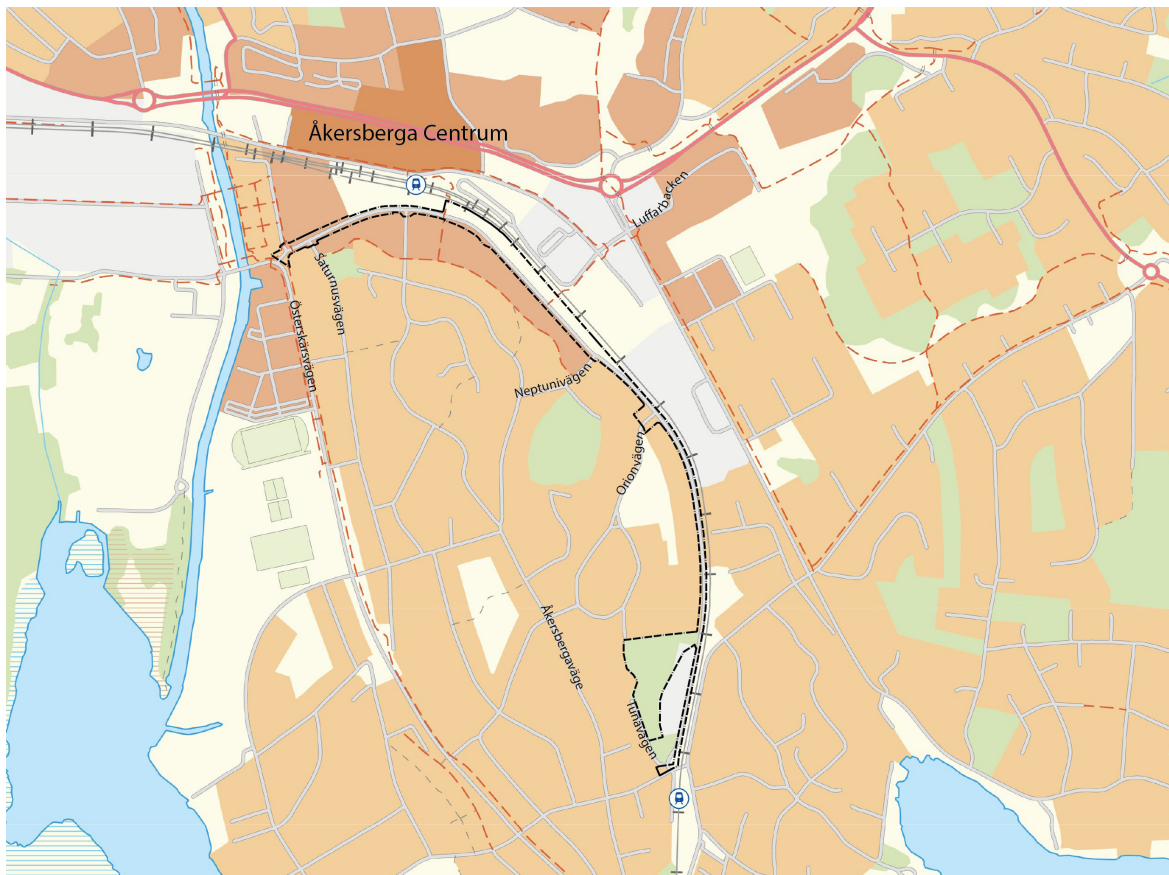


Detaljplan för Västra Banvägen

och del av Tuna 3:1, Österåkers kommun, Stockholms län

Upprättad den 24 september 2025 av Samhällsbyggnadsförvaltningen



Orienteringsbild

Handlingar:

- Plankarta med planbestämmelser, illustration
- Plan- och genomförandebeskrivning

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

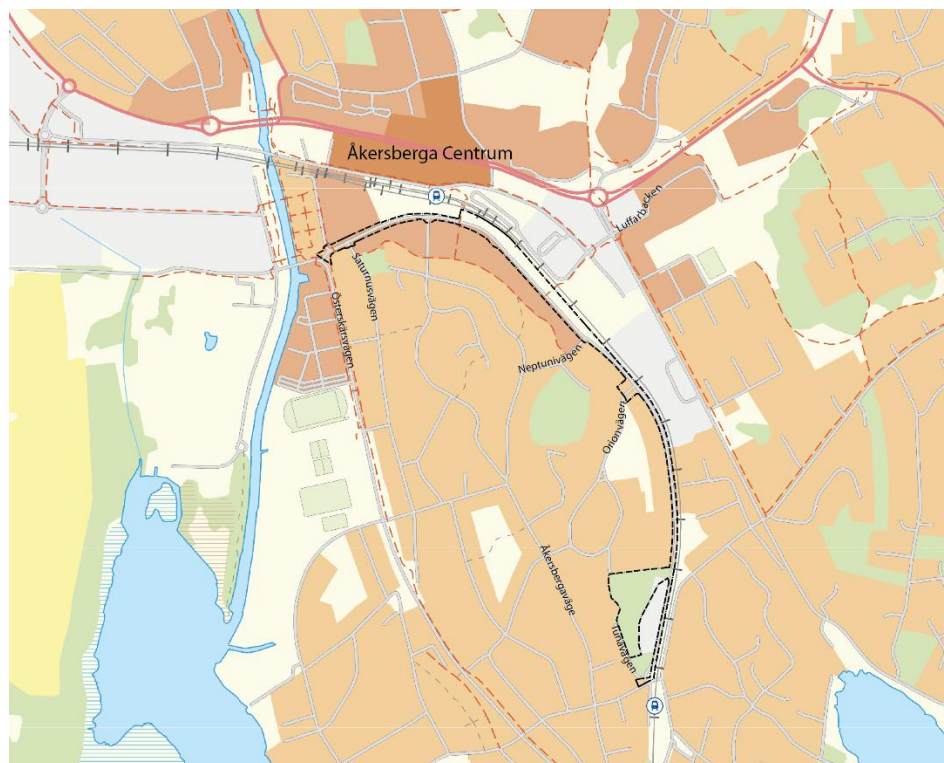
PLAN- OCH GENOMFÖRANDEBESKRIVNING

Plan- och bygglagen (2010:900), i dess lydelse från 2 januari 2015, har tillämpats vid framtagandet av detaljplanen. Detaljplanen hanteras med standardförfarande.

PLANHANDLINGAR

Till planförslaget hörande handlingar:

- Plankarta med bestämmelser
- Illustrationsplan
- Plan- och genomförandebeskrivning
- Intrångskarta



Figur 1. Orienteringskarta.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

PLANHANDLINGAR	1
INNEHÅLLSFÖRTECKNING	2
DETALJPLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG	4
Syfte.....	4
Huvuddrag	4
PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR.....	5
Lägesbeskrivning och areal.....	5
Markägoförhållanden.....	7
TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN	8
Nationella och regionala intressen.....	8
Översiktliga planer och program	8
Gällande detaljplaner.....	11
Undersökning av betydande miljöpåverkan.....	13
FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR	14
Stads- och landskapsbild	14
Naturmiljö.....	18
Kulturmiljö och fornlämningar.....	21
Trafik och mobilitet.....	24
Rekreation och lek	41
Vattenområden.....	42
Teknisk försörjning.....	44
Hälsa och säkerhet	49
GENOMFÖRANDEFRÅGOR.....	61
Administrativa frågor.....	61
Organisatoriska frågor.....	61
Ekonomiska frågor	63
Fastighetsrättsliga frågor	64
KONSEKVENSER AV PLANENS GENOMFÖRANDE	75
Ekologiska konsekvenser.....	75
Sociala konsekvenser	75
Ekonomiska konsekvenser	76
Konsekvenser i byggskede.....	77

MEDVERKANDE TJÄNSTEPERSONER.....	78
UTREDNINGAR OCH UNDERLAG.....	79

DETALJPLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG

Syfte

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra en breddning av Västra Banvägen för att skapa bättre utrymme för busstrafik samt tryggare och säkrare gång- och cykelstråk i en attraktiv gatumiljö. Redan idag är Västra Banvägen, samt omgivande naturmark inom del av fastigheten Tuna 3:1 allmän plats enligt gällande detaljplaner. Den nya detaljplanen syftar till att låta ovan delar fortsatt vara allmän plats men övergå till kommunalt huvudmannaskap. Detaljplanen syftar även till att möjliggöra en kapacitetstärkning av VA-nätet under Västra Banvägen. Detta för att möta framtida behov, hantera dagvatten innan det når recipienten, samt att genom förändrad höjdsättning av Västra Banvägen möjliggöra ytlig avrinning av skyfallsvatten längs med vägen till Åkers kanal.

Detaljplanen ingår som en del av planprogrammet för Åkersberga stad – centrumområdet. Planprogrammet visar hur Åkersberga kan utvecklas med en tät centrumkärna och fler bostäder. Vilket är i linje med kommunens översiktsplan, visionen för centrala Åkersberga och kommunens åtaganden i Sverigeförhandlingen. Enligt planprogrammet föreslås Västra Banvägen utvecklas som en attraktiv huvudgata med plats för busstrafik, separerad cykelbana, träd, planteringar och dagvattenhantering längs med vägen. Kopplingarna mellan centrala Åkersberga och den västra sidan av spåret samt kanalen ska stärkas. De åtgärder som planen syftar till att möjliggöra är en viktig förutsättning för den planerade utvecklingen i Åkersberga centrum, i enlighet med planprogrammet.

Huvuddrag

Västra Banvägen är en centralt belägen, enskilt förvaltd väg i Åkersberga. Vägen omfattar en sträcka på ca 1,7 kilometer och är i dagsläget smal och saknar goda förutsättningar för gång- och cykeltrafikanter att röra sig tryggt och säkert längs med hela sträckan. I södra delen av Västra Banvägen ligger vägbanan delvis på mark som ägs av Storstockholms Lokaltrafik AB. Denna mark är avsedd att möjliggöra en utbyggnad till dubbelspår sydost om Åkersberga station om det i framtiden skulle bli aktuellt.

Väster om Västra Banvägens mest sydliga del finns en skogsbeklädd höjd, planlagd som park med enskilt huvudmannaskap. Kullen är svårtillgänglig och innehåller en fornlämning.

Detaljplanen omfattar Västra Banvägen och det parkområde som ligger i anslutning till vägens mest sydliga del.

Planförslaget innebär att vägområdet, med bl.a. gc-vägen breddas och att huvudmannaskapet för såväl vägen (dvs. gatumark, gc-vägar och angränsande

grönytor) som naturområdet övergår till kommunen. Den allra största delen av planområdet utgörs av ytor som redan idag är allmän plats, gata, och vars användning inte ändras i den nya detaljplanen. Den norra delen av Västra Banvägen utformas för att rymma busstrafik mellan Österskärsvägen och Åkersberga station. I nära anslutning till stationen ges utrymme för en bussvändplats och angränsande torgyta. Planen rymmer även byggnader för tekniska anläggningar i form av pumpstationer och transformatorstationer, samt en mindre rastlokal för SL:s personal. I och med att en ökning av hårdgjorda ytor föreslås är det nödvändigt att avsätta yta för skyfallshantering samt fördröjning och rening av dagvatten innan det når recipienten Åkers kanal. En kombination av åtgärder föreslås, exempelvis i form av magasin, skelettjor, planterade makadamdiken och skålformade gräsytor, både inom gatumark och parkmark.

För att möjliggöra förbättrad framkomlighet för gång och cykel längs Västra Banvägen föreslås en gång- och cykelväg anläggas på den nordöstra sidan av vägen. Gång- och cykelvägen bidrar till att stärka kopplingen från den södra/västra sidan av spåren till Åkersberga station och centrum. För att säkerställa att gatan ges en attraktiv, grön karaktär och möjlighet att möta framtida klimatförändringar, ges utrymme för gatutråd, perenner och låga buskar i planteringsytorna längs hela gatan.

De åtgärder som föreslås längs vägen innebär att gatumarken i den norra delen av planområdet behöver breddas. Delar av angränsande fastigheter kommer därmed att behöva ianspråktagas. Gällande detaljplan innebär att delar av befintliga villafastigheter redan idag är planlagda som gata. Dessa ytor kommer även i den nya detaljplanen utgöras av gatumark, som genom planändringen ges kommunalt huvudmannaskap.

Den föreslagna gång- och cykelvägen går delvis på fastigheten Tuna 6:50. Fastigheten Tuna 6:50 ägs av Storstockholms Lokaltrafik AB (SL) och är reserverad för en eventuell framtida dubbelspårsutbyggnad av Roslagsbanan. Kommunen och SL har i augusti 2023 ingått ett tidsbegränsat nyttjanderättsavtal som ger kommunen rätt att anlägga en gång- och cykelbana med tillhörande anordningar inom Tuna 6:50. Anläggandet av gång- och cykelvägen är en del av genomförandet av detaljplanen, men Tuna 6:50 ingår inte i planområdet för detaljplanen. Rådighet över marken för kommunen säkerställs i stället genom avtalet.

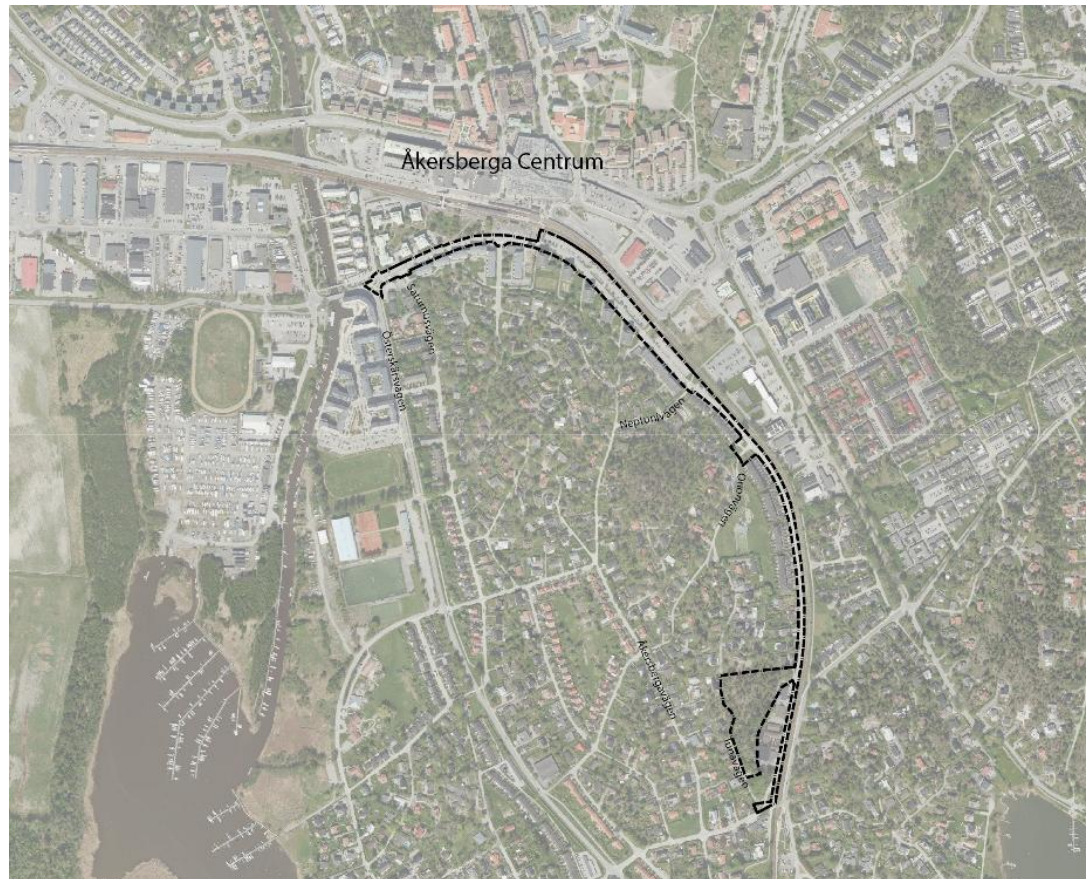
PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR

Lägesbeskrivning och areal

Planområdet omfattas av Västra Banvägen i centrala Åkersberga, samt del av fastigheten Tuna 3:1. Området är beläget sydväst om Roslagsbanans spår. Utöver delar av fastigheten Tuna 3:1 omfattar planområdet även del av fastigheterna Tuna 3:113, 3:145, 3:146, 3:182, 3:65, 3:69, 3:75, 3:78, 3:79, 3:85, 6:43, 6:58, 6:69, 6:71, samt 6:73.

Sammanlagt omfattar planområdet en vägsträcka om ca 1,7 km samt en yta om ca 3,6 hektar.

Även fastigheten Tuna 6:50, som är belägen mellan Västra Banvägen och Roslagsbanan, berörs av detaljplanen, men ingår inte i planområdet.



Figur 2. Ungefärlig plangräns (svart markering).

Markägförhållanden

Fastigheterna Tuna 3:1 ägs av Österåkers kommun. Resterande fastigheter inom planområdet är i privat ägo (se figur 4 och 5, Berörda fastigheter).

Huvudmannaskapet för all allmän platsmark är enligt gällande detaljplaner enskilt och den allmänna platsmarken inom planområdet är idag upplåten till gemensamhetsanläggningen Tuna ga:4, som förvaltas av Österskärs vägförening.



Figur 3. Berörda fastigheter. Samtliga fastighetsbeteckningar som börjar med 3: tillhör Tuna, dvs Tuna 3:1, Tuna 3:182, Tuna 3:145 osv.



Figur 4. Berörda fastigheter: Tuna 6:73, Tuna 6:71, Tuna 6:69, Tuna 6:43, Tuna 6:58 samt Tuna 3:1.

TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

Nationella och regionala intressen

Riksintressen

Planområdet berörs inte av några riksintressen. Den del av Roslagsbanan som ligger utmed planområdets nordöstra gräns har efter Trafikverkets beslut 2022-09-26 upphört att vara riksintresse. Roslagsbanan är dock för kommunen av högt värde för kommunikation och bör beaktas vid åtgärder kopplat till den och i närhet av den.

Hushållning med mark- och vattenområden

Planområdet omfattas inte av några områden som omfattas av miljöbalkens hushållningskapitel (3 kap. miljöbalken).

Naturreservat

Planområdet berör inga naturreservat.

Miljökvalitetsnormer

Planen bedöms inte försvåra möjligheterna att uppnå miljökvalitetsnormer varken för buller, luft eller vatten. Genom föreslagna dagvattenåtgärder bedöms föroreningsbelastningen för samtliga ämnen minska jämfört med befintlig situation och den planerade exploateringen riskerar därför inte att försämra recipienternas, Åkers kanal och Sättersfjärden, möjlighet att uppnå MKN för ytvatten.

Översiktliga planer och program

Regional utvecklingsplan för Stockholm (RUFS 2050)

Enligt den regionala utvecklingsplanen för Stockholm (RUFS 2050) pekas kommuncentrum ut som strategiska stadsutvecklingslägen, varav Åkersberga är ett. Dessa lägen är områden som generellt har en hög regional tillgänglighet och potential att utveckla täta och sammanhängande stadsmiljöer. De flesta av de områden som har pekats ut i utvecklingsplanen ligger inom 1 200 meter från stationer och bussterminaler, vilket innebär att människor kan nå kollektivtrafikens stomnät med cykel eller till fots.

Förhållningssätt som beskrivs kopplat till strategiska utvecklingslägen är bland annat:

- Prioritera kollektivtrafik och nyttotrafik i gaturummet. Skapa gena sträckningar vid planering och omvandling av ny respektive befintlig bebyggelse;
- Säkerställ bytespunkternas funktion med exempelvis enkla byten, cykelparkering, bussuppställning och vändytor. Detta är särskilt prioriterat i storregionala- och regionala bytespunkter.

Detaljplanen går i linje med dessa strategier genom att möjliggöra bättre gång- och cykelstråk mot Åkersberga station och att skapa utökade och funktionella ytor för kollektivtrafiken.

Österåkers kommuns översiktsplan 2040

Österåkers översiktsplan, antagen 2018, pekar ut Åkersberga som en modern stad med småstadskaraktär, som erbjuder mötesplatser och aktiviteter för alla.

Transportsystemet ska vara hållbart, attraktiv och offentliga platser ska vara trygga. De riktlinjer för transportsystemet som anges i översiktsplanen innebär bland annat att skapa god framkomlighet för kollektivtrafiken och att utveckla vägnätet för gående och cyklister. För Åkersberga stad uttrycks att stationsområdet ska vara stadens nav. Stationen ska utvecklas till ett resecenter – en ny bytesmiljö med ökad funktionalitet, trivsel, komfort och trygghet. En utveckling av Västra Banvägen, med kollektivtrafikstråk och separerade gång- och cykelbanor, bidrar till detta. Det ger förbättrade möjligheter att röra sig på ett tryggt, säkert och hållbart sätt till och inom centrala Åkersberga.

Översiktsplanen pekar ut angränsande områden som tät eller halvtät bebyggelse. Den aktuella detaljplanen bidrar till utvecklingen mot en tät centrumkärna, bland annat genom att möjliggöra dagvattenhantering och utbyggnad av VA-kapaciteten, vilket är en förutsättning för den stadsmässiga bebyggelseutveckling som anges i översiktsplanen. Utformningen av Västra Banvägen med gångbana, gång- och cykelbana, möbleringszon, körbana för busstrafik m.m. bidrar också till den mer stadsmässiga utformningen av området.

Planområdet berörs också av hänsynsområde för Roslagsbanan. Trots att Roslagsbanan inom Österåkers kommun upphört att vara riksintresse är den fortfarande av regional betydelse och en del av Sverigeförhandlingen. Roslagsbanan omnämns i översiktsplanen som en barriär och en ambition är att stärka kopplingarna mellan de båda sidorna av spåret. Den gång- och cykelväg som planeras längs Västra Banvägen, med sina anslutningar till befintliga passager över spåret, bidrar till detta.

I översiktsplanen hänvisas till *Principer för huvudmannaskap för gator i Österåkers kommun* som antogs av Kommunfullmäktige 2015-09-14 § 5:7. Principerna anger att de gator som finns i Åkersberga stad på sikt ska ha kommunalt huvudmannaskap och inrymmas i det kommunala väghållningsområdet enligt väglagen.

Översiktsplanen innehåller omfattande utvecklingsområden, bland annat Kanalstaden, väster och söder om Åkersberga centrum. Det innebär att Västra Banvägens betydelse som entré till stationen och Åkersberga centrum på sikt kommer att öka, samtidigt som vikten av trygga och attraktiva kopplingar från centrala Åkersberga till de nya stadsdelarna är viktig.

För att säkerställa att översiktsplanen förblir aktuell, utarbetas en planeringsstrategi under varje mandatperiod, förutsatt att ingen ny översiktsplan antas. Den nuvarande planeringsstrategin antogs av kommunfullmäktige den 22 april 2024.

Detaljplanens syfte överensstämmer med intentionerna i Översiktsplan 2040 och planeringsstrategin (inklusive uppföljning av Översiktsplan 2040).

Planprogram för Åkersberga stad – centrumområdet

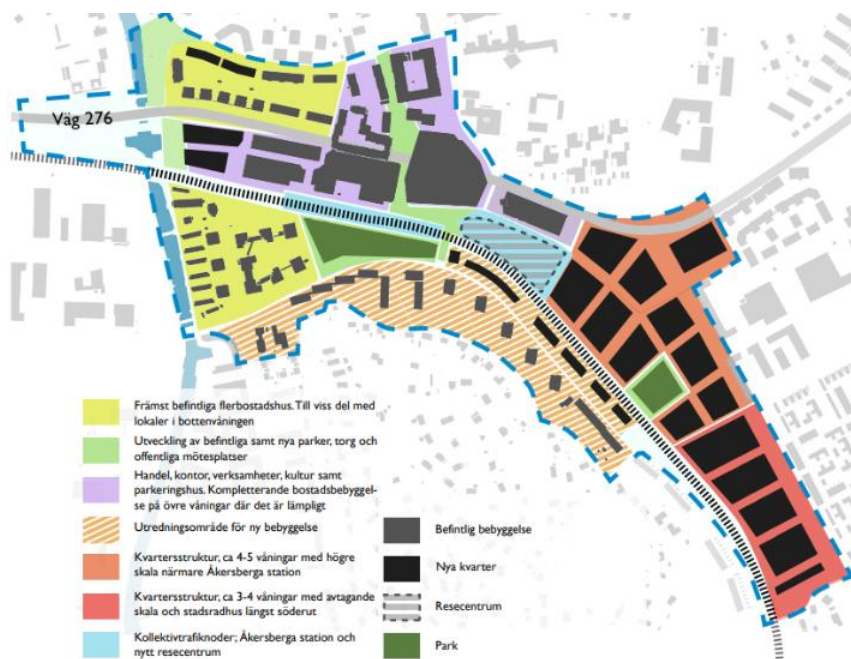
Ett planprogram togs fram för Åkersberga stad – centrumområdet, som godkändes av Kommunfullmäktige i december 2019. Planprogrammets strukturplan (figur 2) visar på önskad utveckling i centrala Åkersberga bland annat kopplat till Sverigeförhandlingen och kommunens översiktsplan. I planprogrammet beskrivs att Österåkers kommun ska vara huvudman för allmän plats i dessa centralt belägna områden, vilket ska möjliggöras genom ändrat huvudmannaskap i nya detaljplaner.

Området för detaljplanen ingår som en del av planprogrammet för Åkersberga stad och är i linje med intentionerna i programmet. Enligt planprogrammet föreslås Västra Banvägen utvecklas som huvudgata med både plats för busstrafik, gående, cyklister, träd, planteringar och dagvattenhantering längs med vägen. Vägen ska utvecklas mot ett mer stadsmässigt gaturum och utgöra en attraktiv miljö samt ett huvudstråk för gång- och cykel.

Programmet pekar generellt på hur grönska och vatten i det offentliga rummet ska bidra till en attraktiv miljö och olika ekosystemtjänster, såsom ökad biologisk mångfald och hantering av dagvatten. Möjligheten till regnbäddar och andra vatteninslag förstärker skärgårdskaraktären i gaturummens utformning.

