



### PLANKARTA MED BESTÄMMELSER

- Till detaljplanen hör förutom denna plankarta med bestämmelser:  
 - Illustrationsplan  
 - Plan- och genomförandebeskrivning  
 - Inträngskarta

### PLANBESTÄMMELSER

Följande gäller inom områden med nedanstående beteckningar. Endast angiven användning och utformning är tillåten. Där beteckning saknas gäller bestämmelsen inom hela planområdet.

### GRÄNSBETECKNINGAR

- Planområdesgräns
- - - Användningsgräns
- · - · - Egenskapsgräns

### ANVÄNDNING AV MARK OCH VATTEN

#### Allmän plats

- GATA Gata.
- GCVÄG Gång- och cykelväg.
- NATUR Natur.
- PARK Park.

#### Kvartersmark

- E Transformatorstation och pumpstation.
- T Trakt, servicebyggnad.

### EGENSKAPSBESTÄMMELSER FÖR ALLMÄN PLATS

#### Utformning av allmän plats

- +0.0 Markens höjd över angivet nollplan
- plantering Gatuplantering

### EGENSKAPSBESTÄMMELSER FÖR KVARTERSMARK

#### Begränsning av markens utnyttjande

- Marken får inte föras med byggnad

#### Höjd på byggnadsverk

- h Högsta nockhöjd är 3.5 meter

#### Placering

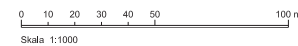
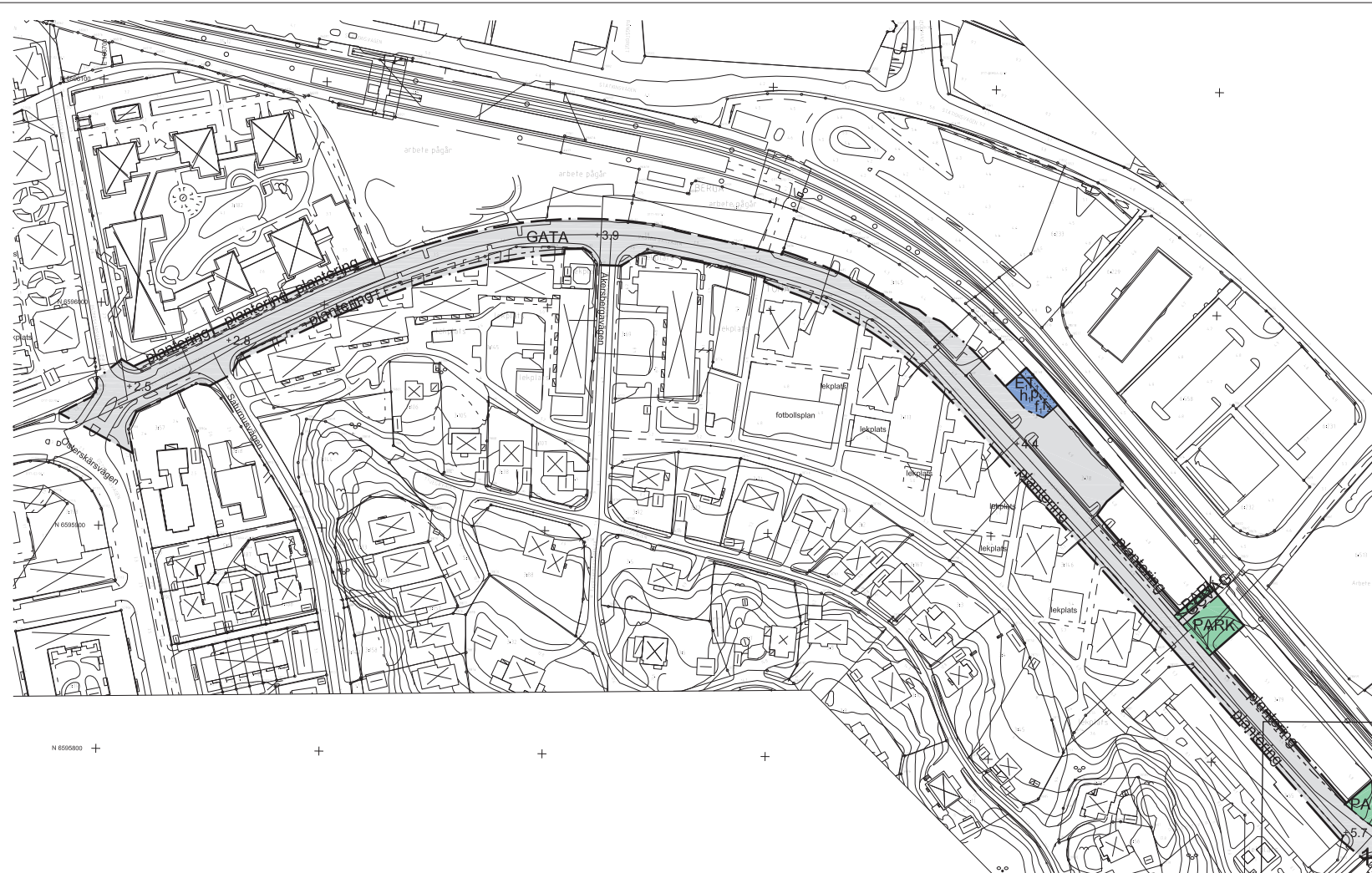
- p Byggnad ska placeras minst 1 meter från gröns mot gata

