranden* ovan.

85. Privatperson 31

Privatpersonen framhåller att berörda vägar inom Österskärs vägförenings område inte är dimensionerade för en ökad trafik. Hen menar även att det borttagande av

parkeringsplatser som planförslaget innebär kommer att leda till att vägföreningens närliggande gatumark kommer att nyttjas till parkering, vilket vägföreningen inte har möjlighet att dimensionera mark för.

För att undvika ytterligare trafikbelastning av järnvägsövergången vid Tuna station anser privatpersonen att Västra Banvägen bör avslutas med en vändplan i söder.

Kommentar: I den norra delen av gatan, som planeras för busstrafik, kommer parkeringsplatser att tas bort för att förbättra för gång och cykel samt få till planteringar för att bl.a. kunna hantera dagvatten. Besöksparkering till boende ska lösas på enskilda fastigheter. Därutöver finns möjlighet till besöksparkering i centrum, samt längs med Västra Banvägens södra delar. Antalet parkeringsplatser längs gatans södra del bibehålls efter bearbetning, varför ingen ökad belastning väntas ske på vägföreningens gator i denna del av området. Se även kommentar avseende trafik och parkering under gemensamt yttrande 1.

Västra Banvägen är utpekad som en huvudgata i kommunens övergripande gatunät. Genomfart bedöms som viktig, bland annat för att kunna fördela trafik mellan olika gator i Åkersberga, samt vid åtkomst för Räddningstjänst om någon del av vägen skulle vara blockerad.

86. Privatperson 32

Privatpersonen är emot förslaget att anlägga en bussvändslinga på Västra Banvägen. Busstrafikeringen kommer enligt privatpersonen att leda till mer avgaser, särskilt vid den föreslagna avsmalningen utanför förskolorna. Hen framhåller att särskilt förskolebarnens miljö kommer att påverkas negativt.

Enligt privatpersonen bör man nyttja de befintliga busshållplatserna vid Åkersberga station genom att se till att bussen kan korsa Roslagsbanan, två alternativ till korsningspunkter är vid Båthamnsvägen och i Österskärsvägens förlängning.

Kommentar: Se kommentar avseende buss under punkt 11. Gemensamt yttrande 1. Förslaget har bearbetats varvid avsmalningen vid förskolorna har tagits bort.

87. Privatperson 33

Privatpersonen har skickat in *Gemensamt yttrande 2*. Se sammanfattning och kommentar i avsnittet *Gemensamma yttranden* ovan.

88. Privatperson 34

Privatpersonen föreslår att den befintliga plankorsningen för gång- och cykel vid Luffarbacken kompletteras så att den även medger biltrafik. Genom den kan bussar passera över spåren till bussterminalen vid Åkersberga station vilket skulle medföra att behovet av vändplan och rastplats längs Västra Banvägen försvinner.

Hen föreslår även att delar av Västra Banvägen närmast Tunagårds station nyttjas till pendlarparkering.

Kommentar: SL godkänner inte några nya korsningar över spåret som inte är planskilda. Deras önskemål är att alla ej planskilda korsningar byggs bort.

Revideringar av detaljplanen efter samrådet

Plan- och genomförandeskrivningen

- Uppdaterats avseende buller efter ny utredning
- Riskbedömning av bebyggelse nära spår har gjorts.
- Tydliggörande avseende kapacitetsökning på Roslagsbanan har gjorts
- Beskrivning av riskbedömning av skyfall och översvämning har uppdaterats
- Illustrationer och beskrivning av nytt förslag till gatuutformning/ bussvändslinga har gjorts.
- Mindre justeringar av administrativ karaktär, tex rättelse av sakfel avseende övergång över spår vid Orionvägen
- Har kompletterats med info om tillagt område för transformatorstation samt pumphus i söder respektive öster. Samt om placering och utformning av pumphus vid busstationen.

Plankartan

- Ny planområdesgräns vid bussvändslinga. Gatuområde flyttas. Torgyta skapas i anslutning till spårövergång. EV e-område i vändyta.
- Planområdet har utökats för e-område vid dykarledning vid Saturnusvägen
- Planområdet har utökats med parkmark vid Orionvägen för att hantera skyfall samt säkerställa kommunalt huvudmannaskap.
- Utökat planområde med e-område intill Tuna 1: 651 för att göra transformatorstation planenlig och inte ligga inom enskilt huvudmannaskap.
- Justering av plangräns mot BRF Spåret. Huvudsakligen mindre intrång än i samrådsförslag pga anpassad körbana mot Järnvägsparken
- Yta för plantering har tagits bort plankartan, detta för att ska mer flexibilitet vid ett genomförande. Ersätts med principsektion för planteringszon.
- Plankartans underlag förtydligas (grundkartan)
- Utökat planområde längs med spåret för att säkerställa gc-väg inom det som idag är BRF Spårets mark. Samt att BRF Spårets parkeringsplatser lyfts in i planområdet för att undvika hål i detaljplanen och flera överlappande detaljplaner.

- *Bestämmelse gällande strandskydd har lagts till.*
- *Bestämmelse beträffande utformning av funktionsbyggnader har lagts till.*

Maria Bengs

Planchef

Ingrid Kärsten

Planarkitekt