Området omkring vägen utgör även ett utredningsområde för ny bebyggelse. Aktuell detaljplan omfattar inte bebyggelse, men de åtgärder som planen syftar till att möjliggöra är en viktig förutsättning för den planerade utvecklingen i Åkersberga centrum.

Planområdet ska enligt programmet ingå i en tidig etapp, bland annat för att befintligt VA-nät under vägen behöver uppdateras för att möjliggöra kommande exploateringar inom centrumområdet. Ytterligare en viktig faktor är att säkerställa en yttlig avrinningsväg för skyfallsvatten längsmed vägen mot Kanalen.



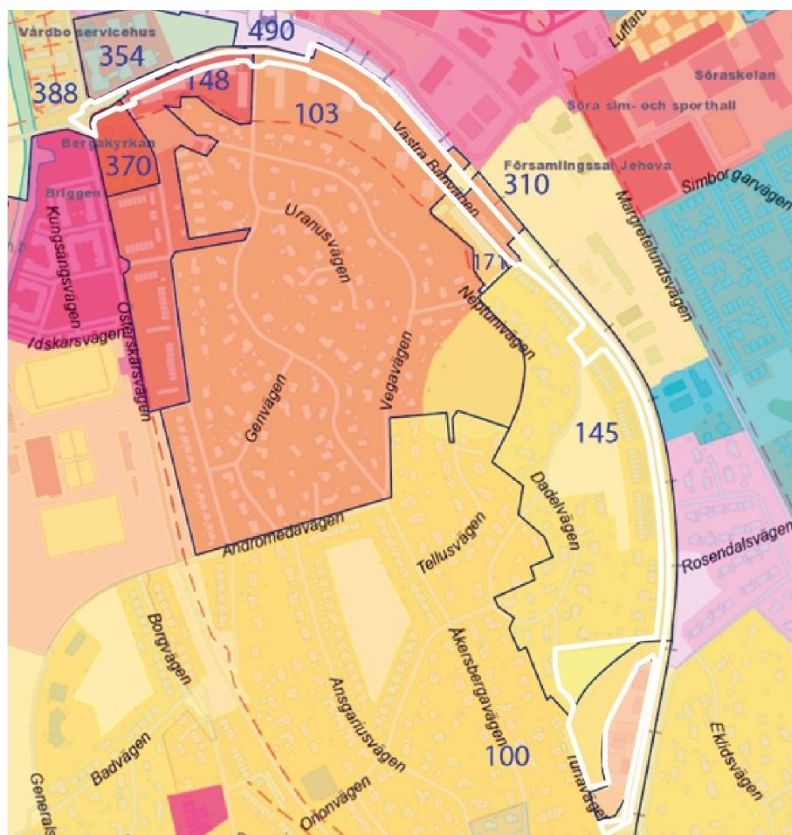
Figur 5. Strukturplan som visar övergripande inriktning för programområdets olika delar, från program för Åkersberga stad-centrumområdet.

Gällande detaljplaner

Hela området är sedan tidigare detaljplanlagt. För planområdet gäller följande detaljplaner:

- Tunagårdsområdet (dp 100), laga kraft 1959-03-13
- Område intill JVG-Stationen i Åkersberga (dp 103), laga kraft 1959-09-07
- Östra delen av Österskär (delplan VIII) (dp 145), laga kraft 1963-02-26
- Åkersberga Delplan VA (dp 148), laga kraft 1963-09-02
- Åkersberga Delplan VB (dp 171), laga kraft 1965-07-29
- Del av Stationsvägen mm (dp 310) laga kraft 1986-03-05
- Järnvägsparken (dp 354) laga kraft 1992-05-25
- Tuna 3:1 m.fl (dp 370) laga kraft 1994-07-22
- Skonaren (dp 388) laga kraft 2001-07-17
- Åkersberga station (dp 490) laga kraft 2017-07-20

För samtliga berörda detaljplaner har genomförandetiden löpt ut.



Figur 6. Gällande detaljplaner. Vit linje visar planområdet för Västra Banvägen.

Befintliga detaljplaner medger allmän plats i form av vägmark eller park med enskilt huvudmannaskap, förutom Skonaren (dp 388), Järnvägsparken (354) samt Åkersberga station (490) som har kommunalt huvudmannaskap. Mellan Västra Banvägen och befintligt spårområde medges ytterligare yta för järnvägsändamål. Den kvartermark som ligger inom gällande planer är, inom aktuellt planområde, planlagd för garage, bostadsändamål respektive bostäder och handel. Byggrätt för garagebyggnader finns på delar av dessa ytor.

Relaterade projekt

Ett gemensamt planuppdrag gavs av Kommunstyrelsen för Västra Banvägen och planområdet Tuna 6:151 m.fl. Efter planuppdrag delades planområdet upp för att få enklare framdrift i respektive planprocess, då Tuna 6:151 m.fl. och Västra Banvägen innehåller väldigt skilda planfrågor och förutsättningar. Detaljplanen för Tuna 6:151m.fl. har sedan dess vunnit laga kraft, men syftet med den planen är att möjliggöra stadsmässiga flerbostadshus. Detta på tidigare småindustrifastigheter, längs med Västra Banvägen i nära anslutning till Tunagårds station. Aktuell detaljplan och detaljplanen för Tuna 6:151 med flera är i huvudsak oberoende av varandras genomförande eftersom Västra Banvägens gatuområde i aktuell detaljplan sträcker sig förbi Tuna 6:151 m.fl. hela vägen till Tunavägen i söder.

År 2017 antogs detaljplanen för Åkersberga station, som omfattade stationen vid Åkersberga centrum och Järnvägsparken. Syftet med planen var att möjliggöra ett

tredje spår intill stationen genom att ta en del av marken tillhörande Järnvägsparken, söder om stationen, samt att möjliggöra en planskild korsning över stationsområdet för gående och cyklister. Planen möjliggjorde även en breddning av parkområdet österut. Stationen stod färdigbyggd år 2020 och Järnvägsparken stod klar 2022 efter upprustning.

Följt av planprogrammet för Åkersberga stad - centrumområdet väntas ytterligare detaljplaner (se figur 6). Enligt planprogrammet pekas fastigheterna Berga 6:558 och 15:3 vid Åkers kanal ut som en tidig etapp, samt området kring busstorget och befintliga småindustrifastigheter norr om spårområdet. En kapacitetsförstärkning av ledningsnätet under Västra Banvägen är en förutsättning för att möjliggöra den utveckling som föreslås i planprogrammet. Det är därför angeläget att aktuell detaljplan får laga kraft i ett tidigt skede, för att kunna möjliggöra kommande etapper i genomförande av planprogrammet.

Väster om planområdet finns utvecklingsområdet Kanalstaden, där ett stort antal nya bostäder planeras. Ny bostadsbebyggelse planeras även omkring Åkers Runö station. För att öka tillgängligheten till och mellan områdena och minska sårbarheten behövs en ny bussanslutning mellan utvecklingsområdena och Åkersberga station.

På andra sidan Industribron har under 2021 en vägkoppling skapats, Hjulvägen. Syftet är att möjliggöra en smidig anslutning mellan väg 276 och Österskär efter att plankorsningen över Roslagsbanans spår vid Båthamnsvägen stängdes. Vägens framtida sträckning utreds inom ramen för arbetet med Kanalstaden.

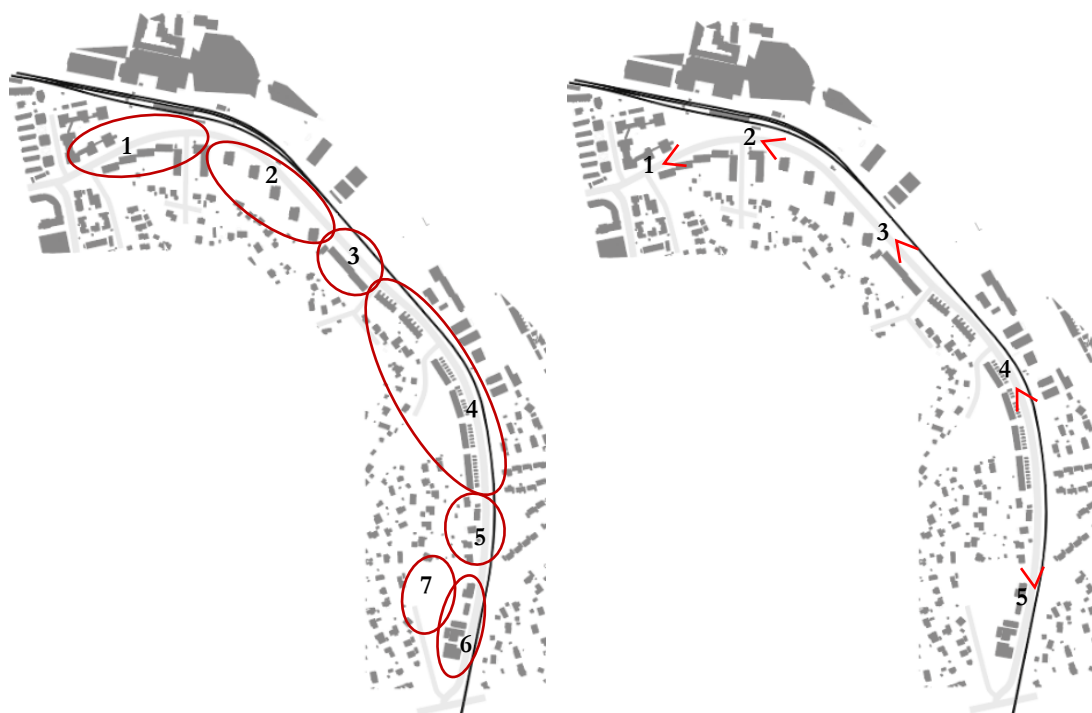
Undersökning av betydande miljöpåverkan

En undersökning om betydande miljöpåverkan har upprättats. Detaljplanen bedöms inte medföra betydande miljöpåverkan (BMP) i den mening som avses i plan- och bygglagen och miljöbalken. Inga nationella, regionala och kommunala miljömål åsidosätts. Planen berör inga riksintressen och väntas inte medföra risk för överskridande av miljökvalitetsnormer. Länsstyrelsen delar kommunens bedömning.

FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR

Stads- och landskapsbild

Västra Banvägen utgör längs större delen av sin sträckning en gräns mellan bebyggelse och spårområdet, med angränsande ytor för bland annat parkering. Gaturummet är förhållandevis öppet och till stor del präglat av den 60-talsbebyggelse som ligger längs med vägen. Västra Banvägen skiftar karaktär längs med det ca 1,7 km långa planområdet. Nedan ges en kortfattad beskrivning av vägen, från norr till söder, indelat i olika karaktärsområden.



Figur 7. Orienteringsbild för olika stadsbildskaraktärer. Figur 8. Vypunkter för jämförelsebilder



Bild 1 (Google)



Bild 2 (Google)



Bild 3 (Google)



Bild 4 (Google)



Bild 5 (Google)



Bild 6 (Google)

Den norra delen (Bild 1) kantas av flerbostadshus i tre våningar med huvudsakligen grön förgårdsmark mot gatan. Vid den nya Järnvägsparken och mer sentida bebyggelsen norr om vägen finns rumsskapande häckar och träd, medan 60-talsbebyggelsen har öppna gräsytor med träd mot gatan. I korsningen med Saturnusvägen möter vägen en tätare och mer stadsmässig karaktär. De fem punkthusen i sex våningar (Bild 2) utgör ett karaktärsskapande inslag längs gatan. Byggnaderna står placerade i en parkliknande miljö med öppna gräsytor och träd i gatulinjen. Från gatan har man visuell kontakt med det bakomliggande parkstråket.

Söder om punkthusen präglas gatan till stor del av asfalterade ytor för vägbana och parkering (Bild 3). Förgårdsmarken nyttjas som infart till garage och gatusektionen har begränsat utrymme för träd eller annan grönska.

Söder om Neptunivägen (Bild 4) har gatan en mer småskalig karaktär. En lång sträcka kantas av radhus byggda på 1960-talet, med förgårdsmark som innehåller angöringsytor, garage m.m. Kantstensparkering förekommer längs gatans östra sida.

Söder om radhusen (Bild 5) blir gatusektionen smal och marken sluttar bitvis kraftigt upp mot den västra sidan. Här finns friliggande småhus av varierande ålder och karaktär på uppvuxna tomter som ger vägen en grön karaktär.

Längst söderut löper vägen utmed ett verksamhetsområde (Bild 6). Befintlig bebyggelse utgörs av blandade, småskaliga verksamhetsbyggnader i mellan en och två våningar. Denna bebyggelse avses rivas och ersättas med nya flerbostadshus, med stöd av en ny detaljplan som fått laga kraft i april 2025.

Innanför verksamhetsområdet ligger ett naturområde (Bild 7) med bland annat öppna hällar och tallar. Området ligger högt och är förhållandevis svårtillgängligt från Västra Banvägen på grund av den sluttande marken. Området nås enklare söderifrån, från Tunavägen via en mindre lokalgata. I och med att planområdet redan utgör ett vägområde i dagsläget bedöms inte planförslaget påverka stadsbilden nämnvärt.



Bild 7 (från NVT-rapport)

Planförslaget innebär en marginell ökning sett till andel hårdgjord yta i och med att omkringliggande områden, som föreslås övergå till gatumark, till stor del utgörs av asfalterade ytor i form av markparkering. Störst påverkan kommer ske längs den norra delen där gång- och cykelbanan placeras utmed körbanan och större ytor skapas för hållplatslägen och bussvändslinga.

För att kompensera för de träd och gräsytor som försvinner vid breddning av gatan samt förstärka gatans gröna karaktär, skapas utrymme för planterade möbleringszoner utmed gatan. Trädrader föreslås dels utmed flerbostadshusen i planområdets norra del, dels mellan körbana och gång- och cykelväg i områdets södra del. Detta bidrar till en mer omsorgsfullt utformad gatumiljö, större stadsmässighet och tydligare gaturum.

Vid de befintliga förskolorna kan bullerplank behöva placeras längs gatan, vilket innebär ett avbrott från den i övrigt gröna inramningen av gatans södra sida. Detta innebär en lokal påverkan på gatubilden, som bedöms vara acceptabel.

Nedanstående jämförelsebilder visar hur stadsbilden kan påverkas av planerade förändringar. Nulägesbild visas till vänster och planförslaget till höger. Notera att bilderna visar ett tänkbart sätt att gestalta gatan, men att detta inte detaljregleras i planen. Se figur 9, sid 13 för placering av vypunkter.



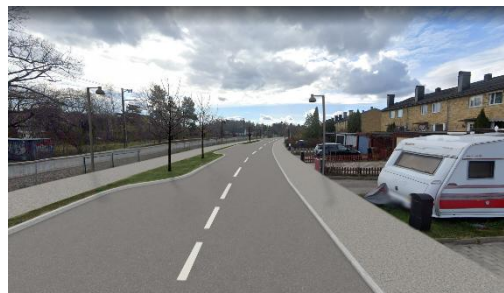
Vypunkt 1. Vänstra bilden, dagens utformning. Högra bilden förslag till utveckling med ett brett gång- och cykelstråk längs gatans norra sida samt en körbana anpassad för busstrafik, utan kantstensparkerings. Totalt ökar den hårdgjorda ytan något. Den planterade möbleringszonen längs gatans södra sida visas med en blandad trädallé samt blommande undervegetation. Träden föreslås vara skira och släppa igenom mycket ljus där gatuträd placeras nära befintliga bostadshus.



Vypunkt 2, Vänstra bilden visar dagens utformning. Högra bilden visar förslag till utveckling med bussvändslungan och det torg som bildas i anslutning till det med koppling till Järnvägsparcken och övergång över spåret.



Vypunkt 3. Vänstra bilden visar dagens utformning. Vänstra bilden visar en planteringszon mellan körbanan och parkeringen på den nuvarande cykelbanan. Mot bostadsfastigheterna föreslås en trädrad med körbara ytor emellan. Träden placeras mellan läge för garageportar för att lämna utrymme för backrörelser. Cykelbanan föreslås i detta läge placeras mellan spåret och parkeringen och syns inte i bild.



Vypunkt 4. Vänstra bilden visar dagens utformning. Högra bilden visar en möbleringszon med trädrad mellan körbanan och gång- och cykelvägen. Utrymme för kantstensparkering ses i släpp mellan trädraderna.



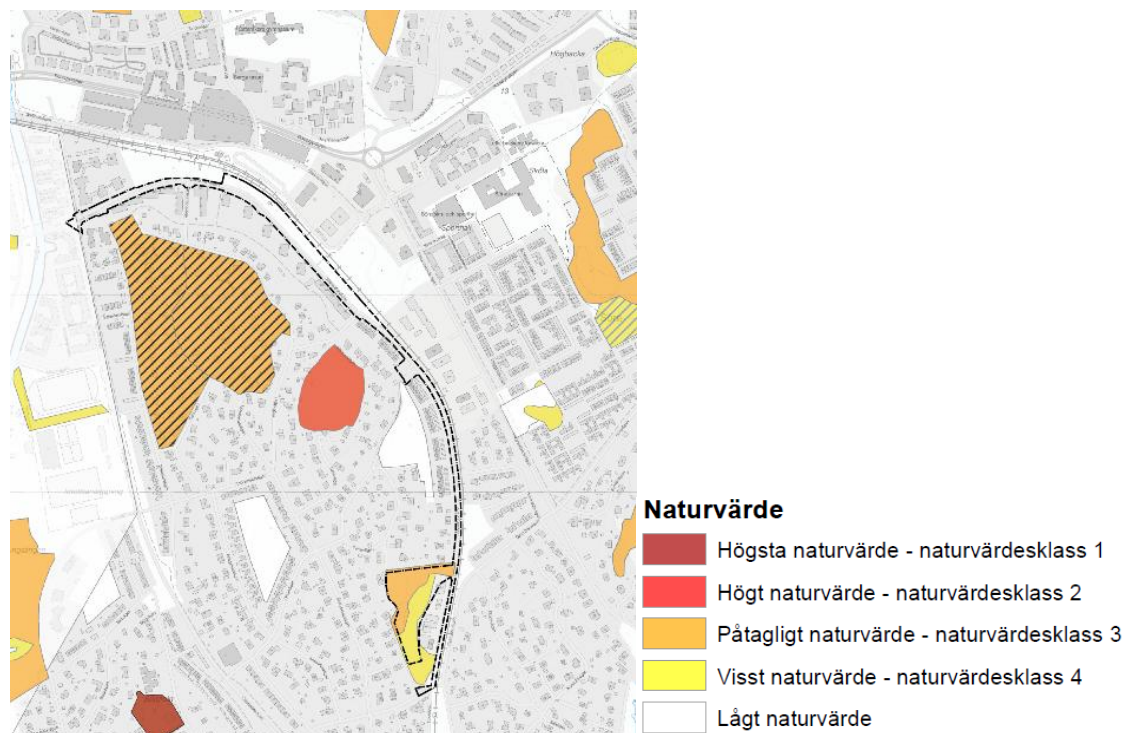
Vypunkt 5. Vänstra bilden visar dagens utformning. Högra bilden visar uppfart till Tuna 6:58. När gatuområdet breddas med gång- och cykelbana behöver uppfarten flyttas något söder ut samt förlängas och stödmurar tillkomma. Murarna placeras inom allmän plats nedanför naturområdet.

Naturmiljö

Mark och vegetation

Planområdet utgörs dels av Västra Banvägens nuvarande vägområde samt förgårdsmark på kvartersmark och dels av en skogsbeklädd kulle. Vägsträckan är relativt flack men omväxlande på södra sidan av vägen finns kuperade bergspartier.

På fastigheten Tuna 3:1 återfinns en skogsbeklädd höjd, planlagd för park eller plantering. En naturvärdesinventering pekar ut att området har en naturvärdesklass 3 (påtagligt naturvärde) samt 4 (visst naturvärde). Det påtagliga naturvärdet utgörs av en tallskog där den dominerande biotopen är taiga. Området har ingen skyddsstatus. Det förekommer flera naturvårdsarter i form av brudbröd, gråfibbla och tjärblomster samt en rödlistad art i form av talticka (*Naturvärdesinventering i Österåkers kommun, 2021*).



Figur 9. Naturvärden i anslutning till planområdet (Ekologigruppen AB, 2021).

Med anledning av att området föreslås bibehållas som naturmark och att huvudmannaskapet föreslås övergå till kommunalt bedöms områdets långsiktiga skötsel och bevarande säkerställas. Planförslaget innebär därmed att naturvärdena inte påverkas negativt av planförslaget. En mindre justering av naturområdets gräns mot gatumark vid Västra Banvägen görs för att möjliggöra en justering av infarten till angränsande fastighet (Tuna 6:58), vilken påverkas av den breddade körbanan.

Längs med Västra Banvägen finns i dagsläget ett antal träd, bland annat rönn, som i vissa fall behöver fällas i syfte att möjliggöra en breddning av vägen. Planförslaget innebär att utrymme för möbleringszoner med plats för plantering skapas längs vägbanan, bland annat i de områden där träd fälls, med syfte att möjliggöra och säkerställa återplantering och komplettering av träd samt annan vegetation. Vilka befintliga träd som kommer att kunna bevaras inom möbleringszonerna avses studeras vidare under kommande detaljprojektering. Möbleringszonerna kan bidra till en mer attraktiv gatumiljö, men kan också, genom medvetna artval, bidra till att stärka gröna samband och biologisk mångfald samt andra ekosystemtjänster. Med en variation av arter kan ett mer robust växtbestånd med motståndskraft mot olika sjukdomar skapas. I möbleringszonerna ges också utrymme för dagvattenhantering i öppna lösningar som kan bidra till såväl ekologiska värden som upplevelsevärden.

Motivering till planbestämmelser		
<i>Syfte/motivering</i>	<i>Index</i>	<i>Planbestämmelse</i>
Möjliggörande av allmän plats/natur med kommunalt huvudmannaskap.	NATUR	NATUR (kommunalt huvudmannaskap)

Geotekniska och hydrologiska förhållanden

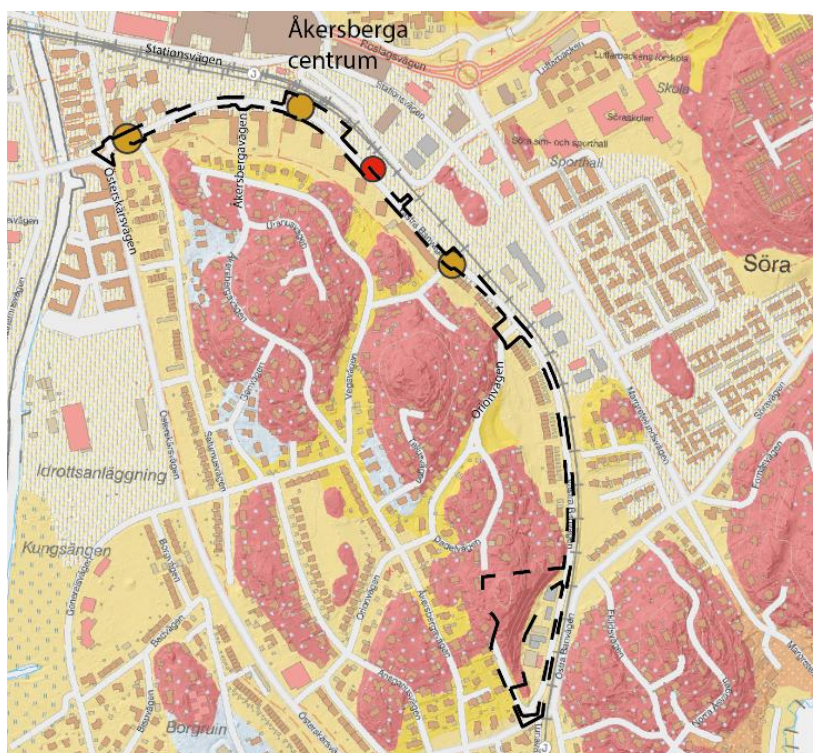
En geoteknisk utredning har genomförts (Markteknisk undersökning, 2022; PM Geoteknik, 2022) med syfte att tydliggöra de geotekniska förutsättningarna i projektet samt ge rekommendationer inför kommande schakt och grundläggningsarbete. Utredningen visar på att nästan hela Västra Banvägen är belägen i en lerdalgång omgiven av höglänta fastmarkpartier med berg i dagen. Dalgången blir smalare längst söderut. Längs större delen av planområdet utgörs jordlagren av fyllning på gytta/lera på friktionsjord på berg. Längst söderut ligger fyllning på friktionsjord. Parkområdet består av berg i dagen. Inom planområdet har kvicklera påträffats i en borrhål och högsensitiv lera i tre punkter (se figur 11), men dessa bedöms inte påverka rekommendationer för grundläggning för planerade åtgärder. Utbredningen kan vara större än redovisat beroende på borrhållens placering.

Jorddjupet ligger längs Västra Banvägen på mellan 1 och 16 meter.

Längs med Västra Banvägen ligger grundvattnets trycknivåer i huvudsak på en till två meter under nuvarande markyta. Den ligger något djupare i områdets södra del där fastmarkpartier med sand och grus förekommer. Grundvattennivån nära Åkers kanal

bedöms styras delvis av havsvattenståndet. Grundvattennivåerna varierar med årstid och nederbörd. Grundvattenbildningen i området sker sannolikt i höjdparter där berget och morän går i dagen samt där lerlagret är tunt och uppsprucket.

De geotekniska förutsättningarna har inte bedömts ha någon påverkan på detaljplanens omfattning eller innehåll. Mer om risker och förslag på stabilitetsåtgärder kan läsas under rubriken *Skred, ras och sättningsbenägenhet*.



Figur 10. SGU:s jordartskarta med höjdsuggning. Röd punkt markerar plats där kvicklera påträffats i borrhypen. Orange cirkel visar plats där högsensitiv lera påträffats.