#### Utformning

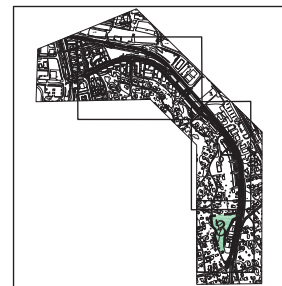
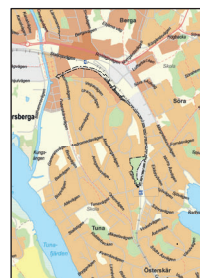
- f Fasad ska utföras i rödmålad träpanel
- f Fasad ska utföras med sadeltak

### Genomförandetid

Genomförandetiden är 5 år



Orienteringskarta



### GRUNDKARTANS BETECKNINGAR

- Traktgräns
- Fastighetsgräns
- Servitut, nedningsrätt, ga. m. fl.
- Fastighetsbeteckning
- Byggnader, torens begränsningslinjer redovisade
- Staket
- Väg
- Dike
- Nivåkurvor
- Eletledning
- Rutnätspunkt

GRUNDKARTAN UPPRÄTTAD I MÅNAD  
 2023 AV KART- OCH MÄTNÄTET I  
 ÖSTERÅKERS KOMMUN

Koordinatsystem i PLAN: SWEREF99  
 18 00  
 Koordinatsystem i HÖJD: RH2000

Katarina Nilsson  
 Kart- och mätchef



### SAMRÅDSHANDLING

Detaljplan för Blad 1 av 2

## Västra Banvägen och del av Tuna 3:1

Österåkers kommun, Stockholms län  
 Upprättad den 20 april 2023, enligt PBL (2010:900) i sin lydelse  
 från 2 januari 2015

Maria Bengs Planchef	Ingrid Kärrsten Planarkitekt	Antagande	Laga tvätt	Genomförandebeskrivning	Plan nr
Beslutsdatum	Instans	KF			



### PLANKARTA MED BESTÄMMELSER

- Till detaljplanen hör förutom denna plankarta med bestämmelser:
  - Illustrationsplan
  - Plan- och genomförandebeskrivning
  - Inträngskarta

### PLANBESTÄMMELSER

Följande gäller inom områden med nedanstående beteckningar. Endast angiven användning och utformning är tillåten. Där beteckning saknas gäller bestämmelsen inom hela planområdet.

### GRÄNSBETECKNINGAR

- Planområdesgräns
- Användningsgräns
- Egenskapsgräns

### ANVÄNDNING AV MARK OCH VATTEN

#### Allmän plats

- GATA Gata.
- GVÄG Gång- och cykelväg.
- NATUR Natur.
- PARK Park.

#### Kvartersmark

- E Transformatorstation och pumpstation.
- T Trafik, servicebyggnad.