Kulturmiljö och fornlämningar

Söder om Västra Banvägen finns fem punkthus som är utpekade i kommunens kulturmiljöprogram *I Roslagen* från 1998. De befintliga flerfamiljshusen intill Västra Banvägen, såväl punkthusen som lamellhusen väster om dessa, har ett kulturhistoriskt värde. De utgör tidstypisk och välbevarad bebyggelse, placerat i ett grönområde, intill stationen, som visar på kommunens vilja att skapa ett bra boende för de invånare som pendlade mellan Åkersberga och Stockholm. Bebyggelsens möte med gatan bedöms känsligt för ändringar. Kulturvärdena bedöms inte påverkas av detaljplanen.

Ett gravfält (RAÄ Österåker 55:1) finns inom planområdet, belägen på den skogsklädda kullen inom fastigheten Tuna 3:1. Gravfältet utgör ett område om ca 60x30 m bestående av 15 fornlämningar, varav tre högar och tolv runda stensättningar. Fornlämningen bedöms inte påverkas av detaljplanen.

Bebyggelseområden

Nuläge

Ingen bebyggelse finns inom planområdet idag, utöver några mindre teknikbyggnader, dels en transformatorstation och en pumpstation i anslutning till den planerade bussvändslingan, dels en transformatorstation långt söderut i anslutning till Tunavägen. Längs hela den södra och västra sidan av planområdet finns bebyggelse i form av flerbostadshus, radhus och friliggande småhus. Norr om planområdet, väster om Järnvägsparcken, finns flerbostadshus och öster om parken finns i dagsläget markparkeringar, tillhörande bostadsrättsföreningen som ligger söder om vägen. På andra sidan Roslagsbanans spår, ca 80 meter från planområdet, finns Åkersberga centrum med ett brett utbud av service och handel.

Två privata förskolor finns intill planområdet, i bottenvåningen på Åkersbergavägen 2A respektive Västra Banvägen 10. Ytterligare förskolor samt en grundskola finns i Söra, ca 400 meter öster om planområdet.

Planförslag

Planförslaget möjliggör endast ny bebyggelse i begränsad omfattning. Dessa utgörs av tekniska anläggningar och servicebyggnader i olika delar av planområdet, samt garagebyggnader på befintliga parkeringsytor. De båda befintliga transformatorstationerna avses ligga kvar i sina befintliga lägen och planläggas för sitt ändamål i den nya detaljplanen.

Befintlig pumpstation avses rivas och ersättas med en ny byggnad strax söder om nuvarande läge, se figur 12. Den nya byggnaden kan bli upp till 50 kvm stor och är därmed större än befintlig pumpstation. Öster om korsningen med Saturnusvägen ges utrymme för ett mindre pumphus vars funktion är att kunna tömma ett spillvattenmagasin under gatan ca en gång per dygn. Funktionen beskrivs i avsnittet Teknisk försörjning.

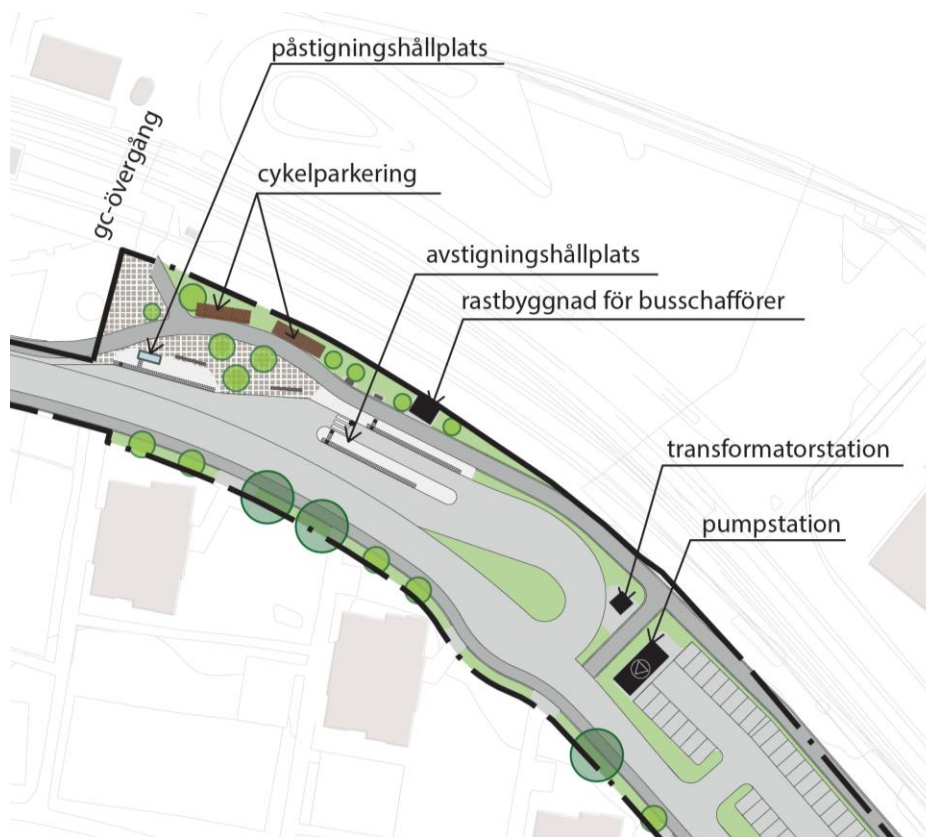
Vid bussvändslingan ges plats för en servicebyggnad för den personal som driver busstrafiken inom område planlagt för trafik (I).

Den nya pumpstationen och pauslokalen för busschaufförer vid bussvändslingan kommer att placeras i ett exponerat och centralt läge. Det är därför av betydelse att de, trots sin ringa omfattning, utformas för att ge en god helhetsverkan och bidra positivt till stadsbilden. De föreslås utformas med sadeltak och rödmålad träpanel som samspelar med färgskalan i stationsområdets perronger och övriga utrustning. Syftet med detta är både att hålla samman dem gestaltningsmässigt och att anpassa dem till övriga byggnader och anläggningar i anslutning till stationsområdet.

Samtliga teknikbyggnader är låga enplansbyggnader. Nockhöjden begränsas därför till 3,5 meter, vilket möjliggör ett flackt sadeltak på byggnaderna.

Delar av befintliga parkeringar väster om Västra Banvägen som tillhör bostadsrättsföreningen, omfattas av detaljplanen men ges oförändrade planföresättningar. Enligt gällande detaljplan är marken planlagd som "Garage", med en byggrätt för detta ändamål. Då denna planbestämmelse inte längre är möjlig att använda planläggs området som parkering (P), med samma byggrätt som i gällande detaljplan. Det innebär att 40% inom markerat byggrättsområde får bebyggas med byggnader med en nockhöjd om 3,5 m.

Motivering till planbestämmelser		
<i>Syfte / motivering</i>	<i>Index</i>	<i>Planbestämmelse</i>
Möjliggör uppförande av byggnader för tekniska anläggningar.	E ₁	Transformatorstation
Möjliggör uppförande av byggnader för tekniska anläggningar.	E ₂	Pumpstation
Möjliggör pausbyggnad för busschaufförer.	T ₁	Trafik, servicebyggnad
Möjliggör för parkering, inklusive garage.	P	Parkering
Utformning, anpassning till stadsmiljö.	f ₁	Fasader ska utföras i rödmålad träpanel
Utformning, anpassning till stadsmiljö.	f ₂	Byggnader ska utföras med sadeltak
Begränsning av volym i höjd.	h ₁	Högsta nockhöjd är 3,5 m



Figur 11. Illustrationsplan som visar läge för nya byggnader inom området.

Trafik och mobilitet

Gatunät, gång- och cykeltrafik

Västra Banvägen har idag främst funktionen uppsamlingsgata. Västra Banvägen har enskilt huvudmannaskap och förvaltas av Österskärs vägförening. Det finns ett körfält i varje riktning. Bredden för hela vägbanan varierar från 5,9 till 8,3 meter, där de bredare partierna även ger plats för kantstensparkering. Vägbanan är som smalast i den sydöstra delen av området, invid de befintliga radhusen och villorna. I detta läge ligger även del av vägbanan utanför den kommunalägda fastigheten Tuna 3:1 och ianspråktar i stället del av Tuna 6:50, som ägs av SL. Vägbredden begränsas av omkringliggande privata fastigheter. I södra delen finns mark som är planlagd för eventuell utbyggnad av dubbelspår för Roslagsbanan, mellan Åkersberga station och Tunagårds station. Den skyltade hastigheten på vägen är i dagsläget 30 km/h.

Det finns möjlighet för fotgängare att använda sig av gångbanan längs båda sidorna av Västra Banvägen från korsningen vid Österskärsvägen fram till och med Järnvägs parkens östra del. Efter Järnvägs parken fortsätter gångbanan längs med Västra Banvägens södra sida och varierar i bredd mellan 1 och 2,5 m.

Från korsningen Österskärsvägen/Västra Banvägen sker cykling i blandtrafik fram till Järnvägs parkens östra del. I höjd med planpassagen över Roslagsbanan vid Åkersberga station och fram till Tunavägen finns, på vägens nordöstra sida, ett dubbelriktat

cykelfält om ca 2 meter, som avgränsas mot körbanan med en heldragen linje. Mellan cykelfältet och spårområdet i öster finns grönytor i form av skåldiken men även ett antal parkeringsplatser för bil, både längsgående och tvärställda.

Oskyddade trafikanter har i dagsläget möjlighet att korsa Roslagsbanan på fyra platser längs Västra Banvägen. Vid Åkersbergas stations västra del finns en bro över spåren med trappor samt hiss. Öster om stationen finns en plankorsning för gång- och cykeltrafik. Plankorsningen har en vägskyddsanläggning som omfattar ljus- och ljudsignal samt bommar. En tredje möjlighet att korsa Roslagsbanan är i höjd med Luffarbacken, där det finns ytterligare en plankorsning för gång- och cykeltrafikanter med skyddsanordningar i form av bommar och ljus- och ljudsignaler. I gällande detaljplan finns en möjlighet att iordningsställa en väg för fordonstrafik vid plankorsningen vid Luffarbacken, men planförslaget stänger den möjligheten. Planprogrammet anger att endast en gång- och cykelövergång ska finnas vid denna plankorsning, vilket planförslaget möjliggör. Övergången kan dock fortfarande användas av fordon tillhörande räddningstjänsten ifall behov uppstår. Vid Västra Banvägens korsning med Tunavägen finns ytterligare en plankorsning där såväl gående och cyklister som biltrafik kan passera Roslagsbanans spår. I höjd med Neptunivägen finns en numera stängd övergång över spåret. Roslagsbanan utgör i stora delar en barriär för den icke spårbundna trafiken. Kommunen har begränsad rådighet över vilka öppningar som ska finnas över spåren.

Övergångsställen över Västra Banvägen förekommer främst i de norra delarna av vägen och i anslutning till järnvägsövergångar, där målpunkter finns på motsatt sida av vägen. Belysningsarmaturer är placerade längs hela vägsträckningen i kanten mellan gångbana och tomter.

Detaljplanen syftar bland annat till att möjliggöra busstrafik västerifrån fram till Åkersberga station, vilket innebär särskilda krav på körbanebredd. Övergripande gäller att vägen från Österskärsvägen till bussvändslingan vid stationen planeras med en körbana om 6,5 m, och resten av körbanan planeras vara 5,5 m bred. Där körbanan går i kurva breddas körfältet till 6,75 m. Ett genomgående, dubbelriktat gång- och cykelstråk planeras på gatans norra och östra sida. Detta är 3,5 m brett från stationen och västerut samt 3 m brett söder om stationen. På större delen av sträckan löper gång- och cykelvägen längs med körbanan, men bitvis ligger den åtskild från körbanan av parkeringsytor. Gångbanan på vägens södra/västra sida behåller sin nuvarande bredd om ca 2,2 m.

Söder om den nya bussvändslingan avses den dubbelriktade gång- och cykelbanan placeras utanför planområdet, inom yta för markreservat för dubbelspår, på fastigheten Tuna 6:50. En mindre del berör även BRF Spårets fastigheter Tuna 3:78 och 3:79. Anledningen till att gång- och cykelbanan planeras utanför planområdet är att den planlagda marken för allmän plats (gata) är begränsad och att marken utanför planområdet kan nyttjas med stöd av nyttjanderättsavtal. Den föreslagna lösningen gör

det möjligt att uppnå godtagbar bredd för gång- och cykelvägen samt att inrymma planteringar mellan körbanan och gång- och cykelbanan.

Om markreservatet skulle behöva nyttjas för spårutbyggnad på längre sikt kommer vägsektionen att behöva ändras. Utan markreservatet är gatumåttet i de smalaste partierna totalt ca 10,3 m brett. Det medger att en gångbana om 2,2 m, körbana om 5,5 m samt två enkelriktade cykelfält om 1,3 m placerade på vardera sida om körbanan kan anordnas om markreservatet behöver nyttjas för dubbelspår. Sannolikheten för att detta ska inträffa bedöms dock i nuläget som mycket låg.

För busstrafik anges normalt en minsta körbanebredd om 7,0 m, men som kan minskas till 6,5 m i undantagsfall. I den aktuella planen görs bedömningen att en 6,5 m bred körbana är tillräckligt på raksträcka och 6,75 m i kurva, i en avvägning mot andra intressen. Avsteget motiveras av att det är en befintlig miljö med begränsad tillgång på gatumark, att ytterligare ytor för gång-, cykel och gatumöblering behöver tillkomma och prioriteras, samt att sträckan innehåller få konfliktpunkter i form av till exempel utfarter och kantstensparkeringar.

Gatan föreslås utformas med möbleringszoner längs hela sträckan. Dessa inrymmer träd och andra planteringar för att bidra till en attraktiv gatumiljö med bättre mikroklimat och gröna värden, men fyller även en praktisk funktion för dagvattenhantering, hantering av skyfall, placering av belysning, utrymme för snö mm. Möbleringszonerna ger större möjlighet att placera belysning på båda sidor av gatan vilket bidrar till en tryggare gatumiljö.

På grund av begränsningar kopplat till omkringliggande fastigheter planeras Västra Banvägen utformas med varierade sektioner längsmed vägsträckan. Nedan beskrivs Västra Banvägens föreslagna utformning mer i detalj från norr till söder. Beskrivningarna redogör för ett möjligt sätt att utforma gatorna inom område planlagt som gata. Detaljplanen reglerar främst markanvändningen och gränser för olika ändamål och reglerar inte exakt utformning av gatumiljön. Det gör att detaljplanen även kan ge möjlighet till andra sätt att utforma gatuområdet.

Utgångspunkten för gatusektionen är att i möjligaste mån uppnå de mått som finns preciserade i kommunens tekniska handbok. Denna anger bland annat önskvärda mått för att uppnå en god standard för framkomlighet för olika trafikant, trafiksäkerhet och möjlighet för kommunen att sköta det allmänna gatunätet. För att anpassa gatan efter befintliga förhållanden har mindre avsteg från teknisk handbok gjorts i vissa delar, där det bedömts som att framkomlighet, säkerhet och drift ändå kunnat hanteras på godtagbart sätt.

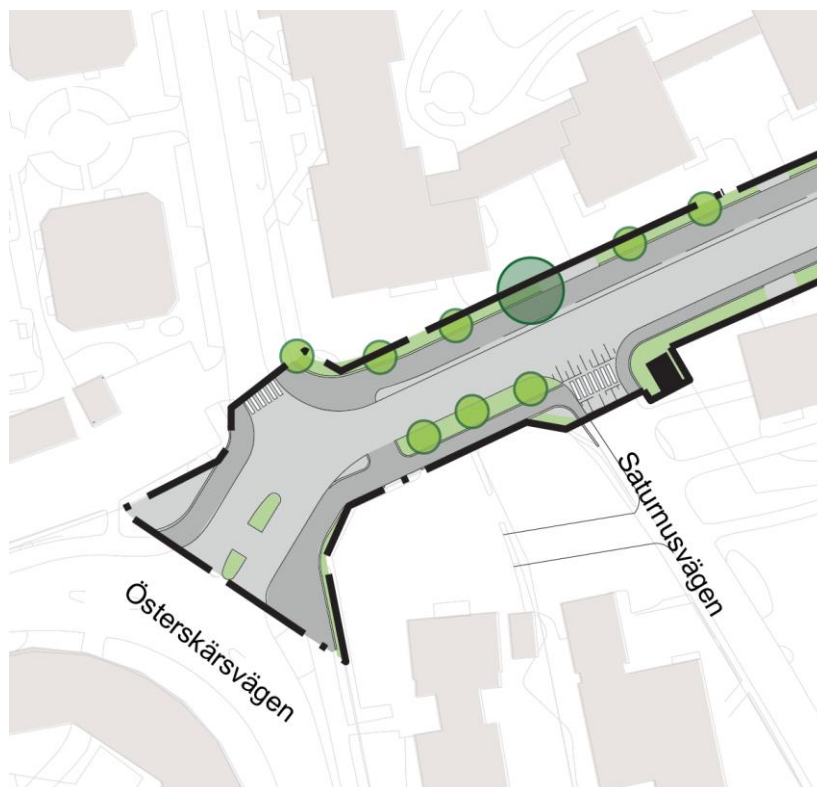


Figur 12. Karta över delområden för vägutformning.

Delområde 1: Korsningen Österskärsvägen/Västra Banvägen

Korsningen vid Österskärsvägen (fig. 14) föreslås i huvudsak utformas på samma sätt som nuvarande korsning, men med en kortare och smalare mittrefug som ger utrymme för större fordon som kräver större svängradie. Korsningen förskjuts något söderut för att ge utrymme för en 3,5 meter bred dubbelriktad gång- och cykelbana norr om körbanan. Övergångsställen placeras likt idag, dels över refugen, dels över Österskärsvägen och Västra Banvägen norr om korsningen.

Idag finns en utfart från Tuna 3:57 (Bergakyrkan) i anslutning till korsningen. Utfarten bedöms leda till minskad trafiksäkerhet. Kommunen avser att verka för att denna stängs och ersätts av en samordnad utfart mot Saturnusvägen via angränsande fastighet (Tuna 3:58).



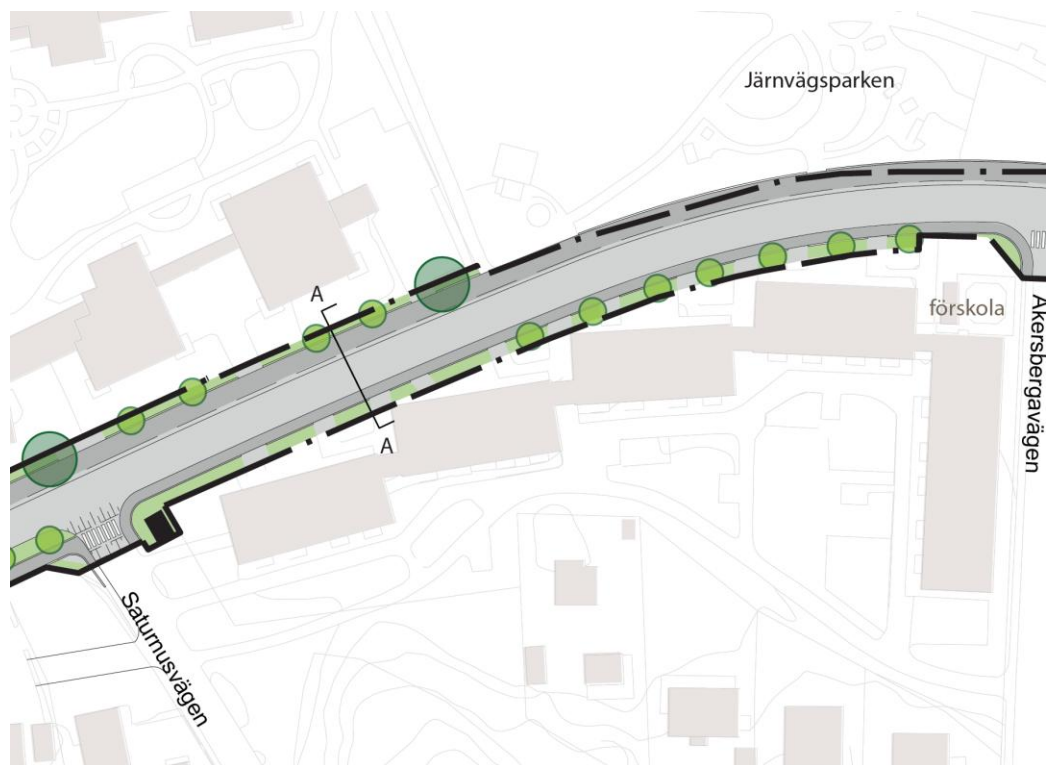
Figur 13. Illustrationsplan över delområde 1, korsningen vid Österskärsvägen.

Delområde 2: Korsningen Österskärsvägen-förskolan Dahlian

Den sammanlagda gatubreddens inom området föreslås utökas till 17,7 meter, från ca 12 meter idag. Föreslagen sektion omfattar en dubbelriktad gång- och cykelbana (3,5 meter), funktionszon för till exempel lyktstolpar (0,8 m), körbana (6,5 m på raksträcka, 6,75 m i kurva) samt gångbana (2,2 m), se figur 15. Därtill innehåller sektionen en möbleringszon om 2,2 m på södra sidan av vägen och en möbleringszon mellan 1,9 och 2,2 m på norra sidan av vägen. Möbleringszonen varierar på norra sidan för att undvika att befintliga parkeringsplatser tas i anspråk. Längst söderut placeras planteringszonen inom nuvarande gatumark, mellan gångbanan och angränsande fastighet (Tuna 3:57 samt 3:58) och i övrigt mellan gångbanan och angränsande bostadsfastigheter. Avsikten är att denna ska nyttjas för att kunna kompensera för de träd som tagits bort då vägen breddats och att säkerställa en genomgående trädrad längs vägen.

Gatusektionen innebär att gatuområdet behöver breddas med omkring 6 m, vilket innebär ett intrång på intilliggande fastigheter Tuna 3:145 (2,5-4 m intrång) samt Tuna 3:182 (knappt 3 m intrång). Intrånget bedöms nödvändigt för att kunna uppnå planens syfte, som innebär förbättrade förutsättningar för gång-, cykel och kollektivtrafik, samt att skapa en inbjudande gatumiljö med grön karaktär. Intrångens omfattning framgår av tabell på sida 66 och kartor över markintrång på sidan 72, figur 39-41).

Den nya utformningen av vägen innebär att möjligheten till kantstensparkering, ett tiotal platser, försvinner. Tillgången till besöksparkering i närområdet bedöms trots det fortsatt som god.



A detailed cross-section diagram of a road layout. From left to right, the elements are: a tree labeled 'planträngs' (planting area), a small bush labeled 'sr' (sidewalk), a pedestrian and cyclist zone labeled 'gång- och cykelbana', a furniture area labeled 'möbl.' (furniture), a car lane labeled 'körbana', a bus lane labeled 'bussbana', a pedestrian zone labeled 'gångbana', and another tree labeled 'planträngs'. Below the diagram, the text 'befintlig fastighetsgräns' (existing property line) is indicated. The section is labeled 'SEKTION A-A'.

Figur 15. Sektion genom delområde 2.



Figur 16. Vy längs Västra Banvägen inom område 2.

Delområde 3: Förskolorna och östra Järnvägsparken

Öster om Åkersbergavägen förslås ett övergångsställe, som på andra sidan ansluter till en öppning mot Järnvägsparken. I anslutning till övergångsstället skapas ett större utrymme vid trottoaren genom att kvartershörnet är avfasat mot korsningen. Denna lösning ger en tydligare och mer trafiksäker koppling mellan förskolorna och parken.

Öster om övergångsstället föreslås gång- och cykelbanan övergå i en 2,5 meter bred cykelbana. Gångflödena leds in i järnvägsparken, vilket är en genare koppling mot stationsövergången och som redan idag är ett välfrekvent stråk för gående.

Avsmalningen av gång- och cykelvägen till enbart cykelbana bidrar till att hålla nere gatubreddens, vilket begränsar intrånget på förskolegården öster om övergångsstället.

För att ytterligare minimera intrång på mark som idag används för förskoleändamål, som ligger på vardera sida av Åkersbergavägen, finns ingen planteringszon längs förskolorna. Det innebär att förskolegårdarna gränsar direkt mot gångbanan utmed Västra Banvägen. För förskolan väster om korsningen, innebär detta att inget intrång alls sker på förskolegården. För förskolan öster om korsningen, sker ett intrång som innebär att fastighetsgränsen ändras som mest ca 2 meter. Längs huvuddelen av sträckan är emellertid intrånget betydligt mindre, till största delen under en meter. Upplevelsen av intrånget kommer därutöver att vara mindre, eftersom gränsen mot förskolan redan idag ligger lite innanför fastighetsgränsen där intrånget är som störst.



Figur 17. Illustrationsplan över delområde 3, vid förskolorna.

Delområde 4 Bussvändplats och mobilitetstorg

Öster om gång- och cykelövergången vid stationen föreslås en bussvändslinga med av- och påstigningsplatser samt en angränsande torgyta. Avsikten är att skapa en attraktiv plats för resenärer i järnvägs parkens förlängning, med korta avstånd mellan stationen och busshållplatserna.

Bussvändplatsen är endast avsedd för SL:s bussar och har dimensionerats för att klara vändradier för så kallade boggibuss som är 15 m lång. Det kräver en vändradie (yttermått) på 14 meter. För att kunna inrymma en tillräcklig radie görs en lokal breddning av Västra Banvägen söderut där bussar kan ta ut svängen innan de kör in i vändslingan.

I bussvändslingan finns plats för två parallellt uppställda avstigningshållplatser, med en refug emellan. Avstigningshållplatserna avses även fungera för tidsreglering mellan bussarnas ankomst och avgång. En hållplats för avgående bussar, med väntkur, föreslås i direkt anslutning till torgytan vid stationsövergången.

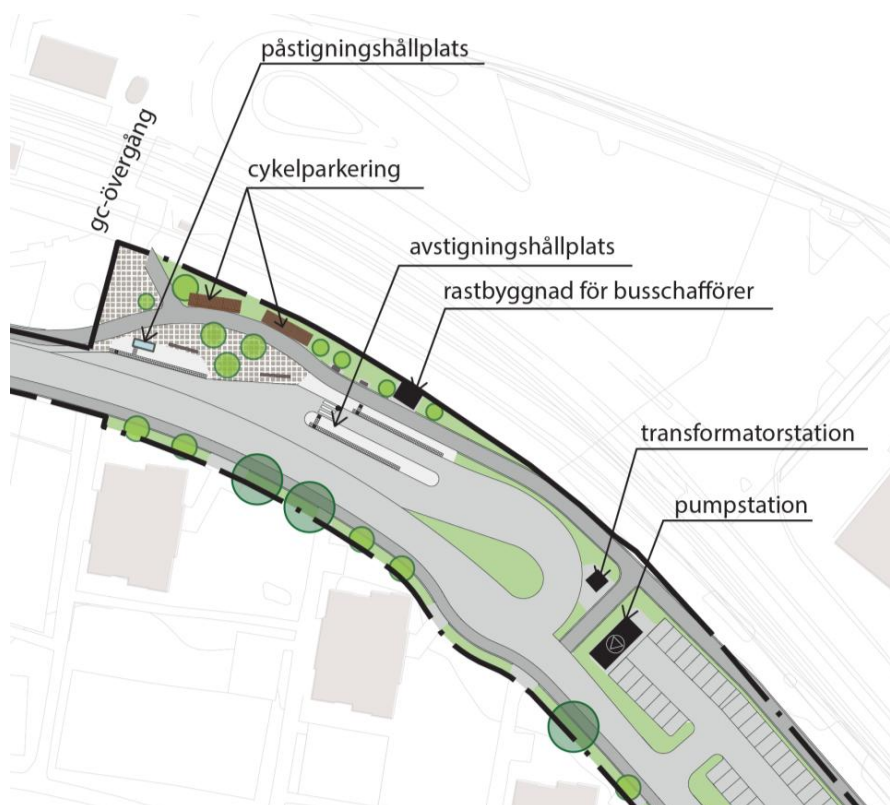
Utformningen av anläggningen har dimensionerats efter ett antagande om trafikering med två busslinjer som kör i kvartstrafik under dagen. Detaljplanen är emellertid flexibel och andra sätt att organisera hållplatserna är också möjliga.

Mellan spåren och busshållplatserna planläggs ett större område som torg. Tanken är att gångtrafikanter ska kunna röra sig över stora delar av ytan, både från hållplatser

mot stationen och längs med Västra Banvägen. Torget är avsett att utformas som en inbjudande resenärsmiljö med sittplatser, möjlighet till konst, vegetation och plats för cykelparkering. Möjlighet ska också finnas för kommunen att upplåta plats för tillfällig matservering i mindre skala, såsom redan idag förekommer på ytan närmast järnvägsövergången.

Torgytans placering innebär att den utgör en förlängning av Järnvägsparken och avsikten är torget gestaltningsmässigt ska integreras med befintliga anläggningar. Tillsammans ska de olika delarna bilda en helhet där parkens kvalité som en grön, central mötesplats och det mer livfulla mobilitetstorget kompletterar varandra.

Cykelstråket längs Västra Banvägen leds över torgytan och görs tydligt med avvikande beläggning. Öster om torgytan fortsätter gång- och cykelbanan i ett gemensamt, tre meter brett stråk som ligger utmed spårområdet. Gång- och cykelstråket kopplas till ett övergångsställe över Västra Banvägen via ett gångstråk öster om vändslingan.



Figur 18. Illustrationsplan över delområde 4

Delområde 5: Bussvändplatsen-Neptunivägen

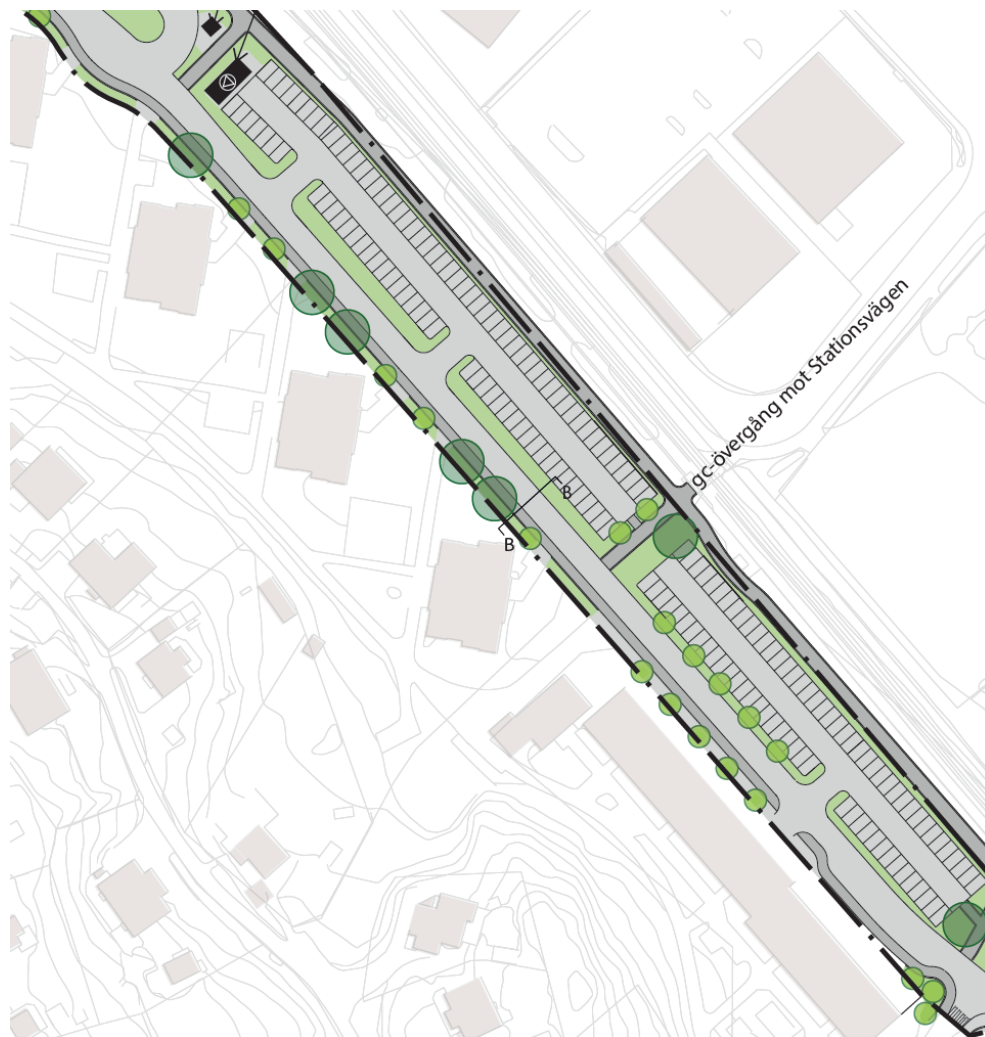
Söder om bussvändslingan utformas vägen med en smalare körbana (5,5 m), eftersom varken kommunen eller Trafikförvaltningen ser behov av busstrafik söder om bussvändplatsen (fig. 22). Gångbana om 2,2 meters bredd bibehålls längs gatans västra sida, kantad av en två meter bred planteringszon.

Gång och cykelbana (3,0 m) föreslås utmed järnvägsspåret. På en del av sträckan söder om bussvändslingan är gång- och cykelbanan placerad på gränsen mellan Tuna 6:50, som ägs av SL, och Tuna 3:78 och 3:79, som ägs av BRF Spåret. De delar som hamnar inom Tuna 6:50 omfattas inte av aktuell detaljplan utan placeras inom område för järnvägsreservat i angränsande detaljplan. De delar som ligger inom Tuna 3:78 och 3:79 planläggs som gång- och cykelväg inom allmän plats för att säkra kommunal rådighet över marken. För att tydligare se vilken mark som övergår till vad hänvisas till intrångskartan.

Mellan Västra Banvägen och den nya gång- och cykelbanan finns parkeringar som tillhör Tuna 3:78 och Tuna 3:79. För att skapa en tydligare avgränsning av detaljplanen omfattas dessa av aktuell detaljplan, även om ingen förändrad markanvändning medges.

En ca 2 m bred zon längs vägen frigörs, på den yta som idag nyttjas som cykelfält. Det ger utrymme för kompletterande gatuplanteringar.

Inom området finns en gång- och cykelkoppling över spåren mot Stationsvägen. Denna är kantad med grönytor. En mindre del av grönytan föreslås omvandlas från allmän plats till kvartersmark och nyttjas för parkeringsändamål.



Figur 19. Illustrationsplan över delområde 6.



SEKTION B-B

Figur 20. Gatusektion sedd norrifrån vid delområde 6.



Figur 21. Vy längs Västra Banvägen vid område 5.

Delområde 6: Längs radhus och villor söder om Neptunivägen

Längs radhusen och villorna söder om Neptunivägen föreslås vägen utformas med gångbana om 2,2 m och körbana om 5,5 m, det vill säga samma mått som idag. Gång- och cykelbana (3,0 m) föreslås utmed järnvägsspåret, huvudsakligen på mark utanför planområdet, på Tuna 6:50, se figur 22.

En ca 2,5 m bred zon längs gatan möjliggörs på den yta som idag nyttjas som bland annat cykelfält. I denna zon föreslås trädplanteringar varvas med allmänt tillgängliga parkeringsplatser. Befintliga vinkelräta parkeringsplatser tas bort, vilket medför ökad trafiksäkerhet eftersom antalet fordon som backar ut i körbanan minskar. Parkeringsplatserna föreslås ordnas i flera kortare fickor, med ca tre platser per ficka, för att kunna få en mer sammanhängande trädplantering längs gatan. Antalet platser som kan anordnas motsvarar ungefär det antal som idag finns i längre fickor samt mindre parkeringsytor längs gatan. Längst söderut blir utrymmet trängre och endast en skyddszon om 0,8 m ryms mellan körbana och gång- och cykelbana.

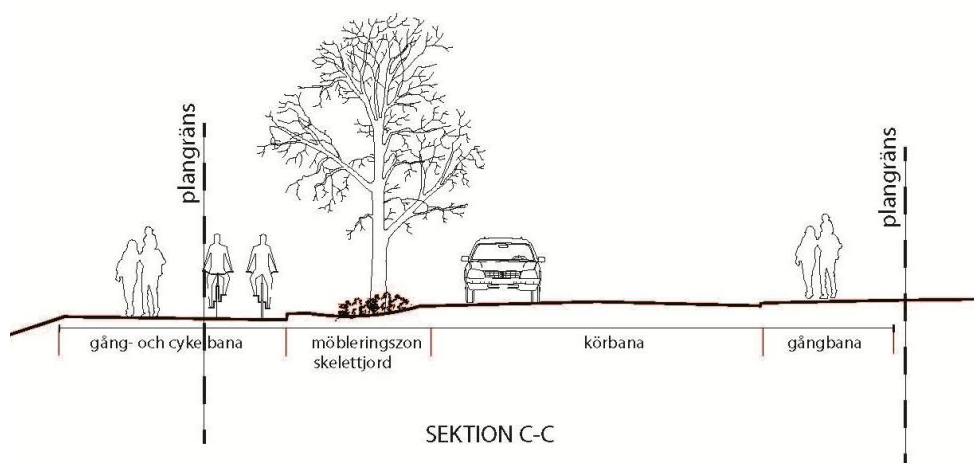
Idag går Västra Banvägens vägbana längs denna sträcka delvis över SL:s fastighet, Tuna 6:50. Då gatusektionen breddas för att inrymma gång- och cykelbanor samt anpassas efter gällande fastighetsgränser behöver infarten till Tuna 6:58 byggas om. Det innebär att infarten flyttas något västerut och ianspråkar ca 100 kvm av det angränsande naturområdet. Detta område bedöms dock inte inrymma några höga naturvärden. Nivåskillnaderna innebär att stödmurar behöver anläggas. Dessa hamnar inom gatumark och i gränsen mot naturmark.

Enligt gällande detaljplan är småhustomterna redan idag delvis planlagda som gatumark med enskilt huvudmannaskap. Dessa ytor föreslås även i det nya

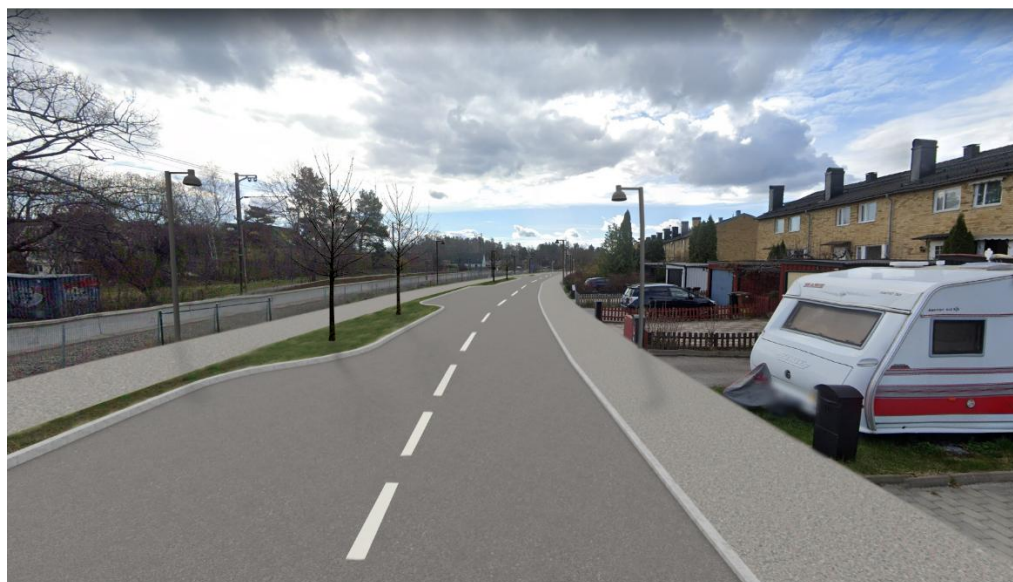
detaljplaneförslaget att planläggas som allmän plats/gata men kommer med det nya förslaget att ligga på gatumark med kommunalt huvudmannaskap, se figur 41.



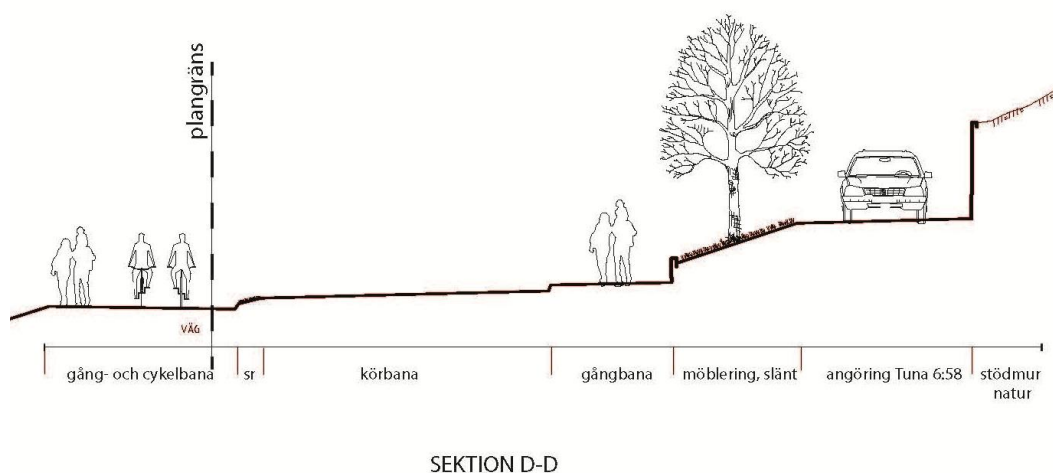
Figur 22. Illustrationsplan över delområde 6. Bilden längst till höger är en inzoomning på områdets sydligaste del där anslutning till naturområdet finns.



Figur 23. Sektion, sedd norrifrån vid delområde 6, utanför radhusen.



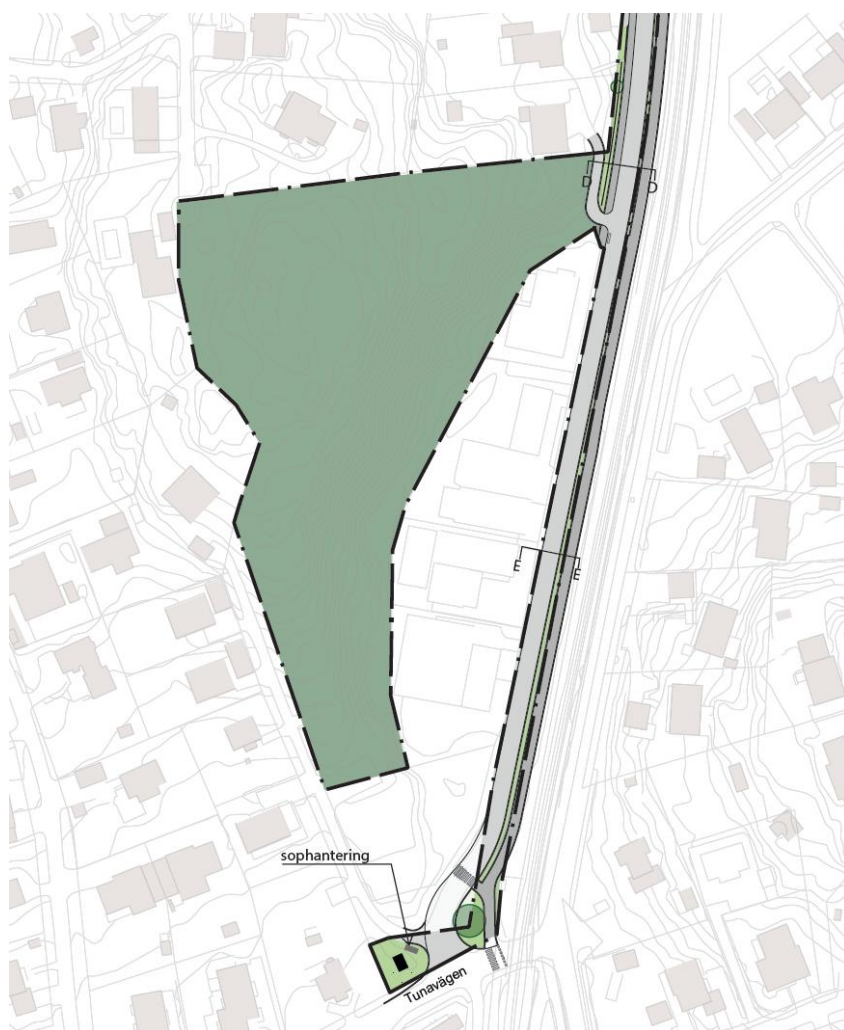
Figur 24. Vy längs Västra Banvägen i område 6, vid radhusen



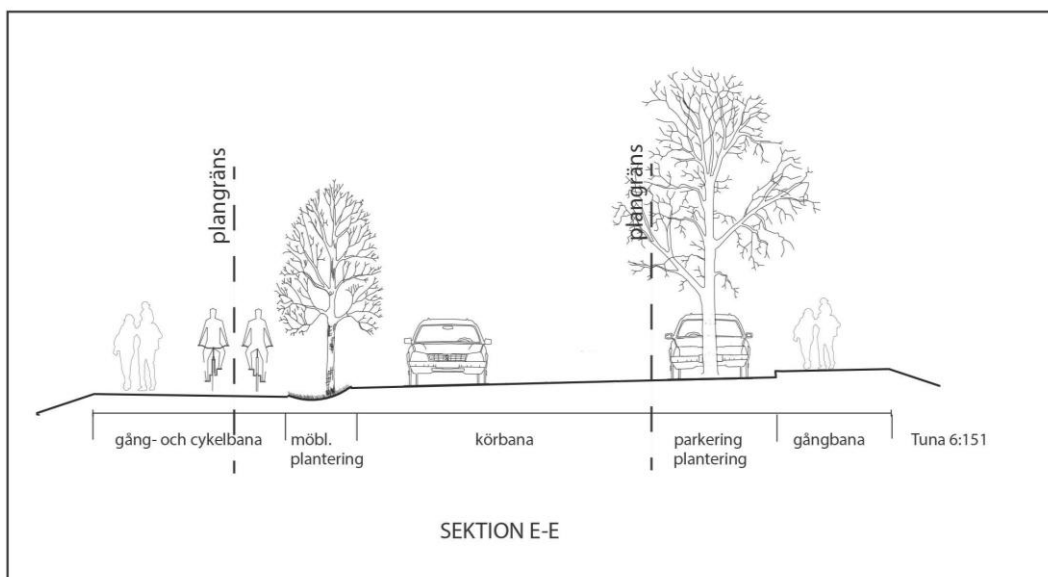
Figur 25. Sektion, sedd norrifrån vid delområde 6, utanför Tuna 6:58.

Delområde 7: Utmed planerade flerbostadshus på Tuna 6:151 med flera

Längst söderut utformas vägen med liknande breddmått på körbana och gång- och cykelbana som ovan (fig. 29). Delar av vägen omfattas av detaljplan för Tuna 6:151 m.fl., som nyligen fått laga kraft. Det innebär att gångbana (2,5 m) samt fickor för kantstensparkering i trädrad (2,5 m) ligger utanför aktuellt planområde väster om körbanan och möjliggörs inom allmän plats i detaljplanen för Tuna 6:151, som också har kommunalt huvudmannaskap. Längs vägens östra sida föreslås en planteringszon om ca 2,5 m som avskiljer den 3 meter breda gång- och cykelbanan. Söder om den föreslagna bebyggelsen på Tuna 6:151 planeras ett nytt övergångsställe att tillkomma.



Figur 26. Illustrationsplan över delområde 8.



Figur 27. Sektion, sedd norrifrån vid delområde 8, utanför Tuna 6:151. Delar av gatan ingår i annan, pågående detaljplan för Tuna 6:151.

Motivering till planbestämmelser		
Syfte/ motivering	Index	Planbestämmelse
Möjliggörande av allmän plats/gata, inklusive bussvändlinga, med kommunalt huvudmannaskap	GATA	GATA (kommunalt huvudmannaskap)
Möjliggör ytor för vistelse och funktioner så som tex uppställning av matvagnar mm.	TORG	TORG (kommunalt huvudmannaskap)

Kollektivtrafik

Västra Banvägen sträcker sig nästan hela vägen mellan Åkersberga station och Tunagårds station, vilket gör att boende längs vägen har god tillgång till Roslagsbanan. Västra Banvägen trafikeras inte av buss i linjetrafik i dagsläget, men däremot finns tre hållplatser för närtrafiken längs vägen.

Busstrafik möjliggörs längs med Västra Banvägen från Österskärsvägen fram till planerad bussvändplats i höjd med Västra Banvägen 16.

Region Stockholms Trafikförvaltning planerar för att två vändande busslinjer ska passera inom området, som båda når området västerifrån från Kanalstaden. I nära anslutning till Åkersberga station möjliggörs en bussvändplats, som tillåter bussarna att vända och tidsreglera i nära anslutning till stationen. Placeringen av vändplatsen är vald med utgångspunkten att den ska ligga så nära stationen som möjligt, för att underlätta

omstigning och anpassning av avgångstider efter tågtrafiken. Ytterligare en förutsättning för placeringen av bussvändplatsen har varit ambitionen att minimera påverkan på den nyligen anlagda Järnvägsparken.

Längs Västra Banvägen möjliggörs yta för busshållplatser med en lösning som är dimensionerad efter att platsen ska kunna trafikeras av två linjer med avgångar varje kvart dagtid. Busshållplatser anordnas mot spårområdet vid en vändslinga. Det innebär att byte kan ske mellan tåg och buss utan att resenärer behöver korsa Västra Banvägen. I vändslingan placeras två parallella hållplatslägen för avstigning och tidsreglering. Hållplatserna är utformade så att två bussar oberoende av varandra kan ankomma och avgå från respektive hållplatsläge. Avstigningshållplatserna markeras med stolpe och tillhörande topptavla. En påstigningshållplats med väderskydd placeras i en ficka längs gatan i vändslingans förlängning. Vid avgång bedöms bussar kunna styras med anpassning av tidtabell så att samordning kan ske vid samma hållplatsläge.

Trafikflöden

Aktuella trafikprognoser för Västra Banvägen har tagits fram under 2024. Ökad trafik är att vänta både till följd av planerade åtgärder längs Västra Banvägen och till följd av generell ökning av trafiken till följd av nyexploateringar på andra platser i kommunen. Idag beräknas trafikmängderna uppgå till som mest ca 1600 fordon vid korsningen med Österskärsvägen, där de högsta trafikmängderna förekommer. Prognosen visar framtida flöden med 2300 fordon/ÅMD på denna plats, vilket bedöms vara ett relativt lågt flöde i ett så pass centralt läge. Av dessa bedöms knappt 300 utgöras av busstrafik. Antalet fordon avtar gradvis österut från korsningen mot stationen. Söder om bussvändslingan beräknas trafikmängderna uppgå till omkring 650 fordon/ÅMD idag. Här väntas trafiken öka till drygt 800 fordon/ÅMD. Siffrorna är ungefärliga och varierar över sträckan.

Parkering och mobilitetstjänster, varumottagning, utfarter

Parkering för cykel finns intill planområdet i form av en väderskyddad pendlarparkering i direkt anslutning till tågstationen.

I dagsläget finns god tillgång till bilparkering för boende och besökare utmed vägen. Parkering på kvartersmark för boende inom och intill planområdet finns i form av större markparkeringsytor för BRF Spåret samt enskilda parkeringsplatser på egen tomt för radhus och småhus. BRF Spåret har idag sammanlagt ca 255 markparkeringsplatser till föreningens 259 lägenheter samt de båda förskolorna. Därutöver finns 18 parkeringsplatser i garage.