### EGENSKAPSBESTÄMMELSER FÖR ALLMÄN PLATS

#### Utformning av allmän plats

- + 0,0 Markens höjd över angivet nollplan
- plantering Gatuplantering

### EGENSKAPSBESTÄMMELSER FÖR KVARTERSMARK

#### Begränsning av markens utnyttjande

- Marken får inte förses med byggnad

#### Höjd på byggnadsverk

- h Högsta nockhöjd är 3,5 meter

#### Placering

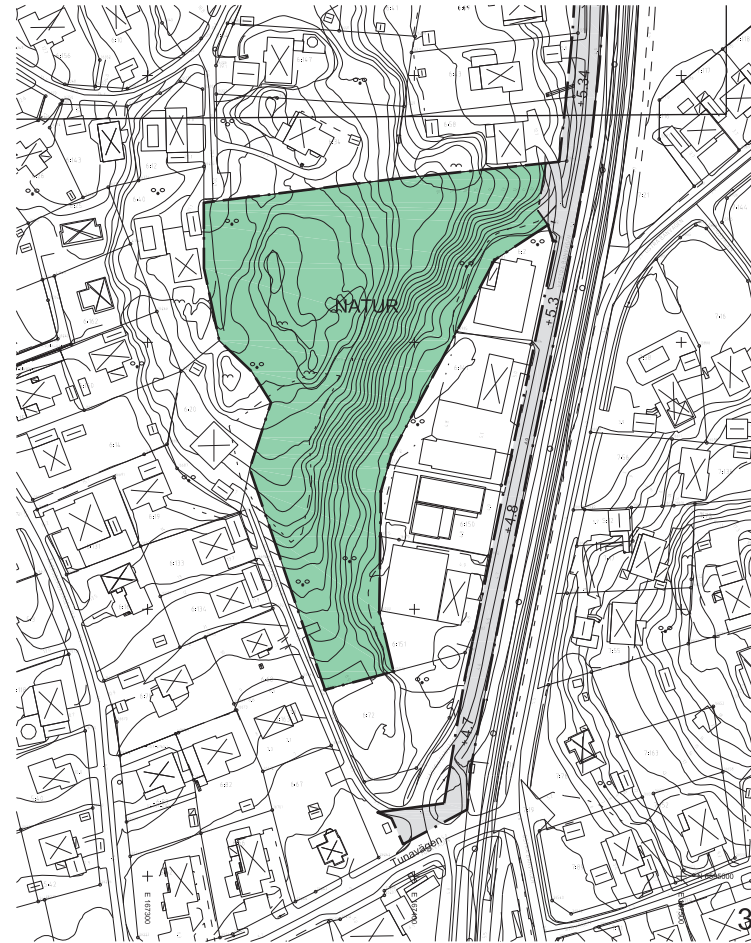
- p Byggnad ska placeras minst 1 meter från gräns mot gata

#### Utformning

- f Fasad ska utföras i rödmålad träpanel
- f Byggnad ska utföras med sadeltak

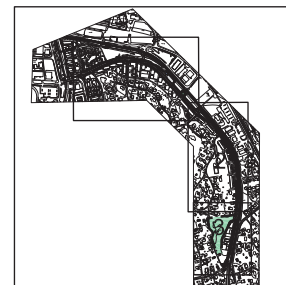
### Genomförandetid

Genomförandetiden är 5 år



0 10 20 30 40 50 100 m

Skala 1:1000



### GRUNDKARTANS BETECKNINGAR

- Tråkigräns
- Fästighetsgräns
- Servitut, ledningsrätt, go. m. fl.
- 0:00 Fästighetsbeteckning
- Byggnader, torens begränsningslinjer redovisade
- Staket
- Väg
- Dike
- Nivåkurvar
- Eledning
- Rutnätpunkt