Radhus och småhus längs gatan har som regel en bilplats i garage eller carport och därutöver plats för ytterligare en bil framför denna, även om garaget i flera fall inte nyttjas för parkering utan som förråd.

Besöksparkering på allmän plats inom planområdet finns dels i form av kantstensparkering med ca tiotal platser mellan Järnvägsparken och Österskärsvägen,

dels ett trettiotal platser i fickor och mindre parkeringsytor i anslutning till radhusbebyggelsen.

Kommunen har under planprocessen 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 spåren som regel står onyttjade.

Planprogrammet för Åkersberga stad – centrumområdet anger ett förhållandevis lågt parkeringstal i centrala Åkersberga, vilket kan motiveras med den goda och nära tillgången till kollektivtrafik i form av både buss och tåg. Planförslaget innebär att befintliga parkeringsytor norr och öster om Västra Banvägen, tillhörande BRF Spåret, huvudsakligen behålls men 78 platser behöver tas i anspråk i syfte att möjliggöra bussvändplats och ny pumpstation. Genom omdisponering av ytor bedöms omkring ca 15 nya platser kunna möjliggöras i anslutning till BRF Spårets parkeringar mellan spåren och Västra Banvägen. Förslaget innebär därmed en minskning med ungefär 60 platser. Med tanke på bostädernas centrala läge och att det bedöms finnas ett överskott på parkeringsplatser är kommunens bedömning att de parkeringsplatser som ianspråktagas inte kommer att behöva ersättas till fullo för att uppnå ett acceptabelt antal parkeringsplatser för bostäderna. Gällande detaljplan för bostäderna gör det dock möjligt att ersätta parkeringsplatserna på kvartersmark, på egen fastighet, om föreningen bedömer det som önskvärt.

Kantstensparkeringen längs gatans norra del tas bort i samband med att vägen byggs om för att ge plats för gång- och cykelväg samt busstrafik. Befintliga parkeringsfickor längs gatans södra del och parkeringsytan i vid Orionvägen tas bort för att inrymma gång- och cykelbana och att ge utrymme för skyfallshantering. Nya parkeringsfickor varvade med trädplanteringar, med ca tre parkeringsplatser per ficka, föreslås i anslutning till radhusen. Sammanlagt bedöms dessa kunna inrymma ett trettiotal parkeringsplatser tillgängliga för besökare och allmänhet. Därutöver planeras ett antal parkeringsplatser på gatumark i anslutning till den planerade bebyggelsen på Tuna 6:151 m.fl. Tillgång till ytterligare besöksparkering finns i parkeringsgarage norr om spårområdet, i anslutning till Åkersberga centrum.

Möjligheterna till parkering vid de två förskolor som finns söder om Västra Banvägen, i höjd med Järnvägsparken, bedöms inte påverkas av planförslaget. Möjlighet för viss kantstensparkering finns längs med Åkersbergavägen.

Parkering för cyklar planeras i anslutning till stationen och de nya påstigningshållplatserna. Föreslagen lösning innebär att antalet cykelparkeringar vid stationen bibehålls, men befintliga cykelställ flyttas något och placeras utmed spåren, intill järnvägsövergången.

Rekreation och lek

Inom området finns ett naturområde som är relativt svårtillgängligt. Området är i dagsläget planlagt för park.

Närmaste kommunala lekplats finns i Järnvägsparken, belägen mellan Västra Banvägen och Åkersberga station, där rekreativsmöjligheter för både vuxna och barn finns. Ca 150 meter från Västra Banvägen, strax väster om radhusen, finns även lekplatsen Oceanparken. Lekplatsen nås från Västra Banvägen via Orionvägen.

I väst ansluter Västra Banvägen mot Åkers kanal. Utmed kanalen finns bland annat promenadstråk med boulebana, båtplatser och kanotuthyrning, sittmöjligheter och konst. Området kring Åkers kanal utgör Åkersbergas stadspark.

Då Järnvägsparken kompletteras med en angränsande torgyta förbättras förutsättningarna för rekreation och möten. Platsen stärks med fler sittplatser i ett gott lokalklimat och mer folkliv som rör sig i anslutning till hållplatslägena.

Planförslaget innebär att naturområdet i planområdets södra del planläggs som naturmark med kommunalt huvudmannaskap, vilket ger bättre möjligheter för kommunen att utveckla och sköta grönområden i anslutning till tät bebyggelse. Inom området finns en fornlämning som i samband med planen föreslås tillgängliggöras.

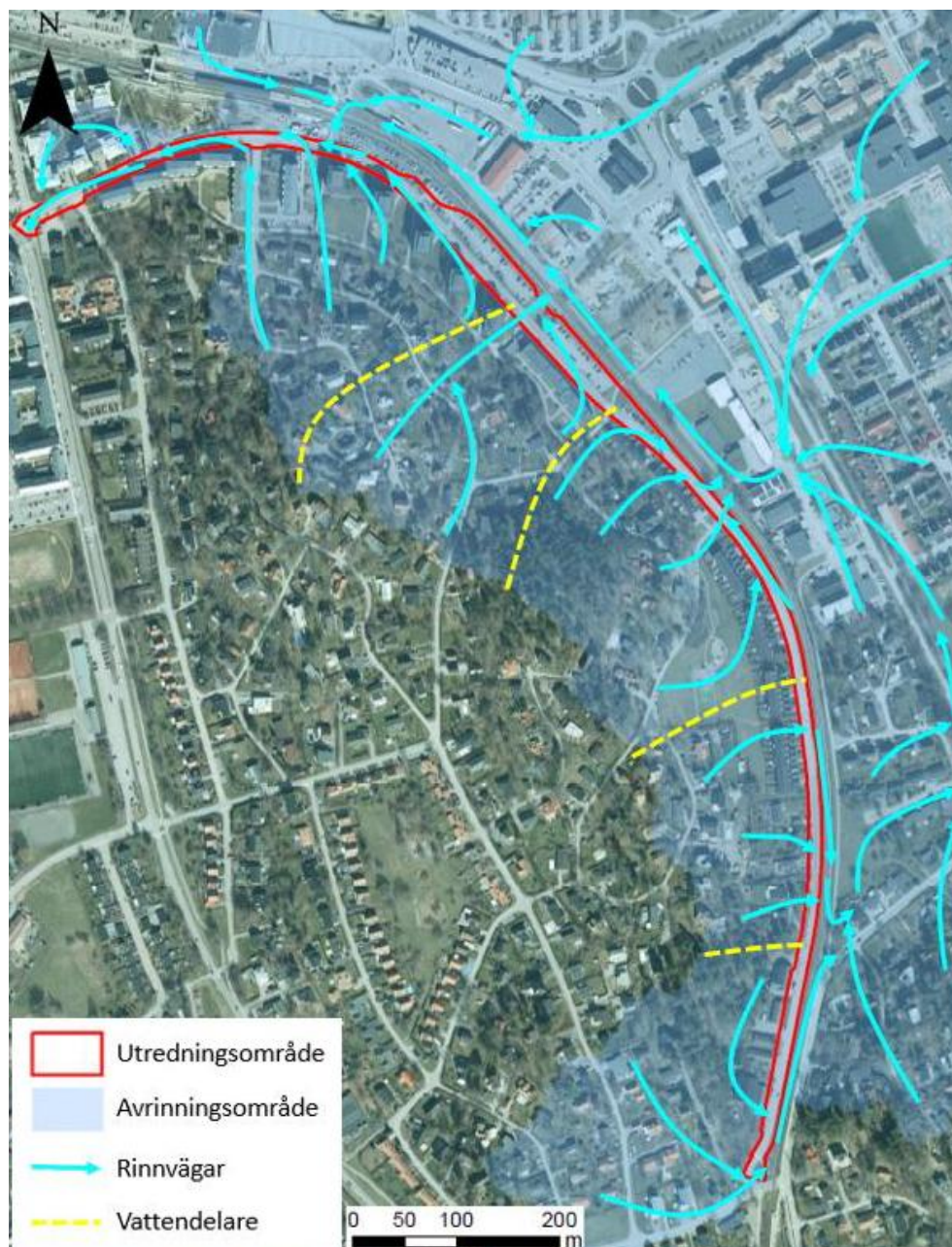
Genom att utveckla gång- och cykelvägnätet bidrar planen till att skapa trygga och attraktiva kopplingar till viktiga målpunkter för rekreation, vilket är en del av planens syfte. Västra Banvägen föreslås utvecklas med gröna värden i planteringszoner utmed gatan som ger förutsättningar för en välgestaltad gatumiljö, bättre mikroklimat och högre rekreativs- och vistelsevärden som inbjuder till promenader. Därmed stärks framför allt kopplingen mellan centrum och stadsparken Åkers kanal, vilket också i förlängningen ger centrumområdet en stärkt upplevelse av vattenkontakt.

Motivering till planbestämmelser		
<i>Syfte/ motivering</i>	<i>Index</i>	<i>Planbestämmelse</i>
Möjliggörande av allmän plats/natur med kommunalt huvudmannaskap	NATUR	NATUR (kommunalt huvudmannaskap)

Vattenområden

Inga vattenförekomster eller markavvattningsföretag finns inom planområdet.

Ytligt avrinnande vatten från planområdet, vid större regn än vad ledningsnätet är dimensionerad för, avrinner från Västra Banvägens västra sida mot befintliga lågpunkter tills de fylls upp och vatten leds vidare västerut mot Åkers kanal, delvis via den östra sidan om spåren, se figur 30.



Figur 28. Ytliga rinnvägar, från PM Dagvatten, 2025.

Strandskydd

I västra delen av planområdet finns Åkers kanal. Delar av planområdet ligger inom 100 m från Åkers Kanal och dessa delar av planområdet är redan planlagda. Av 7 kap. 18 g § miljöbalken, framgår att om strandskydd för ett område har upphävts genom en detaljplan så återinträder strandskyddet om området upphör att omfattas av detaljplan eller ersätts med en ny detaljplan. Strandskyddet behöver därmed hanteras i detaljplanen. Kommunen bedömer att det är helt uppenbart att det är möjligt att upphäva strandskyddet genom den nya detaljplanen.

Särskilda skäl

För att kunna upphäva strandskyddet måste minst ett av de s.k. särskilda skälen enligt 7 kap. 18 c § miljöbalken föreligga. Kommunen bedömer att aktuellt område omfattas av det första särskilda skälet som anges för upphävande av strandskydd: *Det område som upphävandet avser redan har tagits i anspråk på ett sätt som gör att det saknar betydelse för strandskyddets syften.*

Området där strandskydd återinträder utgörs idag enbart av allmän plats (gatumark). Planförslaget innebär att mark inom strandskyddat område även i framtiden föreslås utgöra allmän plats (gata). Det föreligger därmed särskilda skäl att upphäva strandskyddet i enlighet med 7 kap. 18 c § punkt 1 miljöbalken. En administrativ bestämmelse införs i aktuellt område för att bekräfta att strandskyddet ska vara fortsatt upphävt.

Motivering till planbestämmelser		
<i>Syfte/ motivering</i>	<i>Index</i>	<i>Planbestämmelse</i>
Möjliggöra för upphävande av strandskydd	a ₁	Strandskyddet är upphävt

Teknisk försörjning

Vatten och avlopp

Österåkersvatten är VA-huvudman i kommunen och området ingår i verksamhetsområde för VA. Under Västra Banvägen finns i dagsläget VA-ledningar, som Österåkersvatten ansvarar för. Den befintliga VA-anläggningen behöver förändras och kapacitetsförstärkas för att kunna hantera tillkommande exploateringar i centrala Åkersberga.

En befintlig pumpstation (P13) finns inom planområdet, utmed spåret. Idag pumpas spillvattnet från planområdet söderut via en lång pumpkedja till Margretelunds reningsverk. Ledningsnätet och pumpkedjan till reningsverket klarar inte den ökade belastningen som exploatering inom centrala Åkersberga medför, varför en ny pumpstation behöver anläggas. Genom att vända flödet mot Kanalstaden och leda spillvattnet i nya sjöledningarna via Tunafjärden mot nya Margretelunds reningsverk frigörs kapacitet i befintlig VA-anläggning. Befintlig pumpstation ersätts inom planområdet med en ny och uppdimensionerad pumpstation strax öster om nuvarande läge (se beskrivning av byggnad på sida 22).

För att en korsande spillvattenledning ska kunna fortsätta att vara i funktion föreslås att ett passivt pumpsystem byggs. Det innebär att Österskärsvägen norr om Västra Banvägen förses med ett spillvattenmagasin i större rördimensioner. Magasinet töms som regel med självfall men en gång per dygn avses magasinet tömmas med hjälp av

tryckluft. För detta ändamål behöver en mindre teknikbyggnad anläggas vid korsningen Saturnusvägen/Västra Banvägen. Läget framgår av figur 14.

Både pumpstation och teknikbyggnad planläggs inom område för pumpstation, E2.

Motivering till planbestämmelser		
<i>Syfte/motivering</i>	<i>Index</i>	<i>Planbestämmelse</i>
Säkerställer tillgång till yta för teknikbyggnad för vatten- och avloppsnätet	E2	Pumpstation

Brandposter ska placeras med max 150 m mellanrum enligt räddningstjänstens (Storstockholms Brandförsvär) föreskrifter. Dagens VA-anläggning uppfyller kravet.

Dagvatten

En dagvattenstrategi för Österåkers kommun har tagits fram (2019) som syftar till att skapa förutsättningar för en hållbar hantering av dagvatten i samhällsplaneringen och vid drift och underhåll. Syftet är även att förbättra vattenkvaliteten i kommunens vattenområden och minimera riskerna med ett förändrat klimat.

Till detaljplanen har en dagvattenutredning tagits fram i enlighet med dagvattenstrategin (PM Dagvatten, 2025), med syfte att tydliggöra förutsättningarna för dagvatten och visa vilka förändringar som den planerade exploateringen medför för dagvattenflöden, föroreningar och skyfall.

Dagvatten avleds i dagsläget via ledningsnät till två olika tekniska dagvattenrecipienter, Åkers kanal samt Sätterfjärden (Trälhavet). Båda recipienterna omfattas av miljökvalitetsnormer (MKN) och uppnår idag inte god kemisk status och har måttlig ekologisk status, främst på grund av övergödning. (VISS 2021). Kvalitetskraven för recipienterna innebär att Åkers kanal ska nå god ekologisk och kemisk status till år 2027. Trälhavet ska god ekologisk status år 2039 och god kemisk status år 2027.

Planförslaget innebär en marginell ökning av hårdgjord yta, till följd av breddningen av vägbanan samt tillkommande gång- och cykelbana. Den planerade exploateringen bedöms därmed leda till något ökade dagvattenflöden som helhet. Åtgärder krävs därför inom detaljplanen för att minska föroreningsbelastningen och att fördröja de ökade flödena.

Dagvattenutredningen redovisar tillkommande behov av volymer för fördröjning och rening av dagvatten till följd av ökad andel hårdgjord yta. Att tillskapa tillräckliga ytor för dagvatten är prioriterat i detaljplanen och det har därmed påverkat utformningen av gatan. Beräkningen av fördröjningsbehov utgår från ett 20 mm-regn, vilket innebär en total volym på ca 400 m³. Fördröjningskrav ställs för varje enskild delsträcka utifrån platsspecifika förutsättningar beroende på tillgängligt utrymme för dagvattenåtgärder samt om erforderlig rening uppnås.

Föreslagen dagvattenhantering för Västra Banvägen är framför allt i form av öppna lösningar såsom nedsänkta växtbäddar, skelettkonstruktion, gräsklätt makadamdike och skålade gräsytor. Föroreningsberäkningarna efter exploatering och rening med föreslagna åtgärder har utförts för respektive recipient. För båda tekniska avrinningsområden inom utredningsområdet kan rening ske till lägre halter och mängder än vad som beräknas tillföras från utredningsområdet i dagsläget. Den föreslagna exploateringen bedöms därmed förbättra recipienternas möjlighet att uppnå MKN med föreslagna dagvattenåtgärder.

I dagvattenutredningen har Västra Banvägen delats upp i sex delområden, där olika strategier för dagvattenhantering föreslås. Uppdelningen av sträckor kan ses i kartan nedan i figur 31.



Figur 29. Delområden för dagvattenhantering enligt PM Dagvatten, 2025.

Nedan beskrivs kortfattat föreslagen dagvattenhantering i de olika delområdena:

1. Nedsänkta växtbäddar i refugen samt mellan gångvägen och körbanan utmed fastigheterna Tuna 3:57 och 3:58. I övrigt skelettjordar.
2. Växtbäddar i möbleringszon söder om körbanan. Skålade planteringsytor vid bussvändslungan. Underjordiskt makadamstråk under gång- och cykelbanan kan krävas i mindre del där gatan skevar mot trottoarkant.
3. Nedsänkta växtbäddar längs gång- och cykelbana. Växtbäddar mellan körbana och parkeringar. Träd i skelettjordar i möbleringszon söder/väster om körbanan.
4. Nedsänkta växtbäddar längs gång- och cykelbana. Växtbäddar mellan körbana och parkeringar. Träd i skelettjordar i möbleringszon söder/väster om körbanan.
5. Nedsänkta växtbäddar inom befintlig grönyta, invid den tidigare gångvägen över järnvägsspåret.
6. Skelettjord eller gräsbeklätt/planterat makadamdike mellan körbanan och gång- och cykelbanan. Skelettjord föreslås där remsan är 2,5 m bred och makadamdike föreslås där remsan är 1,5 m bred. Vid korsningen med Orionvägen planläggs en yta som parkmark för att kunna utformas för att kunna omhänderta vatten vid skyfall och bidra till ytterligare fördröjning av dagvatten.

Det vatten som rinner från naturområdet väster om Västra Banvägens i områdets mest sydliga del rinner mot ett planerat dike utmed gränsen på angränsande fastighet, Tuna 6:151. I samband med genomförandet av denna detaljplan ska ett svackdike /infiltrationsstråk anläggas för att fördröja och rena dagvatten. Svackdiket föreslås utformas som ett dike där vatten vid normala flöden infiltrerar till ett dränerande lager och leds till dagvattennätet genom en dräneringsledning. Eftersom diket kommer ligga på kanten mellan berg och friktionsjorden kommer en del av dagvattnet kunna infiltrera vidare i friktionsjorden.

Föreslagna dagvattenåtgärder placeras främst på mark som ägs av kommunen och som planläggs för GATA eller PARK. För att säkerställa att marken höjdsätts så att tillräcklig skyfallsvolym ska kunna omhändertas inom parkytan regleras marknivån i detaljplanen.

Motivering till planbestämmelser		
<i>Syfte/ motivering</i>	<i>Index</i>	<i>Planbestämmelse</i>
Säkerställer tillgång till vegetationsyta på allmän plats för att möjliggöra dagvattenhantering.	PARK	Park
Reglerar marknivå för att säkerställa att skyfall kan omhändertas på ytan.	+ 0,0	Markens höjd över angivet nollplan

Inom delområde 6 föreslås yta ianspråkta för dagvattenhantering mellan gång- och cykelbanan och spårområdet, på mark som ägs av SL. Gång- och cykelvägen anläggs på SL:s mark och regleras genom avtal. Även dagvattenåtgärder omfattas av avtalet. Kommunen bekostar anläggandet av såväl gång- och cykelbana som dagvattenanläggningar kopplade till gatuområdet som hamnar utanför planområdet.

En stor del av dagvattnet som kommer uppströms ifrån belastar såväl planområdet som programområdet för Åkersberga stad. Planprogrammet föreslår åtgärder uppströms för att tidigare fördröja och rena dagvatten, innan det når recipienten, bland annat genom dagvattenanläggningar inom parkområden norr om Åkersberga centrum. Sammantaget bedöms denna kombination av åtgärder bidra till en förbättrad hantering och rening av dagvattnet. De dagvattenåtgärder som föreslås inom planområdet är dock tillräckliga för att hantera den fördröjning och rening som krävs på platsen.

Avfall

Inga nya bostäder planeras kopplat till detaljplanen. Befintliga flerbostadshus har idag avfallshantering i form av halvt nedgrävda sopkassuner utmed Västra Banvägen. Småhus samt förskolan öster om Åkersbergavägen har sopkärl i nära anslutning till vägen. Några av sopkassunerna påverkas av det breddade gatuområdet i anslutning till bussvändplatsen och behöver flyttas till ett nytt läge, alternativt ersättas med annan avfallslösning. Detta bedöms kunna lösas inom kvartersmark utanför planområdet.



Bild 8. Sopkassun som behöver flyttas/ersättas.

Placeringen av avfallskärl vid förskolorna kommer att påverkas då hämtning inte längre kommer att kunna ske från Västra Banvägen vid nuvarande läge. Avfall bedöms kunna hämtas från Åkersbergavägen istället.

Framkomlighet för avfallsfordon förbättras på Västra Banvägen genom att körbanan breddas.

Roslagsvatten genomför i dagsläget en generell översyn av avfallshanteringen för bostadsfastigheter som ligger längs med återvändsgator som innebär att sopbilen måste backa längre sträckor, vilket ur säkerhetssynpunkt inte är önskvärt. För del av Tunavägen är det ett sådant scenario. Med hänvisning till det och att det pågår detaljplanläggning i anslutning förbereds en alternativ lösning. Den innebär att de bostadsfastigheter som ligger längs med del av Tunavägen i anslutning till naturområdet får en gemensam uppställningsplats för kärlskåp i anslutning till den transformatorstation som ligger vid korsningen Västra Banvägen/Tunavägen. Detta bedöms kunna inrymmas inom område planlagt som E1.

Energi- och värmeförsörjning

Markliggande ledningar finns längs med nästan hela Västra Banvägen. E.ON. Energidistribution ansvarar för områdets elförsörjning. Två transformatorstationer finns inom planområdet, dels i närheten av spåren strax söder om stationen, dels i söder vid Tunavägen. Även fjärrvärmeledningar finns, som samordnas med övriga ledningar under marken. Samtliga ledningar inryms i området som omfattas av gatumark, i princip helt under planerade körytor. I vissa lägen kommer en anpassning av planerad vegetation ovan ledningar behöva ske, till exempel inom bussvändslingan där fjärrvärmeledningen hamnar inom planteringsyta.

Befintliga elnätstationer inom planområdet avses ligga kvar och bekräftas genom E-område i detaljplanen. Se beskrivning av byggnader på sida 22.

I samband med att vägen byggs om och nya VA-ledningar läggs under vägen kommer även el- och andra ledningar påverkas. Mer om kostnads- och ansvarsfördelning kopplat till hantering av ledningar kan läsas i planens genomförandeavsnitt.

Tele- och IT-infrastruktur

Delar av ledningar för tele- och IT-infrastruktur ligger inom gatumark vilka kommer att påverkas under planens genomförandeskede. Mer om ansvars- och kostnadsfördelning kan läsas i planens genomförandeavsnitt.

Hälsa och säkerhet

Skred, ras och sättningsbenägenhet

Enligt tidigare utförd geoteknisk utredning från 2001 konstaterades marksättningar, vilket har haft negativa konsekvenser på ledningar. Sättningsmätningar utförda med satellit visar på en sättningshastighet mellan 5 och 11 mm/år, mellan mars 2017 och mars 2021 inom delar av planområdet.

En geoteknisk utredning har genomförts (PM Geoteknik, 2022), enligt vilken bedömning gjordes att utformningen av detaljplanen inte riskerar att öka risk för ras och skred i området. Se sid 18 för beskrivning av geotekniska förutsättningar. Stabilitetsförhållandena bedöms som tillfredställande, även för den planerade uppfyllnaden för breddning av vägen mot Roslagsbanan. Stabiliteten av de befintliga bergsslänterna bedöms vara tillfredställande.

Den geotekniska utredningen anger grundläggningsrekommendationer. Vid vägöverbyggnad anges att utskiftning av befintlig tjälfarlig jord måste göras ner till utskiftningsdjupet. Material som används för återfyllning ska vara icke tjällyftande mineraljord med en genomsnittlig densitet av 1,4 t/m³. Om lättfyllning såsom lättklinker eller skumglas används i vägkonstruktionen kan utskiftningsdjupet minskas eftersom dessa material är isolerande. För att minska risk för framtida sättningar orsakade av profilhöjningen kan urgrävning av befintliga jordar och återfyllning med

lättfyllning göras, dock endast till ett visst djup beroende av grundvattennivån och vägöverbyggnaden.

Inom planområdet har förekomst av kvicklera identifierats i ett fåtal provtagningspunkter. Detta bedöms emellertid inte innebära en ökad risk för skred eller sättningar för de åtgärder som föreslås inom planområdet under förutsättning att rekommendation för grundläggning följs. Förekomst av kvicklera och högsensitiv lera i området bedöms inte påverka rekommendationer för grundläggning av vägen, gång- och cykelbana och VA-ledningar.

Omgivningspåverkan av geotekniska arbeten

Utformningen av detaljplanen innebär flera geotekniska arbeten för anläggning av VA-ledningar, pumpstationen och ombyggnad av Västra Banvägen: spontning, schaktning, packning, borrhning och sänkning av grundvattentrycket. Dessa arbeten medför en påverkan på omgivningen, framför allt på Roslagsbanans anläggningar. Anläggningsarbete som kan påverka trafikförvaltningens anläggningar får ej utföras utan trafikförvaltningens godkännande.

Enligt Roslagsbanans relationshandlingar är delar av spåren och plattformar grundlagda på lättfyllning. Det innebär att de är sårbara för eventuella sättningar orsakade av en sänkning av grundvattentrycket. Grundvattensänkningen för grundläggning av pumpstationen måste begränsas till schaktgropen, det vill säga grundvattennivån utanför schakten ska inte sänkas.

Erforderliga underlag ska tas fram i projektets genomförandefas och ska överlämnas till trafikförvaltningen för godkännande innan arbeten påbörjas.

Översvämning och erosion

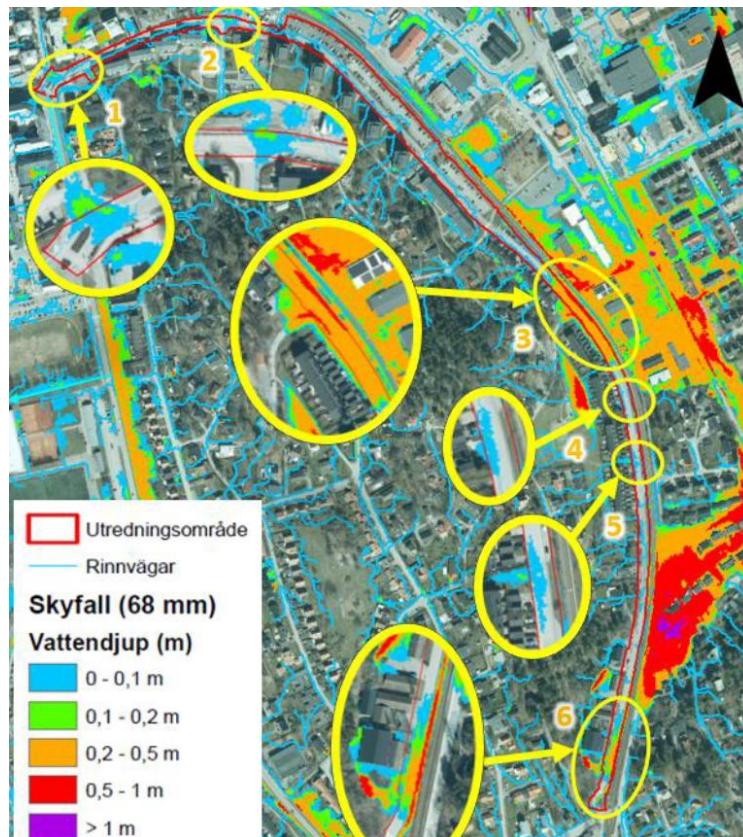
Enligt genomförd geoteknisk utredning (PM Geoteknik, 2022) bedöms risk för erosion inom planområdet inte föreligga. Vid detaljprojektering av dagvattenhantering bör dock risk för erosion beaktas, exempelvis i befintliga och nya dagvattendiken utmed järnvägsspåren. Enligt utredningen bedöms risk för översvämning från Åkers kanal inte föreligga.

Avledning av skyfallsvatten från området och Åkersberga centrum är en viktig del i syftet med att bygga om Västra Banvägen. För att minska risken för skador till följd av översvämning föreslås en kombination av uppdimensionering av dagvattennätet och att höjdsättningen ändras så att tydligare rinnstråk skapas mot kanalen. Detta beskrivs i planprogrammet för Åkersberga stad – centrumområdet som en viktig åtgärd för resterande utveckling inom centrala Åkersberga.

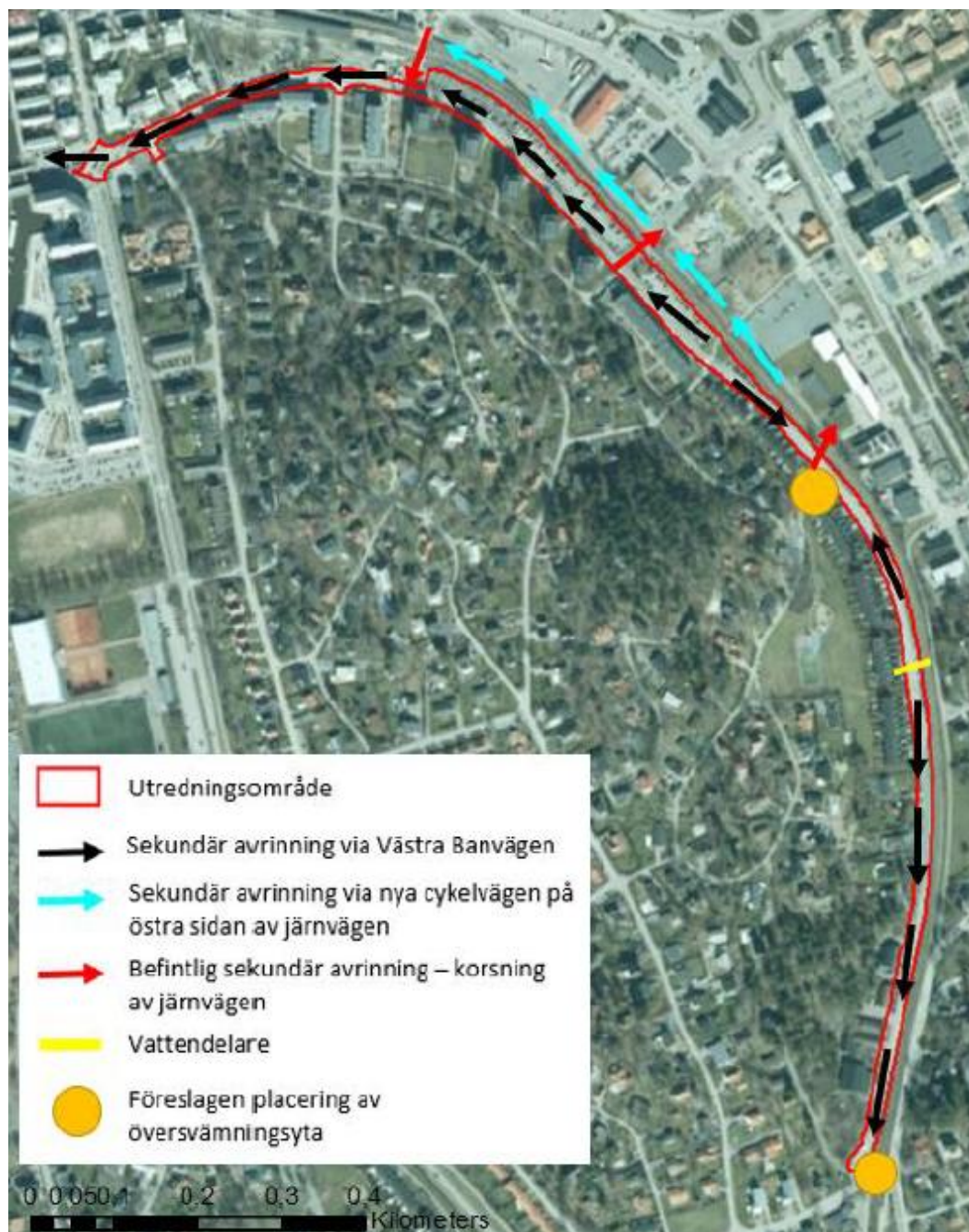
Intill kanalen finns befintliga bebyggelseområden som ligger under den rekommenderade lägsta grundläggningsnivån om +2,7 meter (RH2000). Ett parallellt arbete pågår kopplat till hela Åkers kanal samt delar av Tunafjärden i syfte att säkra att

befintliga och nya bebyggelsemiljöer från höga flöden och höga vattenstånd. En utredning innehållande åtgärdsförslag har tagits fram (*Klimatanpassningsplan Del 2, 2018*).

Om höga vattenstånd i Åkers kanal sammanfaller med stora skyfall koncentreras skyfallsvattnet utmed vägnätet. Ny bebyggelse runt om planområdet föreslås enligt planprogrammet för Åkersberga stad – centrumområdet höjdsättas på ett sådant sätt att den inte skadas vid översvämningar.



Figur 30. Karta som visar riskområden för stående vatten vid kraftiga regn. (från PM Dagvatten, 2025)



Figur 31. Övergripande bild över sekundär avrinning. PM Dagvatten , 2025.

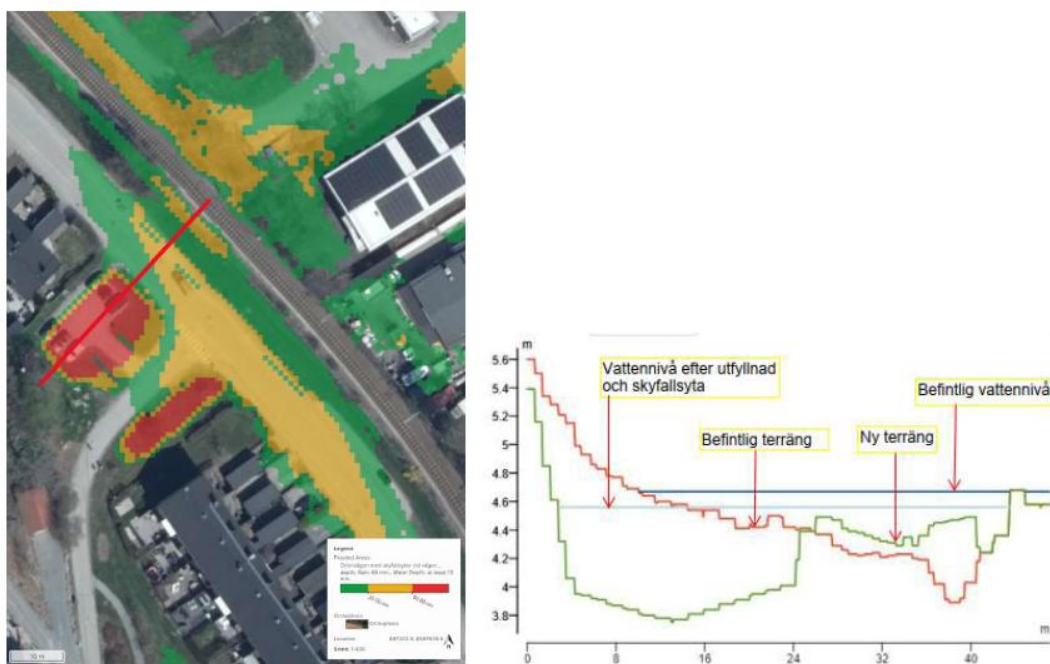
Delar av planområdet är i dagsläget utsatt för viss risk för översvämning vid stora regnmängder (100-årsregn med klimatkfaktor). Vid korsningen med Orionvägen (punkt 3 i figur 31) samt längst söderut längs Västra Banvägen (punkt 6 i figur 31) beräknas vattendjupen bli så stora att höjdsättningen på vägen och möjligheten till avrinning särskilt behöver beaktas.

Principen för avledning är att höjder längs gatan placeras så att vatten rinner från bebyggelsen mot vägen och den planerade gång- och cykelbanan längs Roslagsbanan

för att sedan avledas sidledes. Vid förslag till ändrad höjdsättning har hänsyn tagits till omkringliggande bebyggelse, i syfte att denna inte ska påverkas negativt.

Höjdsättningen av Västra Banvägen har studerats för att, om möjligt, uppnå jämna nivåer för avrinning längs vägen mot recipienterna, för att undvika vattenansamlingar i lågpunkterna eller påverka områden nedströms, öster om spåren, negativt. Detta har dock inte bedömts vara möjligt. Anläggandet av gång- och cykelbanan längs med Roslagsbanan medför i delar att befintligt dike delvis fylls upp, vilket ställer krav på åtgärder för att ytterligare minska riskerna vid ett skyfall. För att förbättra situationen vid skyfall föreslås därför att översvämningssytor skapas i form av nedsänkta ytor inom park- och gatumark.

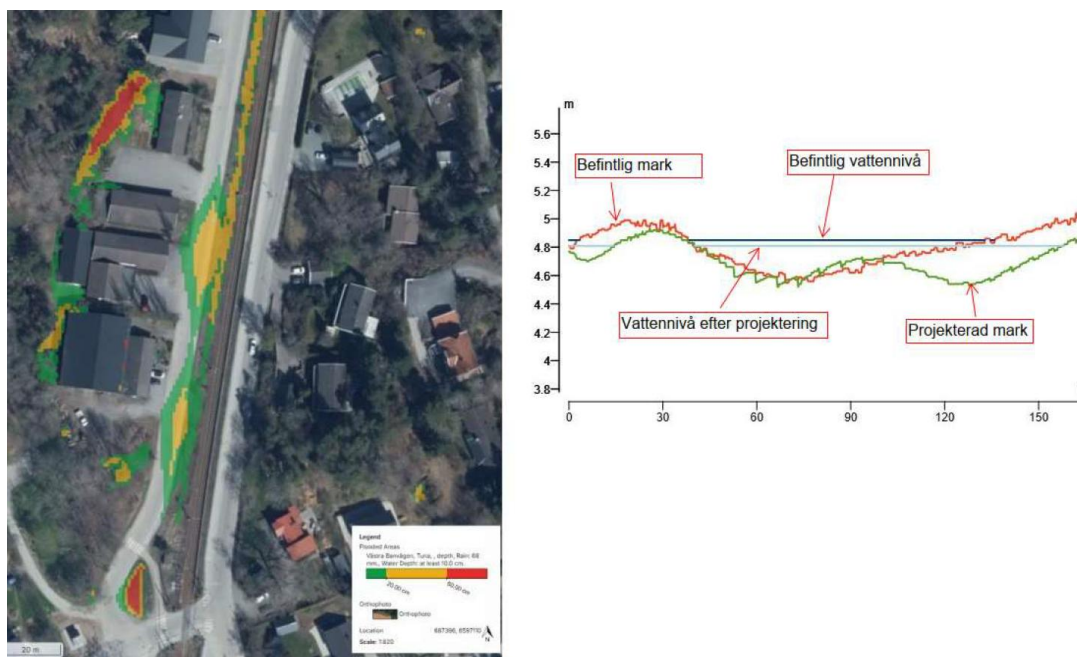
Vid riskområde 6, Orionvägen, föreslås nedsänkta ytor på parkmark i anslutning till Orionvägen, utanför befintligt planområde, se figur 33). På delar av dessa ytor finns idag en allmän parkering med sex platser. Åtgärden innebär att nuvarande översvämningssituation längs vägen inte försämras och att tröskelnivån för när skyfall riskerar att flöda till andra sidan om Roslagsbanan höjs något. Nivåerna är dock fortfarande höga och framkomligheten för utryckningsfordon begränsad i denna korsning. Genom att utryckningsfordon bedöms få acceptabel framkomlighet längs ena sidan av körbanan och att framkomligheten förbättras för den södra delen av vägen, vilket möjliggör åtkomst med räddningsfordon söderifrån, bedöms denna situation ändå som acceptabel. Roslagsbanan påverkas inte heller av förslaget.



Figur 32. Översvämningshantering vid Orionvägen. Vid de röda ytorna föreslås nedsänkta gräsytor.

Vid riskområde 3 föreslås att en översvämningssyta skapas längst söderut, vid Tunavägen, se figur 34, som kompensation för det vatten som trängs undan vid den uppfyllnad som bildas av gång- och cykelbanan, utanför planområdet. Gång- och

cykelbanan höjdsätts i detta område på sådant sätt att vatten leds söderut i stället för, som idag, österut till andra sidan spåret. Lösningen innebär att gatan delvis kommer att översvämmas, men att vattennivåerna medger framkomlighet för räddningsfordon.



Figur 33. Placering av lågpunkt i den södra delen av planområdet inom röd yta. Längs vägen rinner vatten av mot öster, vilket skapar ett framkomligt stråke närmast Tuna 6:151.

För att möjliggöra att skyfallsvatten kan avrinna mot kanalen från Västra Banvägen krävs åtgärder även utanför planområdet. En lösning har studerats som innebär att markhöjderna justeras så att ett lågstråk skapas via parkeringsytan på fastigheten Tuna 3:85 och vidare via en kulvert under gång- och cykelbanan mot kanalen, se figur 35. Övergångsstället där Saturnusvägen mynnar i Västra Banvägen föreslås att höjas upp 20 cm för att hindra vattnet från att ledas in på Saturnusvägen. Dessa åtgärder bedöms rymmas inom gällande detaljplaner, men är en viktig del av projektet för att få till en välfungerande skyfallshantering. Rådighet över erforderligt markområde inom Tuna 3:85 bedöms kunna säkras genom bildande av servitut för skyfallsledning till förmån för kommunens fastighet Tuna 3:1. Kommunen strävar efter att nå överenskommelse med berörd fastighetsägare. Om detta inte skulle visa sig möjligt är kommunens bedömning att servitutet kan bildas utan stöd av överenskommelse genom en lantmäteriförrättning.

Vad gäller rådighetsfrågan bedömer kommunen att det saknas lagstöd för kommunen att reservera ett markreservat för skyfallsledning. I 4 kap. 6 § PBL nämns ett antal allmännyttiga ändamål som kommunen får reservera områden för. Skyfallsledningen över Tuna 3:85 sker emellertid ytligt och inte genom ledning, och inryms inte i något av de andra angivna ändamålen. Att säkra rådighet till marken genom att planlägga del av Tuna 3:85 som allmän plats anser kommunen inte vara lämpligt, eftersom det skulle innebära att ett flertal av de enskilda parkeringsplatserna inte kan vara kvar. Mot

bakgrund av rådigheten bedöms kunna säkras genom servitut och då skyfallsvatten är ett mycket sällan förekommande scenario bedöms det inte proportionenligt att permanent ianspråkta parkeringsytan genom planläggning som allmän plats.



Figur 34. Föreslagna åtgärder för vattenavrinning i den västra delen av planområdet.

Sammantaget visar föreslagna åtgärder hur skyfall kan avledas utan att försämringar av översvämningssituationen uppstår inom planområdet och även förbättras i vissa lägen. Förbättringar sker även nedströms, utanför planområdet, då flödena dit minskar. Framkomligheten för utryckningsfordon längs Västra Banvägen förbättras genom att acceptabla vattennivåer vid skyfall uppnås i den södra delen av Västra Banvägen, intill Tuna 6:151. Därmed kan utryckningsfordon nå samtliga bostäder längs Västra Banvägen vid ett skyfall antingen norrifrån eller söderifrån. Vid korsningen med Orionvägen kvarstår problem med höga vattennivåer vilket vid skyfall kan innebära en begränsning för framkomligheten för utryckningsfordon. Situationen här förbättras dock något jämfört med nuläget, vilket minskar konsekvenser vid ett skyfall. Kommunen bedömer härmed att de föreslagna åtgärderna ger en acceptabel riskpåverkan vid skyfall.

Motivering till planbestämmelser		
Syfte/ motivering	Index	Planbestämmelse
Säkerställande av minskad risk för översvämning med påverkan på människors säkerhet och materiella värden, genom möjliggörande av avrinningsvägar för skyfallsvatten	+höjder	Föreskriven marknivå i meter över nollplanet.

Förorenad mark

Intill planområdet finns ett antal kända potentiellt förorenade områden. För att få kunskap och underlag om de miljötekniska förutsättningarna har en miljöteknisk utredning genomförts (Miljöteknisk markundersökning, 2022). Totalt har 39 markprover genomförts utmed vägens sträckning, varpå ett urval av 55 jordprover har analyserats.

I och med att planområdet ska utgöras av gata bedöms Naturvårdsverkets riktvärden för mindre känslig markanvändning (MKM) vara rimliga värden att jämföra med i denna detaljplan. Enligt jordproverna översteg två av dessa jordprover riktvärdena för MKM. Båda jordproverna är uttagna i samma markprov men på olika jorddjup och återfinns vid korsningen Västra Banvägen/Österskärsvägen. Halterna som översteg MKM detekterade i marknivån 0-0,5 meter och var PAH-M, PAH-H samt aromater >C10-C16. I marknivån 2-2,5 meter detekterade halten av PAH-H över riktvärdet MKM. I totalt 14 av jordproverna översteg en eller flera parametrar riktvärdet för Naturvårdsverkets riktvärden för känslig markanvändning (KM).

Befintliga föroreningar bör hanteras enligt föreskriven masshanteringsplan vid planens genomförandeskede. Ett förslag till klassning av jordmassor har tagits fram i den miljötekniska markundersökningen från 2022. Förslaget kan användas för att korrekt klassa och omhänderta överskottsmassor samt styra vilka massor som kan återanvändas inom ramen för planerade markarbeten. Tillkommande provtagningar kan komma att behövas i samband med byggskedet beroende på hur massorna ska hanteras, i syfte att säkerställa att förorenad mark hanteras på ett korrekt och lämpligt sätt. Upplysning om påvisade föroreningar ska då ske till miljö- och hälsoskyddsavdelningen i Österåkers kommun, i enlighet med upplysningsskyldigheten i 10 kap. § 11 miljöbalken.

Vid den miljötekniska undersökningen installerades även två grundvattenrör för provtagning. Proverna uttogs och analyserades utifrån potentiella risker. Utifrån analysresultaten bedöms de uppmätta halterna i grundvattnet inte indikera på någon betydande förorening inom området. Någon vidare undersökning av grundvattnet inom området är därmed inte motiverat.

Sammantaget bedöms påvisade föroreningar inte medföra en oacceptabel risk för miljö och människors hälsa utifrån den planerade markanvändningen förutsatt att föreslagen hanteringen av överskottsmassor efterlevs.

Projektet väntas generellt bidra till positiva konsekvenser för föroreningssituationen. Att överskottsmassor inom arbetsområdet kommer hanteras i enlighet med framtagna klassificering kommer medföra en reduktion av mängden förorenade massor. Vid planerade ledningsarbeten kommer massor med halter över MKM tas bort vilket medför att eventuella framtida ledningsarbeten kommer kunna utföras i massor med halter under MKM.

Trafikrisker och säkerhetsavstånd

Planområdet ligger parallellt med Roslagsbanans spår, kring vilket ett säkerhetsavstånd om 25 meter råder. Urspårningsrisk föreligger alltid och av säkerhetsskäl ska bebyggelse prövas med restriktivitet inom detta område. Vid busshållplatserna möjliggörs en rastlokal för busschaufförer. Rastlokalen behöver ligga i nära anslutning till busshållplatserna. Rastlokalen ligger nära järnvägen, men tågen har en låg hastighet vid den här sträckan då platsen är precis väster om Åkersberga station där tågen stannar. I byggnaden kommer inte människor att varaktigt befinna sig i. Kommunen bedömer att placeringen är godtagbar utifrån urspårningsrisk. Planförslaget innebär att den nya pumpstationen hamnar ca 15 meter från närmaste spår, vilket är 4-5 meter längre bort än nuvarande pumpstation. Avståndet bedöms vara acceptabelt eftersom det handlar om en befintlig funktion som ersätts i området, och då det handlar om en byggnad som människor inte uppehåller sig varaktigt. E-området för transformatorstationen vid Roslagsbanan har samma läge som befintlig transformatorstation, vilket därmed inte medför någon förändring med befintlig situation vad avser urspårningsrisk.

Trafiksäkerheten säkerställs genom att olika trafikslag separeras från varandra. Tydliga övergångsställen för gångtrafikanter skapas med fri sikt över vägen och hastighetssäkrande åtgärder vidtas i korsande lägen för att undvika olyckor.

Buller och vibrationer

En uppdaterad buller- och vibrationsutredning har tagits fram (*Trafikbullerutredning, 2024*) efter samråd, vilken utgår från aktuell prognos för trafikflöden. Rapporten redovisar beräknade trafikbullernivåer från vägtrafik och järnväg och jämför dessa med gällande riktvärden, samt beskriver förutsättningarna för markvibrationer. Antaganden av trafikflöden har för enkelhets skull delats upp på två delområden – ett som gäller den sträcka som trafikeras av buss, mellan Österskärsvägen och stationen, och ett som gäller vägsträckningen söder om stationen. Då trafikmängderna varierar längs sträckan har det högsta trafikflödet på respektive vägsträcka antagits i bullerberäkningarna. Störst flöden finns i anslutning till Österskärsvägen. Trafikmängderna är alltså både i dagsläget och i förväntad framtida situation lägre längs stora delar av sträckorna, bland annat den del av Västra Banvägen där bussvändsligan planeras.

Järnvägsbuller har beräknats utifrån ett antagande om att samtliga tåg passerar stationen i full fart (80 km/h) utan inbromsning eller acceleration, vilket kan påverka bullernivåerna. Antalet passager väntas öka från dagens 160 tåg till 200 tåg år 2040.

Detaljplanen innefattar inga bostäder, men i och med att vägen breddas och bland annat möjliggör för busstrafik påverkas bullersituationen för omkringliggande bebyggelse. Bullerutredningen visar beräknade bullernivåer under prognosåret 2040, både för väg- och spårtrafik var för sig och sammanslaget.

Riktvärden för ny bostadsbebyggelse har inte bedömts vara tillämplbara i detta fall eftersom förändringen av trafikstrukturen inte bedömts vara tillräckligt omfattande för detta. Körbanebredder bibehålls i huvudsak och den enda gatumark som tillkommer är vändyta för buss. Den väntade bullerökningen bedöms i sig inte vara så betydande att det motiverar nybyggnadskrav.

Detta innebär att de riktvärden som är utgångspunkt för eventuella bullerskyddsåtgärder utgår från riktvärden för befintliga byggnader. Enligt Österåkers bullerskyddsprogram för åtgärder från trafikbuller gäller att bullerdämpande åtgärder vidtas vid följande bullernivåer:

Prioritet 1 - Ekvivalent ljudnivå, Leq, 65 dBA vid fasad utomhus.

Prioritet 2 - Ekvivalent ljudnivå, Leq, 60 dBA vid fasad utomhus.