GRUNDKARTAN UPPRÄTTAD I MÅNAD 2020 AV KART- OCH MÄTNHETEN I ÖSTERÅKERS KOMMUN

KOORDINATSYSTEM I PLAN: SWEREF99  
18 00  
KOORDINATSYSTEM I HÖJD: RH2000

Katarina Nilsson  
Kart- och mätchef



### SAMRÅDSHANDLING

Detaljplan för

Blad 2 av 2

## Västra Banvägen och del av Tuna 3:1

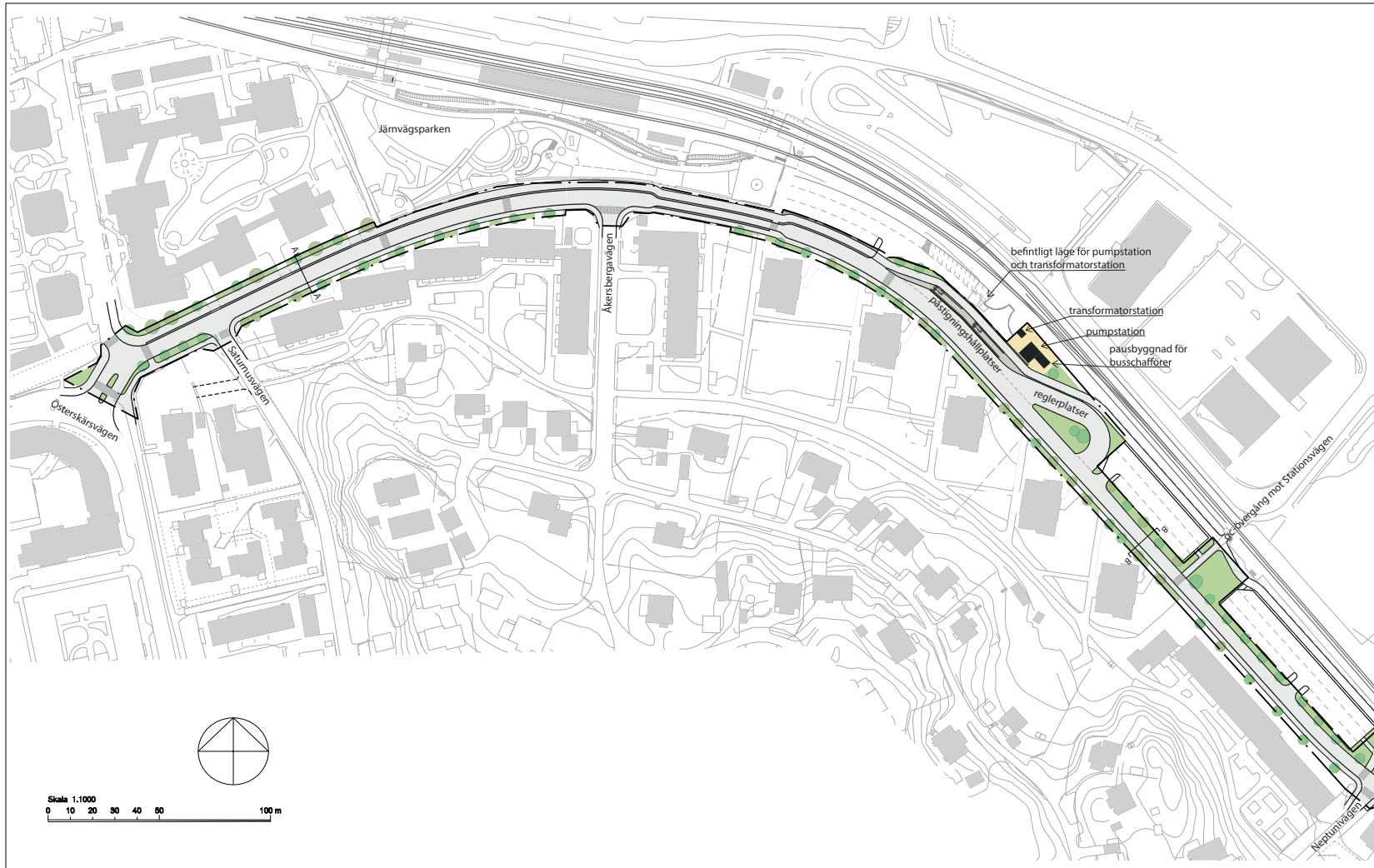
Österåkers kommun, Stockholms län

Upprättad den 20 april 2023, enligt PBL (2010:900) i sin lydelse från 2 januari 2015