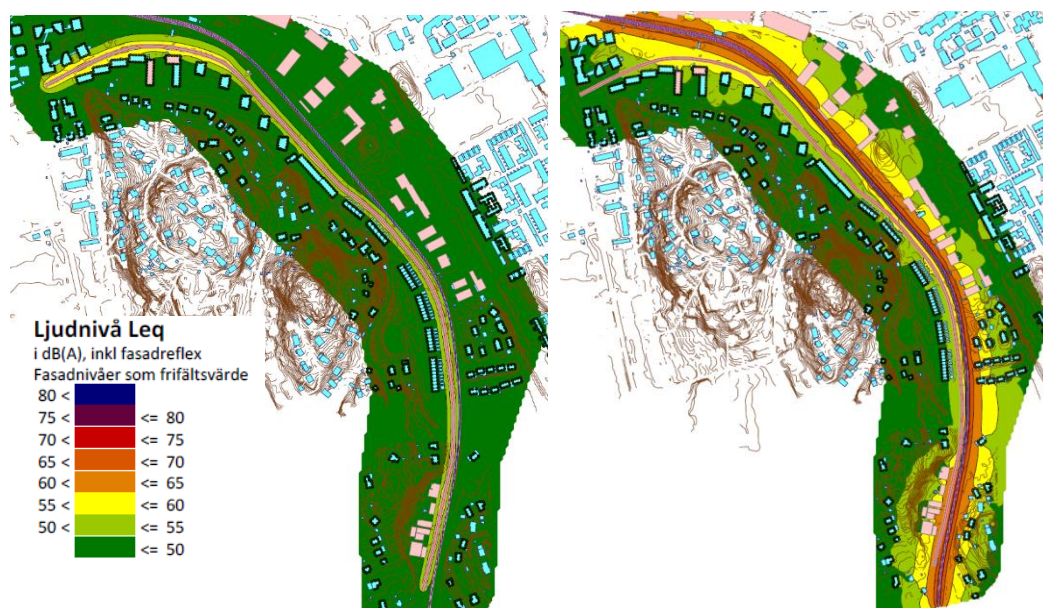
Prioritet 3 - Ekvivalent ljudnivå, Leq, 70 dBA vid uteplats

Prioritet 2 - Ekvivalent ljudnivå, Leq, 65 dBA vid uteplats

Viss ökning av bullernivåerna till följd av en generell trafikökning kan konstateras. Detta är alltså oberoende av genomförandet av detaljplanen och den busstrafik som denna möjliggör. Den planerade busstrafiken bidrar dock till en ökning av bullret, framför allt då den innebär en större andel tung trafik. Trots denna ökning beräknas inga bostäder utsättas för vägtrafikbullernivåer över en ekvivalent ljudnivå om 60 dB(A). Med busstrafik beräknas de ekvivalenta bullernivåerna från vägtrafik vid de närmaste fasaderna uppgå till ca 57 dB(A), jämfört med ca 54 dB(A) utan buss. Vid samtliga bostadshus finns möjlighet att ordna gemensamma uteplatser på markplan som underskrider dessa riktvärden. Även på den bullerutsatta sidan av byggnaderna understiger bullernivåerna kommunens nivåer i bullerskyddsprogrammet.

Beräkning visar att samtliga bostäder är under prioritet 2 (60 dBA ekvivalent bullernivå utomhus) baserat på endast vägtrafik medan fem bostäder får överskridande värden till följd av järnvägsbuller. För nio bostäder innebär den sammanlagda bullernivån från väg och järnväg att 60 dBA, överskrids.

Inget riktvärde för maximala trafikbullernivåer finns i Österåkers bullerskyddsprogram men Trafikverket sätter riktvärde för maximala trafikbullernivåer till högre än 70 dB(A) utomhus fler än fem gånger per natt. Flera byggnader får maximala trafikbullernivåer över max 70 dB(A), men däremot bedöms riktvärdet för maximal ljudnivå högre än 70 dB(A) utomhus fler än fem gånger per natt uppfyllas från vägtrafiken. Detta beror på att den tunga trafiken på Västra Banvägen nästan uteslutande kommer att bestå av busstrafik vilket innebär att den tunga trafiken minskar avsevärt nattetid.



Figur 35. Karta som visar ekvivalenta bullernivåer inklusive fasadreflex från vägtrafiken (till vänster) respektive järnvägen (till höger). (Trafikbullerutredning, 2023)

För förskolegårdar har Naturvårdsverket tagit fram en vägledning för buller på skolor och förskolor. De innebär att man bör eftersträva högst 50 dB(A) ekvivalent nivå på minst hälften av förskolegården och högst 55 dB(A) på övriga ytor. I vägledningen konstateras att dessa nivåer kan vara svåra att uppnå vid befintliga förskolor och att åtgärder behöver vägas mot vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt. Maximala ljudnivåer behöver normalt inte beaktas annat än som en parameter i den samlade bedömningen.

Beräkningar på de två förskolegårdar som finns inom området visar på att Naturvårdsverkets riktvärden även i nuläget överskrids på förskolegårdarna. Med tillkommande trafik förvärras situationen om inte bullerdämpande åtgärder vidtas.

Under planprocessen har effekten av bulleravskärmande plank mot förskolegårdarna studerats. Olika höjder har prövats mot såväl nuvarande trafikflöden som utbyggnadsscenario. Utifrån dessa kan konstateras att bullernivåerna inte i något av scenarierna, alltså även med bullerplank mot förskolegårdarna med nuvarande trafikflöden, klarar riktvärdet om 50 dB(A) ekvivalentnivå på någon plats på gården.

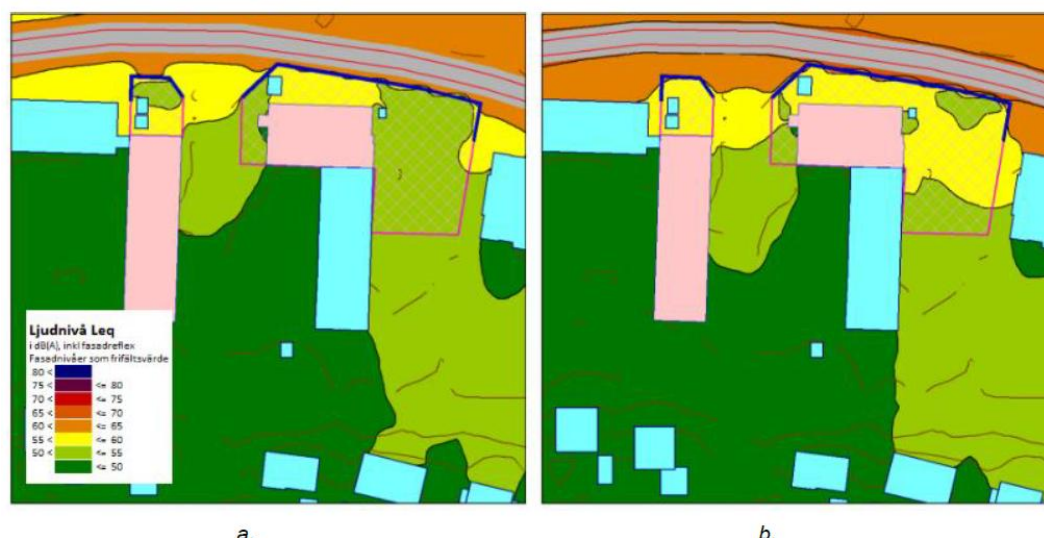
Med ett plank om 1,8 meters höjd uppnås ungefär samma bullernivåer i ett framtidsscenario med ökad trafik som förskolorna beräknas ha i nuläget utan plank, på större delen av gårdsytorna. Det innebär att den mindre förskolegården har nivåer mellan 55 och 60 dB(A), medan den större gården klarar 55 dB(A) på omkring hälften av gårdsytan. Det är framför allt den delen av förskolegården som ligger närmast planket som får en påtaglig förbättring av bullerplanket.

Eftersom de illustrerade bullernivåerna utgår från antaganden om framtida trafikflöden är det osäkert när och även om bullernivåerna de facto kommer att uppgå till de beräknade nivåerna. Förskolorna ingår inte i detaljplanen och förändringen i trafikstrukturen är inte så stor att det bedöms motivera nybyggnadskrav på omgivande bebyggelse. Krav på bullerdämpning ställs därför inte i detaljplanen. Om bullernivåerna ökar i framtiden finns möjlighet att begränsa dem genom att till exempel uppföra plank på gatumark mot förskolegårdarna. Detta hanteras i så fall som ett vanligt tillsynsärende inom kommunen.



Figur 36. Kartor över förskolegårdarna som visar beräknade bullernivåer från väg- och järnvägstrafik i nuläge (2024) till vänster respektive framtidsscenario med busstrafik (2040) till höger. (Trafikbullerutredning, 2024)

5.1.4.3 Skärm 1,8m



Figur 37. Kartor över förskolegårdarna som visar beräknade bullernivåer från väg- och järnvägstrafik med ett 1,8 meter högt plank i nuläge (2024) till vänster respektive framtidsscenario med busstrafik (2040) till höger. (Trafikbullerutredning, 2024)

Markförutsättningarna vid Västra Banvägen är till stor del lerjord. Det innebär att det finns risk för komfortstörande vibrationer, även om risken bedöms som liten. Detaljerad kontroll av vibrationer föreslås utföras vid ombyggnad av väg och åtgärder vidtas, till exempel genom grundläggning eller vibrationsskyddskärm.

GENOMFÖRANDEFRÅGOR

Administrativa frågor

Genomförandetid

Genomförandetiden är tio år efter det att detaljplanen vunnit laga kraft. Under genomförandetiden har fastighetsägaren en garanterad rätt att bygga i enlighet med detaljplanen och detaljplanen får inte ändras utan synnerliga skäl. Detaljplanen gäller även efter genomförandetidens utgång, men den kan då ändras och upphävas utan att de rättigheter som uppkommit genom planen behöver beaktas.

Huvudmannaskap

Planområdet har idag enskilt huvudmannaskap. Ett av detaljplanens syften är att ändra huvudmannaskapet för vägen och omgivande naturmark från enskilt till kommunalt huvudmannaskap. Det betyder att kommunen blir huvudman för allmän plats inom planområdet.

Det kommunala huvudmannaskapet innebär att det är kommunen som ansvarar för projektering, upphandling, samordning och utbyggnad av gemensamma anläggningar inom allmän plats inom planområdet. Kommunen ansvarar efter utbyggnad för drift och underhåll av dessa anläggningar. I denna detaljplan utgörs de gemensamma anläggningarna av bland annat gatumark, naturmark och parkmark.

Österåkersvatten AB är huvudman för allmänna VA- och dagvattenanläggningar inom planområdet.

Organisatoriska frågor

Tidplan för genomförande

Utbyggnad av allmänna anläggningar beräknas starta ca **tre år** efter laga kraft. Området beräknas vara utbyggt inom **tio år**, efter att detaljplanen fått laga kraft.

Avtal

Avtal angående övertagande av huvudmannaskap

Parallellt med detaljplanprocessen, innan kommunens antagande av detaljplanen, avses ett avtal upprättas angående kommunens övertagande av huvudmannaskapet för den allmänna platsen i detaljplanen. Parter är Österåkers kommun och Österskärs vägförening. Avtalet avser att reglera förutsättningarna för övertagande av

huvudmannaskapet för mark inom planområdet som redan är planlagd som allmän plats. Avtalet behandlar bland annat kostnadsfördelning och tidpunkt för kommunens faktiska övertagande av det ansvar som följer av införande av kommunalt huvudmannaskap.

Avtal med ledningsägare

Kommunen och Österåkersvatten avser så långt det är möjligt att samordna planering, projektering och utbyggnad av allmän plats och VA. Kommunen avser att träffa ett genomförandevalt med Österåkersvatten AB som reglerar VA-utbyggnaden.

I de fall detaljplanens genomförande förutsätter flytt av ledning avser kommunen att upprätta överenskommelser med villkoren för detta med berörda ledningsägare. Generella markavtal finns upprättade mellan kommunen och några ledningsägare och i dessa regleras grunden för kostnadsfördelningen. Om generella markavtal saknas och om det är nödvändigt att till exempel flytta en ledning är utgångspunkten att den som begärt åtgärden svarar för kostnaderna.

Fastighetsrättsliga avtal

Österåkers kommun och SL har träffat ett nyttjanderättsavtal för en gång- och cykelväg på SL:s fastighet Tuna 6:50. Avtalet reglerar nyttjande av marken där gång- och cykelvägen ska anläggas. Avtalet gäller som längst till år 2048, eftersom inom ett område med detaljplan kan ett nyttjanderättsavtal gälla högst 25 år. Anledningen till att upplåtelsen sker genom nyttjanderätt är att upplåtelsen i sig inte ska kunna hindra en kapacitetsförstärkning av Roslagsbanan ifall en sådan skulle bli aktuell i framtiden. Med kapacitetsförstärkning avses i första en utbyggnad till dubbelspår, men det kan även handla om andra åtgärder som syftar till att förstärka Roslagsbanans kapacitet. Gång- och cykelvägen omfattar även mark som tillhör fastigheterna Tuna 3:78 och Tuna 3:79.

Planförslaget föreslår att marköverföring mot ersättning ska ske genom fastighetsreglering. Kommunen kommer att sträva efter att träffa avtal om fastighetsreglering med berörda fastighetsägare.

Kommunen avser att träffa ett servitutsavtal för skyfallsavledning med ägaren av Tuna 3:85.

Ansvarsfördelning

Kommunen ansvarar för:

- ansökan om fastighetsreglering kopplat till allmän plats och kvartersmark.
- ansökan om omprövning av gemensamhetsanläggning Tuna ga:4, i den mån ansökan hör samman med genomförandet av detaljplanen för Västra Banvägen.

- projektering, upphandling och ombyggnation av allmän platsmark inom planområdet.
- att söka eventuella tillstånd som krävs för genomförandet av detaljplanen.
- framtida drift och underhåll av allmän plats.
- dagvattenhantering inom allmän platsmark och bortledning av dagvatten från allmän platsmark till de allmänna dagvattenledningarna.

Inom eller i anslutning till planområdet finns befintliga ledningar som kan komma att beröras av anläggningsarbeten. Det åligger kommunen att komma överens med respektive ledningsägare om erforderliga arbeten, skyddsåtgärder och fördelningen av kostnaderna för arbetena.

Österåkersvatten AB ansvarar för:

- utbyggnad och drift av allmänna VA-ledningar (vatten, spill- och dagvattenledningar), pumpstationer och övriga VA-relaterade anläggningar inom allmän platsmark
- utbyggnad och drift av VA-anläggningar inom kvartersmark (E-områden).
- ansökan om omprövning av ledningsrätt.

Region Stockholm ansvarar för:

- för den operativa driften av kollektivtrafiken som kommer att nyttja allmän plats (gata).
- uppförande av rastlokal.

Ekonomiska frågor

Kommunen bekostar detaljplanen samt de utredningar och underlag som är nödvändiga för att ta fram detaljplanen. Kostnaderna avses att täckas genom markförsäljningar och/eller avtal kopplat till genomförandet av planprogrammet för Åkersberga stad – Centrumområdet.

Kommunen bekostar kostnader för markinlösen som uppstår till följd av detaljplanen. Kommunen bekostar förrättningskostnader för fastighetsregleringar som berör allmän platsmark och kvartersmark inom detaljplanen. Kommunen bekostar förrättningskostnader för omprövning av gemensamhetsanläggning, i den mån de har koppling till genomförandet av detaljplanen för Västra Banvägen. Kommunen bekostar inskrivningskostnader som uppstår till följd av detaljplanens genomförande.

Kommunen bekostar projektering, utbyggnad och iordningställande av gator, parkmark och naturmark inom planområdet.

Kostnader för förändring och kapacitetsförstärkning av allmänna VA-anläggningar och dagvattenanläggningar bekostas av Österåkersvatten och kommunen. VA-kostnaderna avses sedan att fördelas mellan exploateringsprojekten inom planprogrammet för

Åkersberga stad - Centrumområdet. Exploateringsprojekten inom planprogrammet är beroende av VA-ledningsinfrastrukturen som finns inom planområdet förstärks. Österåkersvatten AB bekostar eventuella ledningsrättsförrättningar.

Fastighetsrättsliga frågor

För att uppnå detaljplanens syfte såsom att möjliggöra busstrafik och förbättra framkomligheten och trafiksäkerheten för gång- och cykeltrafik samt för att utveckla Västra Banvägen till en huvudgata enligt planprogrammets intentioner krävs att fastighetsrättsliga åtgärder genomförs.

Mark ingående i allmän platsmark

Detaljplanen föreslår att mark som ingår i enskilda fastigheter planläggs som allmän plats med kommunalt huvudmannaskap. Marken behövs för att tillgodose allmänna intressen som infrastruktur i form av ytor för kollektivtrafik, gång- och cykeltrafik och vägtrafik samt för att utveckla Västra Banvägen till en huvudgata. Till detta kommer även utrymme för till exempel tekniska anläggningar, såsom bland annat dagvatten- och belysningsanläggningar. Marken som ska utgöra allmän plats föreslås överföras till den kommunala gatufastigheten Tuna 3:1. Kommunen har under detaljplanearbetet undersökt möjligheterna till åtgärder som begränsar behovet av inlösen av mark. Planförslaget föreslår vissa avsteg från kommunens tekniska handbok, som till exempel att körbanan i norra delen är smalare än de 7,0 m som är standard.

Inom fastigheterna Tuna 6:43, 6:58, 6:69, 6:71 och 6:73 finns områden som enligt gällande detaljplan redan är planlagda som allmän plats. Dessa områden har alltså varit avsedda för ett gemensamt behov. I gällande detaljplan har ställningstaganden gjorts om vilken mark som behövs för allmän plats med hänsyn till ökade krav på vägstandard samt att Tuna 6:50 är planlagd för järnvägsändamål. Aktuellt planförslag utgör ingen förändring mot nu gällande markanvändning, då planförslaget innebär att markanvändningen fortsatt ska vara allmän plats men nu med kommunalt huvudmannaskap. Då gällande detaljplan har enskilt huvudmannaskap har kommunen inte haft ansvaret för att iordningställa allmän plats och därmed har heller inte kommunen haft möjlighet att lösa in marken tidigare. Kommunen konstaterar att avståndet mellan de fem fastigheternas fastighetsgräns och fastighetsgränsen mot Tuna 6:50 är smalt, och att det inte är möjligt att inrymma allmänna anläggningar såsom gångbana, vägbana, belysning och dagvattenhantering enligt kommunal standard inom den mark som ägs av kommunen. Kommunen ser det som nödvändigt att fullfölja intentionen i gällande detaljplan. Roslagsbanan är viktig för kommunen och Tuna 6:50 är planlagt för järnvägsändamål i syfte att säkra mark för en framtida dubbelspårsutbyggnad ifall det skulle bli nödvändigt. Det är viktigt att inte vidta åtgärder som kan försvåra en dubbelspårsutbyggnad eller andra kapacitetshöjande åtgärder och därigenom försvåra en kapacitetsförstärkning för Roslagsbanan. Gång-

och cykelvägen föreslås anläggas inom del av Tuna 6:50 med stöd av ett tidsbegränsat nyttjanderättsavtal. Gång- och cykelvägen kan komma att avlägsnas om marken behöver tas i anspråk för järnvägsändamål. Att inte fullfölja gällande detaljplans intention skulle försvåra en kapacitetsförstärkning, då det skulle innebära risk för att behovet av kapacitetsförstärkning och utveckling av Roslagsbanan skulle ställas mot behovet av ytor för gång- och cykeltrafik.

Fastighetsbildning

För att kunna bygga ut allmän plats enligt detaljplanen behöver kommunen lösa in mark från enskilda fastighetsägare. Till följd av att kommunalt huvudmannaskap införs för allmän plats har kommunen rätt, att med stöd 6 kap. 13 § punkt 1 PBL, lösa in mark som i detaljplanen är planlagd som allmän plats och som inte redan ägs av kommunen.

Mark för tekniska anläggningar och rastlokal för busspersonal planläggs som kvartersmark för allmänt ändamål. Enligt 6 kap. 13 § punkt 2 PBL har kommunen rätt att lösa in kvartersmark som ska användas för annat än enskilt bebyggande, om användningen för det avsedda ändamålet inte kan anses säkerställd. Markägaren kan även begära att kommunen löser in sådan mark enligt 14 kap. 14 § PBL.

Överföring av mark som utgör allmän platsmark och kvartersmark för allmänt ändamål sker genom ansökan om fastighetsreglering hos Lantmäteriet. Kommunen ansvarar för ansökan och tillhörande förrättningskostnader. Lantmäteriets handläggning sker i enlighet med bestämmelserna i fastighetsbildningslagen. Kommunen och berörda fastighetsägare kan komma om ersättning för marken. Om inte överenskommelse om ersättning träffas bestäms ersättningen av Lantmäteriet enligt bestämmelserna i expropriationslagen (ExL).

Gemensamhetsanläggning

För genomförande av detaljplanen krävs omprövning av gemensamhetsanläggningen Tuna ga:4. Omprövning sker genom ansökan om lantmäteriförrättning (anläggningsförrättning) hos Lantmäteriet. Lantmäteriet handlägger ansökan i enlighet med bestämmelserna i anläggningslagen. Frågan om ersättning ska utgå vid ändringar av Tuna ga:4 kommer att prövas av Lantmäteriet vid anläggningsförrättningen.

Fastigheter inom och i anslutning till planområdet

Nedanstående tabell visar vilka fastighetsrättsliga åtgärder detaljplaneförslaget innebär för fastigheter och rättighetshavare inom och i direkt anslutning till planområdet. De markintrång som planförslaget innebär visas på figur 38-40 samt intrångskartan.

Tabell 1. Fastigheter som berörs av åtgärder och rättigheter i samband med genomförande av detaljplanen

Fastighet	Fastighetsrättsliga konsekvenser
Fastighetsbeteckning	Ändrad markanvändning, fastighetsregleringar, påverkade rättigheter
Tuna 3:85	Fastigheten ligger utanför planområdet, men berörs av detaljplanens genomförande. Nytt servitut Ändamål: Skyfallsavledning Förslaget är att skyfallsvatten ska ledas via Tuna 3:85 ut till Åkers kanal. Ett servitut för avledning av skyfallsvatten föreslås bildas som belastar Tuna 3:85. Fastigheten ägs av en bostadsrättsförening. Övriga rättigheter påverkas ej.
Tuna 3:1	Den del av Tuna 3:1 som ligger inom planområdet planläggs som allmän plats (gata och natur) med kommunalt huvudmannaskap. I gällande detaljplaner är området planlagt som allmän plats (gata och park) men med enskilt huvudmannaskap. Ändringen av huvudmannaskapet medför att en omprövning behövs av gemensamhetsanläggningen Tuna ga:4. Del av Tuna 3:1 (område P, ca 112 kvm) föreslås att, genom fastighetsreglering, överförs till Tuna 3:79. Tanken är att området nyttjas för parkering. Delar av fastigheterna Tuna 3:182, Tuna 3:145, Tuna 3:69 med flera föreslås att, genom fastighetsreglering, överförs till Tuna 3:1. Ett servitut för avledning av skyfallsvatten föreslås bildas till förmån för Tuna 3:1. Fastigheten ägs av Österåkers kommun. Ledningsrätt 0117-93/7.1 Ändamål: Vatten- och avlopp Ledningsrätten belastar fastigheten Berga 5:12 och gäller till förmån för Roslagsvatten AB. Vatten- och avloppsledningarna föreslås flytta från Berga 5:12 och till fastigheten Tuna 3:1. Det innebär att ledningsrätten behöver omprövas, då ledningsrätten inte längre ska belasta Berga 5:12. Ledningsrätt 0117-04/103.1 Ändamål: Fjärrvärme Ledningsrätten belastar fastigheterna Tuna 3:182, Tuna 3:1 m.fl. och gäller till förmån för Säby 1:7. Fjärrvärmeledningar

	föreslås delvis att läggas om. Det kan medföra att ledningsrätten behöver omprövas. Inom delar av planområdet är ledningsförhållanden mycket komplexa och förändringar berörande befintliga ledningar kommer först att kunna fastställas vid detaljprojektering. Ny nyttjanderätt. Ändamål: Gång- och cykelväg En nyttjanderätt som belastar Tuna 6:50 har bildats till förmån för Österåkers kommun. Övriga rättigheter påverkas ej.
Tuna 3:57	Fastigheten ligger utanför planområdet, men berörs av detaljplanens genomförande. Fastigheten har idag utfart direkt mot Västra Banvägen. Utfarten föreslås stängas och fastigheten föreslås istället använda fastigheten Tuna 3:58 och Saturnusvägen för utfart. Rättighet i form av servitut för väg kan bildas till förmån för Tuna 3:57. Fastigheten ägs av ett privat bolag. Officialsservitut 01-ÖST-223 Ändamål: Väg Servitutet är från år 1929 och anger att Tuna 3:57 och 3:58 äger rätt till utfartsväg. Fastigheterna använder idag allmän platsmark för utfart. Servitutet bedöms inte fylla någon funktion och bedöms kunna upphävas.
Tuna 3:58	Fastigheten ligger utanför planområdet, men berörs av detaljplanens genomförande. Om Tuna 3:57s utfart mot Västra Banvägen stängs föreslås servitut för väg bildas som belastar Tuna 3:58. Fastigheten ägs av ett privat bolag. Officialsservitut 01-ÖST-223 Ändamål: Väg Servitutet är från år 1929 och anger att Tuna 3:57 och 3:58 äger rätt till utfartsväg. Fastigheterna använder idag allmän platsmark för utfart. Servitutet bedöms inte fylla någon funktion och bedöms kunna upphävas.
Tuna 3:182	Del av Tuna 3:182 (område A), ca 312 kvm föreslås att, genom fastighetsreglering, överförs till Tuna 3:1. Området är idag planlagt som kvartersmark som inte får bebyggas. Del av området föreslås bli allmän plats för gata (gång- och cykelväg). Mellan gång- och cykelvägen och parkeringsytor inom Tuna 3:182 föreslås grönområde kvarstå, men med skillnaden att området planläggs som allmän plats. Kommunen kan därmed överta rådigheten av området och

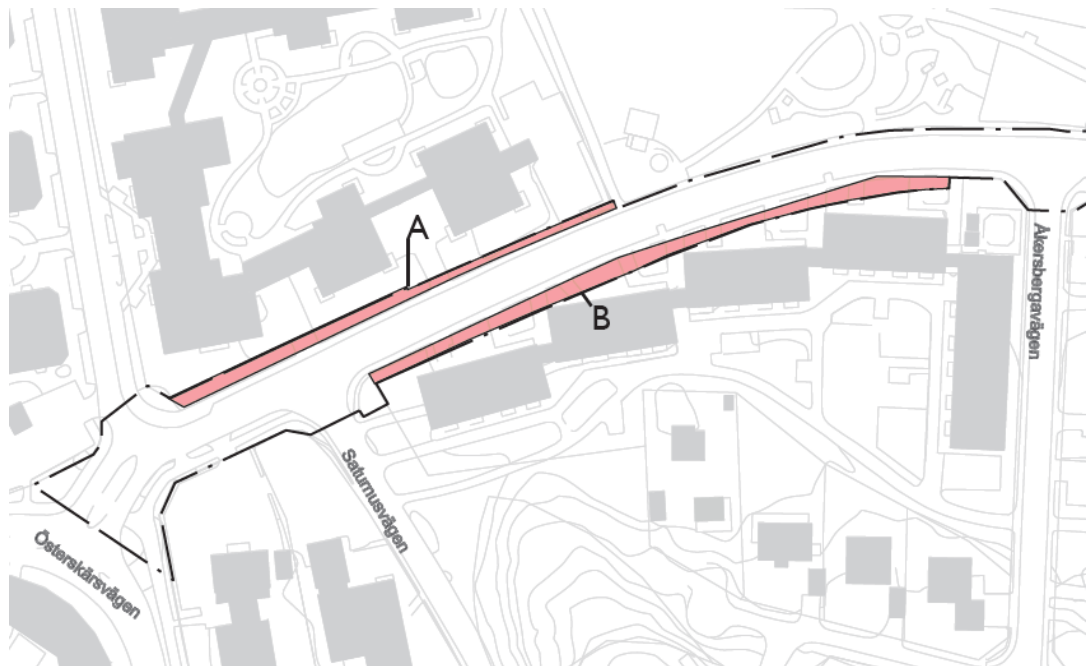
	möjliggöra ett samband mellan Västra Banvägens omgivande grönområden och själva vägen. Fastighetens byggrätt eller befintliga parkeringsplatser inom fastigheten påverkas inte av föreslagen marköverföring. Fastigheten ägs av ett privat bolag.
Tuna 3:145 skifte 1	Fastigheten består av två skiften, skifte 1 och skifte 3. Del av skifte 1 (område B), ca 480 kvm föreslås genom fastighetsreglering överföras till Tuna 3:1. Området är idag planlagt som kvartersmark som inte får bebyggas. Del av området föreslås bli allmän plats för gata (gångväg). Mellan gångvägen och byggnaderna inom fastigheten föreslås förgårdsmark/grönområde kvarstå, men med skillnaden att området planläggs som allmän plats. Kommunen kan därmed överta rådigheten av området och möjliggöra ett samband mellan Västra Banvägens omgivande grönområden och själva vägen. Fastighetens byggrätt påverkas inte av föreslagen marköverföring.
skifte 3	Del av skifte 3 (område E), ca 1 457 kvm föreslås genom fastighetsreglering överföras till Tuna 3:1. Området är idag planlagt som kvartersmark för garageändamål. Området föreslås planläggas för allmän plats (gata). Fastigheten ägs av en bostadsrättsförening. Avtalsservitut 01-IM4-68/13433 Ändamål: Parkering Servitutet belastar Tuna 3:145 och servitutsområdet kan komma att påverkas av fastighetsregleringen ovan.
Tuna 3:69	Del av Tuna 3:69, ca 45 kvm (område C) av föreslås planläggas som allmän plats och överföras till Tuna 3:1. Inom fastigheten finns förskoleverksamhet. Avsmalning av gång- och cykelvägen, på motsatt sida av Västra Banvägen, föreslås för att minska påverkan på förskolegården som finns inom fastigheten. Kommunens bedömning är att konsekvenserna för fastigheten och förskolegården inom fastigheten utifrån ett fastighetsrättsligt perspektiv får anses vara acceptabla, då det är fråga om ett marginellt intrång. Fastigheten ägs av en bostadsrättsförening. Officialservitut 01-ÖST-782. Ändamål: Väg Påverkas. Servitutet är från år 1934 och anger att Tuna 3:69 äger rätt till utfartsväg. Fastigheten använder idag allmän platsmark för utfart. Servitutet bedöms inte fylla någon funktion och bedöms kunna upphävas. Avtalsservitut 01-IM4-68/13433 Ändamål: Parkering

	Servitutet gäller till förmån för Tuna 3:69 och servitutsområdet kan komma att påverkas av fastighetsregleringen ovan.
Tuna 3:113	Del av Tuna 3:113 (område D) ca 555 kvm föreslås att, genom fastighetsreglering, överförs till Tuna 3:1. Området är idag planlagt som kvartersmark som inte får bebyggas. Den faktiska markanvändningen föreslås förbli grönyta och gångvägar, men med skillnaden att området planläggs som allmän plats. Kommunen kan därmed överta rådigheten av området och möjliggöra ett samband mellan Västra Banvägens omgivande grönområden och själva vägen. Fastighetens bygg rätt påverkas inte av föreslagen marköverföring. Fastigheten ägs av en bostadsrättsförening. Avtalsservitut 01-IM4-68/13432. Ändamål: Parkering Servitutet gäller till förmån för Tuna 3:113 och servitutsområdet kan komma att påverkas av fastighetsregleringen ovan.
Tuna 3:75	Hela Tuna 3:75 (område F), ca 423 kvm föreslås att, genom fastighetsreglering, överförs till Tuna 3:1. Idag finns parkeringsplatser och tekniska anläggningar inom fastigheten. Området föreslås planläggas för allmän plats (gata). Fastighetens bygg rätt för garage berörs av föreslagen marköverföring. Fastigheten ägs av en bostadsrättsförening. Officialservitut 01-ÖST-1155 Ändamål: Väg Påverkas. Servitutet är från år 1938 och anger att Tuna 3:75 äger rätt till utfartsväg. Fastigheten använder idag allmän platsmark för utfart. Servitutet bedöms inte fylla någon funktion och bedöms kunna upphävas. Avtalsservitut 01-IM4-68/13432 Ändamål: Parkering Servitutet belastar Tuna 3:75 och servitutsområdet kan komma att påverkas av fastighetsregleringen ovan.
Tuna 3:78	Del av Tuna 3:78 (område G), ca 899 kvm föreslås att, genom fastighetsreglering, överförs till Tuna 3:1. Området är idag planlagt för kvartersmark, i huvudsak för garageändamål. Området föreslås planläggas för allmän plats (gata och park) och kvartersmark (E-område). Områdena för kvartersmark kan, genom fastighetsbildning, komma att utgöra egna fastigheter. Fastighetens bygg rätt för garage berörs delvis av föreslagen marköverföring. Fastigheten ägs av en bostadsrättsförening. Officialservitut 01-ÖST-1220. Ändamål: Väg

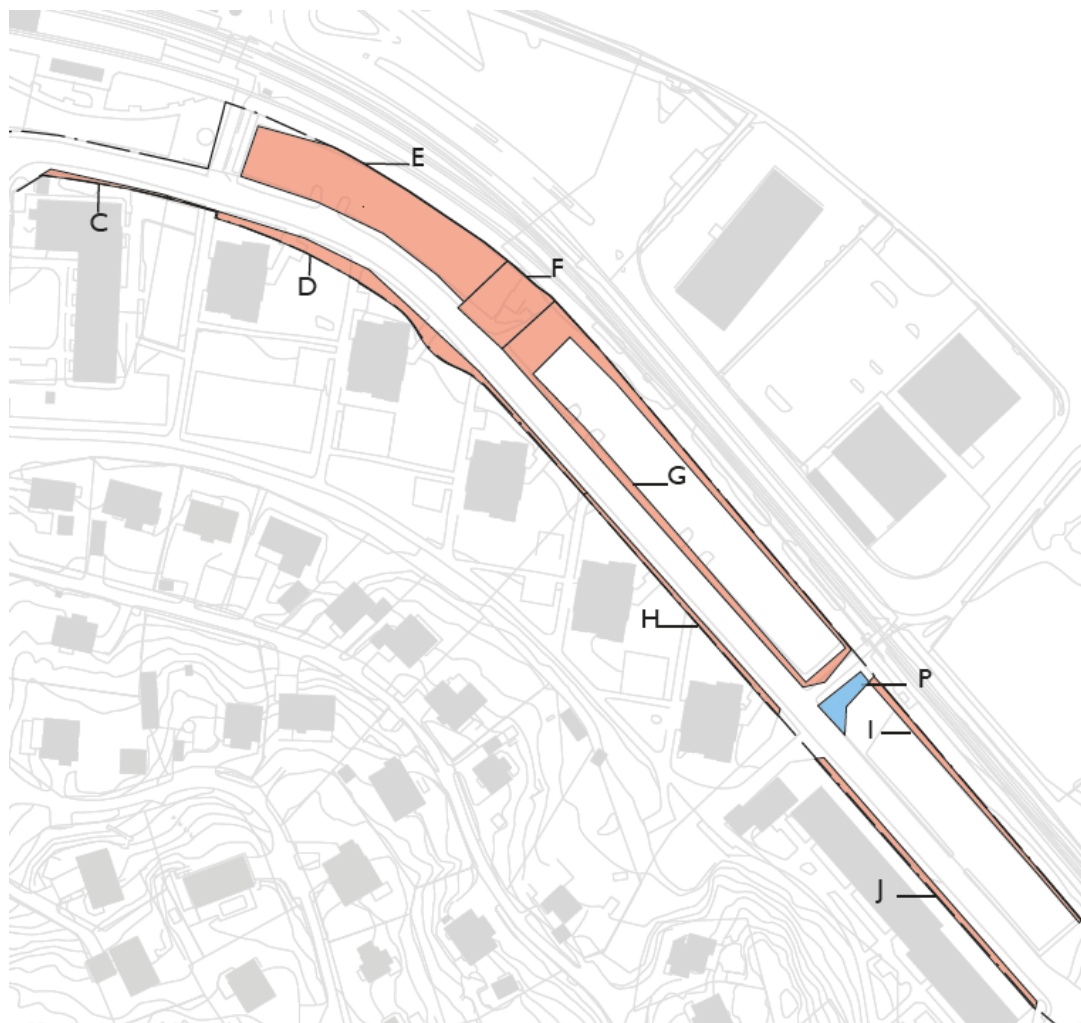
	Påverkas. Servitutet är från år 1939 och anger att Tuna 3:78 äger rätt till utfartsväg. Fastigheten använder idag allmän platsmark för utfart. Servitutet bedöms inte fylla någon funktion och bedöms kunna upphävas. Avtalsservitut 01-IM4-68/13432 Ändamål: Parkering Servitutet belastar Tuna 3:78 och servitutsområdet kan komma att påverkas av fastighetsregleringen ovan.
Tuna 3:146	Del av Tuna 3:146 (område H), ca 184 kvm föreslås att, genom fastighetsreglering, överföras till Tuna 3:1. Området är idag planlagt som kvartersmark som inte får bebyggas. Den faktiska markanvändningen förslås förbli grönyta och gångvägar, men med skillnaden att området planläggs som allmän plats. Kommunen kan därmed överta rådigheten av området och möjliggöra ett samband mellan Västra Banvägens omgivande grönområden och själva vägen. Fastighetens bygg rätt påverkas inte av föreslagen marköverföring. Fastigheten ägs av en bostadsrättsförening. Avtalsservitut 01-IM4-68/13432 Ändamål: Parkering Servitutet gäller till förmån för Tuna 3:146 och servitutsområdet kan komma att påverkas av fastighetsregleringen ovan.
Tuna 3:79	Del av Tuna 3:79 (område I), ca 155 kvm föreslås att, genom fastighetsreglering, överföras till Tuna 3:1. Området är idag planlagt som allmän plats (gata och park) och kvartersmark för garageändamål. Området föreslås planläggas för allmän plats (gång- och cykelväg samt park). Fastighetens bygg rätt påverkas inte av föreslagen marköverföring. Fastigheten ägs av en bostadsrättsförening. Officialservitut 01-ÖST-1246 Ändamål: Väg Servitutet är från år 1939 och anger att Tuna 3:79 äger rätt till utfartsväg. Fastigheten använder idag allmän platsmark för utfart. Servitutet bedöms inte fylla någon funktion och bedöms kunna upphävas. Avtalsservitut 01-IM4-68/13433 Ändamål: Parkering Servitutet belastar Tuna 3:79 och servitutsområdet kan komma att påverkas av fastighetsregleringen ovan.
Tuna 3:65	Del av Tuna 3:65 (område J), ca 229 kvm föreslås att, genom fastighetsreglering, överföras till Tuna 3:1. Området är idag planlagt som kvartersmark som inte får bebyggas. Området föreslås bli allmän plats (gata). Fastighetens bygg rätt

	påverkas inte av föreslagen marköverföring. Fastigheten ägs av en bostadsrättsförening. Officialsservitut 01-ÖST-711 Ändamål: Väg Servitutet är från år 1930 och anger att Tuna 3:65 äger rätt till utfartsväg. Fastigheten använder idag allmän platsmark för utfart. Servitutet bedöms inte fylla någon funktion och bedöms kunna upphävas. Avtalsservitut 01-IM4-68/13433 Ändamål: Parkering Servitutet gäller till förmån för Tuna 3:65 och servitutsområdet kan komma att påverkas av fastighetsregleringen ovan.
Tuna 6:73	Del av fastighet Tuna 6:73 (område K), ca 75 kvm, föreslås att, genom fastighetsreglering, övergå till fastigheten Tuna 3:1. Området är idag planlagt som allmän platsmark men nyttjas enskilt av fastigheten Tuna 6:73. Området föreslås fortsätta vara allmän platsmark men med förändringen till kommunalt huvudmannaskap. Fastighetens bygg rätt påverkas inte av föreslagen marköverföring. Fastigheten är privatägd.
Tuna 6:71	Del av fastighet Tuna 6:71 (område L), ca 71 kvm, Föreslås att, genom fastighetsreglering, överförs till fastigheten Tuna 3:1. Området är idag planlagt som allmän platsmark men nyttjas enskilt av fastigheten Tuna 6:71. Området föreslås fortsätta vara allmän platsmark men med förändringen till kommunalt huvudmannaskap. Fastighetens bygg rätt påverkas inte av föreslagen marköverföring. Fastigheten är privatägd.
Tuna 6:69	Del av fastighet Tuna 6:69 (område M), ca 54 kvm, föreslås att, genom fastighetsreglering, överförs till fastigheten Tuna 3:1. Området är idag planlagt som allmän platsmark men nyttjas enskilt av fastigheten Tuna 6:69. Området föreslås fortsätta vara allmän platsmark men med förändringen till kommunalt huvudmannaskap. Fastighetens bygg rätt påverkas inte av föreslagen marköverföring. Fastigheten är privatägd.
Tuna 6:43	Del av fastighet Tuna 6:43 (område N), ca 58 kvm, föreslås att, genom fastighetsreglering, överförs till fastigheten Tuna 3:1. Området är idag planlagt som allmän platsmark men nyttjas enskilt av fastigheten Tuna 6:43. Området föreslås fortsätta vara allmän platsmark men med förändringen till kommunalt huvudmannaskap. Fastighetens bygg rätt

	påverkas inte av föreslagen marköverföring. Fastigheten är privatägd.
Tuna 6:58	Del av fastighet Tuna 6:58 (område O), ca 67 kvm, föreslås att, genom fastighetsreglering, överförs till fastigheten Tuna 3:1. Området är idag planlagt som allmän platsmark men nyttjas enskilt av fastigheten Tuna 6:58. Området föreslås fortsätta vara allmän platsmark men med förändringen till kommunalt huvudmannaskap. Fastighetens bygg rätt påverkas inte av föreslagen marköverföring. Fastigheten är privatägd.
Tuna 6:50	Fastigheten ligger utanför planområdet, men berörs av detaljplanens genomförande. Fastigheten ägs av SL. Ny nyttjanderätt Ändamål: Gång- och cykelväg En nyttjanderätt har bildats till förmån för Österåkers kommun.



Figur 38. Karta över markintrång berörande Tuna 3:182 (A) och Tuna 3:145 (B)



Figur 39. Karta över markintrång berörande Tuna 3:69 (C), Tuna 3:113 (D), Tuna 3:145>3 (E), Tuna 3:75 (F), Tuna 3:78 (G), Tuna 3:146 (H), Tuna 3:79 (I), Tuna 3:65 (J) samt marköverföring berörande Tuna 3:79 (P)



Figur 40. Karta över markintrång berörande Tuna 6:73(K), Tuna 6:71 (L), Tuna 6:69 (M), Tuna 6:43 (N), Tuna 6:58 (O)

Samfälligheter inom och i anslutning till planområdet

Inom och i anslutning till planområdet finns två samfälligheter; en gemensamhetsanläggning (Tuna ga:4) och en marksamfällighet (Tuna s:10). Tuna s:10 består av tre områden och områdena är belägna mellan radhuslängorna som ligger i anslutning till Oceanparken. Tuna s:10 ligger utanför planområdet och berörs inte av detaljplanens genomförande.

Tabell 2. Samfälligheter som berörs av åtgärder i samband med genomförande av detaljplanen

Samfällighet	Konsekvenser
Beteckning	Ändamål, påverkade rättigheter, omprövning
Tuna ga:4	Ändamål: Vägar, gång- och cykelvägar, vägbelysning och grönområden med tillhörande anordningar. Ändring av huvudmannaskapet och förändringar i fastighetsindelningen medför att Tuna ga:4 behöver omprövas. Området som Tuna ga:4 omfattar kommer att minska, eftersom kommunen blir huvudman för den allmänna platsmarken i detaljplanen. Fastigheter längs med Västra Banvägen kan komma att få förändrat andelstal i Tuna ga:4, eftersom de kommer att nyttja kommunal väg i större utsträckning än tidigare. Frågan om förändrade andelstal prövas i omprövningsförrättningen. Förvaltas av Österskärs vägförening.

KONSEKVENSER AV PLANENS GENOMFÖRANDE

Ekologiska konsekvenser

Detaljplanen bedöms övervägande medföra positiva ekologiska konsekvenser. Genom att planlägga befintligt naturområde (del av Tuna 3:1) som NATUR med kommunalt huvudmannaskap ges möjlighet för kommunen att säkerställa och sköta värdefulla naturvärden.

Inom gatumarken säkerställs ett bättre omhändertagande av dagvatten, med ökad rening och fördröjning innan vattnet når recipienten. Genom att planlägga en zon för gatuplantering längs den norra delen av Västra Banvägen ges möjlighet att ersätta den vegetation som tas bort till följd av den breddade körbanan och därutöver komplettera med ytterligare träd och annan vegetation. Genom att denna planeringszon läggs på allmän plats har kommunen möjlighet att säkerställa artval som är anpassade för platsen och kan bidra med ökade ekologiska värden. Gatuplanteringen innebär också positiva konsekvenser för spridningsvägar och spridningssamband samt bidrar till att pollineringsplanen följs och ger mer stadsgrönska.

På platser där det finns förorenad mark kan förorenade jordmassor komma att ersättas med rena massor i samband med att vägen byggs om. Detta bidrar till förbättring av markmiljön.

Detaljplanen svarar mot kommunala och nationella mål om att verka för hållbara transporter då den möjliggör för bättre förutsättningar för gång- och cykeltrafik samt kollektivtrafik. Detta ger i sin tur förutsättningar för hållbara resor och minskat bilbehov, vilket leder till minskade utsläpp samt en minskning från partiklar kopplat till däckslitage.

Sociala konsekvenser

Detaljplanen ger överlag positiva sociala konsekvenser. De förbättrade gång- och cykeltvägarna ger ökade möjligheter för människor att på ett tryggt och säkert sätt röra sig mellan stationerna Åkersberga och Tunagård, samt förenklade möjligheter för människor att nå kollektivtrafik och service. Det ger också ökade möjligheter för människor att nå reaktionsmål som till exempel Stadsparken Åkers kanal och Järnvägsparken, till fots, med cykel och kollektivt. De nya busshållplatslägena stärker kopplingen till områden väster om Åkersberga och innebär förbättrade bytesmöjligheter mellan Roslagsbanan och bussar.

Ur ett barnperspektiv är förbättrade förutsättningar för gång- och cykeltrafiken särskilt viktigt. Generellt bedöms planförslaget vara positivt ur ett barnperspektiv då den ger

ökad trafiksäkerhet och därmed ökade möjligheter för lite större barn att röra sig självständigt i området.

Utvidgningen av körbanan och den ökade busstrafiken innebär en påverkan på den ena av förskolegårdarna. Möjlighet finns att avskärma buller med till exempel bullerplank. Konsekvenserna för förskolorna avseende buller och markintrång bedöms vara acceptabla. I det fall kommunens riktvärden för buller på befintliga förskolegårdar kommer att överskridas i framtiden finns möjlighet att dämpa ljudnivåerna genom uppförande av bullerskärm mot gatan.

Bostäder som ligger i anslutning till vägen kommer att få ökade bullernivåer. Detta är längs större delen av gatusträckan oberoende av planförslaget och orsakas av en väntad generell trafikökning. Den planerade busstrafiken kommer att bidra till ökade bullernivåer mellan Österskärsvägen och bussvändslingan. De väntade bullernivåerna bedöms som acceptabla och eventuella åtgärder hanteras inom kommunens åtgärdsprogram för buller.

Tillskapande av planteringszoner som möjliggör trädrader utmed en stor del av vägen bidrar till en trivsammare gatumiljö, med bättre lokalklimat.

Ekonomiska konsekvenser

I samband med genomförandet av detaljplanen tillkommer kostnader för kommunen för markinlösen, förrättningskostnader samt anläggnings- och restaureringskostnader.

Genomförandet av detaljplanen ger förutsättningar för exploatering och ökad förtätning för bostäder och verksamheter kring Åkersberga centrum, i och med ökad kapacitet för VA och minskad översvämningsrisk vid skyfall. Exploateringen inom Åkersberga centrum kan leda till exploateringsintäkter för berörda markägare och exploatörer. Kommunen avser att ta ut exploateringsbidrag av exploatörerna inom planprogrammet för Åkersberga stad centrumområdet

Övertagande att huvudmannaskap för allmän platsmark kommer att medföra ökade driftskostnader för kommunen, men samtidigt minskade driftskostnader för den tidigare väghållaren.

Ett genomförande av detaljplanen kan leda till minskade potentiella kostnader för fastighetsägare till följd av bättre hantering av skyfallsvatten. En välfungerande översvämningshantering innebär mindre risk för materiella skador.

ÖSVAB får i och med planen en utökad allmän VA-anläggning med framtida drift- och underhållskostnader.

Konsekvenser i byggskede

Buller och vibrationer

Boende i närheten kan tidvis komma att bli störda av buller och vibrationer till exempel i samband med schaktning, spontning och från transporter till och från området under byggtiden. Naturvårdsverkets nationella riktvärden avseende buller under byggskedet bör inte överskridas. I samband med upphandling av entreprenad med mera ska arbetsmetoder och arbetsmaskiner väljas med hänsyn till omgivningen.

Hantering av förorenade massor

Den miljötekniska utredningen visar att markföroreningar har påträffats i delar av planområdet och att riktvärden för föroreningshalter överskrids på en provtagningspunkt. Det finns därmed en risk för spridning av föroreningar vid hantering av schaktmassor. Senast sex veckor innan eventuella markarbeten påbörjas ska en anmälan om efterbehandling av förorenat område göras till miljö- och hälsoskyddsavdelningen i enlighet med § 28 förordningen (1998:899) om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd. Markarbeten får inte påbörjas innan beslut mottagits alternativt att sex veckor passerat utan återkoppling från miljö- och hälsoskyddsavdelningen.

Kommunen kommer att ställa miljökrav på entreprenaden för ombyggnaden av Västra Banvägen i enlighet med Trafikverkets m.fl. vägledning "*Gemensamma krav för entreprenader 2024*". Vägledningen anger bland annat att en projektspecifik miljöplan ska upprättas. Miljöplanen ska bland annat beskriva hur förorenade massor ska hanteras.

Trafikpåverkan

Anläggande av allmänna anläggningar och VA-ledningar medför att framkomligheten längs med Västra Banvägen kommer att vara begränsad under en viss tid. Vid anläggningsarbeten kommer trafikanordningsplaner att upprättas. En trafikanordningsplan ska beskriva hur trafik ska hanteras vid arbetsplatsen och vilka avstängningar och skyltar som ska användas. Trafikanordningsplan ska godkännas av kommunen innan några inskränkningar i allmän trafik får göras.

Inom fastigheten Tuna 3:85 finns parkeringsplatser som inte kommer att kunna nyttjas under den tid som ledningsarbeten utförs. Det finns möjlighet att ordna ersättningsplatser under byggskedet inom kommunens parkeringsfastighet Runö 7:92.

MEDVERKANDE TJÄNSTEPERSONER

Detaljplanen har upprättats på Österåkers kommuns Samhällsbyggnadsförvaltning av en projektgrupp bestående av planarkitekter, exploateringsingenjör, projektledare anläggning, trafikplanerare, landskapsarkitekt och miljöplanerare, tillsammans med representanter för Roslagsvatten och konslut från Landsakpslaget. Planhandlingarna har upprättats av planarkitekt Ingrid Kärrsten och Anni Wagenius och exploateringsingenjör Petter Krönmark på Samhällsbyggnadsförvaltningens plan- och exploateringsenheter.

Maria Bengs
Planchef

Ingrid Kärrsten
Planarkitekt

Veronica Karlsson
Exploateringschef

Petter Krönmark
Exploateringsingenjör

UTREDNINGAR OCH UNDERLAG

Utredningar som tagits fram under planarbetet är:

- Trafik- och gaturumsutredning. COWI. 2021-11-26
- Förprojektering inklusive gatufiler och landskap. Bjerking. 2023-01-31
- Förprojektering inklusive gatufiler och landskap. Lektus. 2025-02-14
- PM Dagvatten. Bjerking. 2023-03-13
- PM Dagvatten. Lektus. 2025-02-18
- Miljöteknisk markutredning. Bjerking. 2022-11-21
- Markteknisk undersökningsrapport (MUR). Bjerking. 2022-11-21
- PM Geoteknik. Bjerking. 2023-04-05
- PM Trafikförutsättningar. Bjerking. 2023-02-27
- Trafikbullerutredning. Bjerking. 2023-03-15. Uppdaterad 2024-09-20