Maria Bengs Planchef	Ingrid Kärrsten Planarkitekt		
	Antagande	Laga kraft	Genomförandets datum
Beslutsdatum			
Instans	KF		

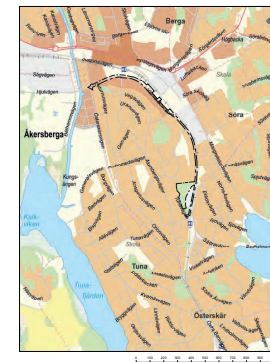
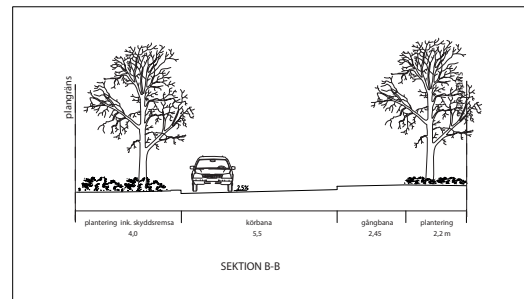
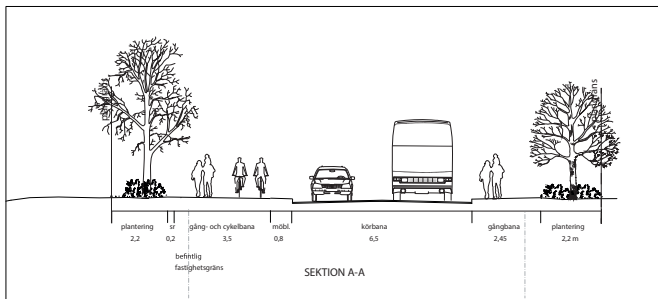
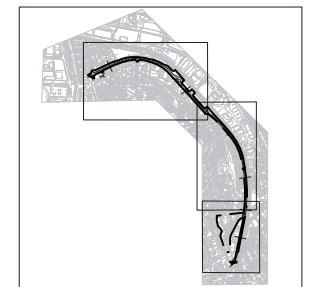
### ILLUSTRATIONSPLAN

Till detaljplanen hör förutom denna illustrationsplan:  
 - Plankarta med bestämmelser  
 - Plan- och genomförandebeskrivning  
 - Inträngskarta



### Teckenförklaring

- Vägområde
- Plantering
- Befintlig bebyggelse
- Planområdesgräns

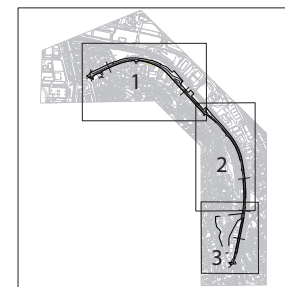


### SAMRÅDSHANDLING

Detaljplan för Blad 1 av 2  
**Västra Banvägen och del av Tuna 3:1**  
 Österåkers kommun, Stockholms län  
 Upprättad den 20 april 2023, enligt PBL (2010:900) i sin lydelse från 2 januari 2015

Maria Bengts Planchef	Ingrid Kärrsten Planarkitekt		
Ansvarande	Laga teck	Genomförandekontroll	Plan nr
Beaktade datum			
Inlämnings	KF		

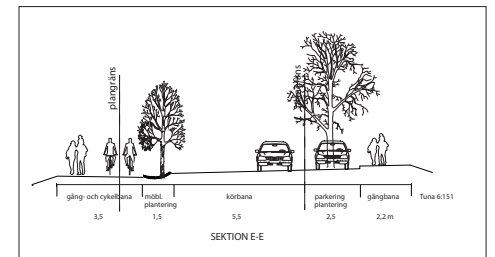
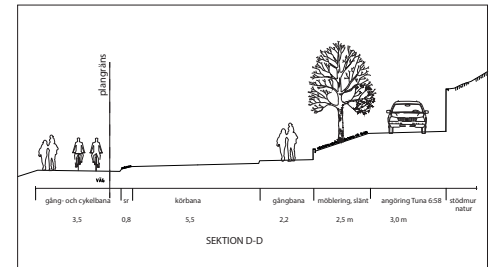
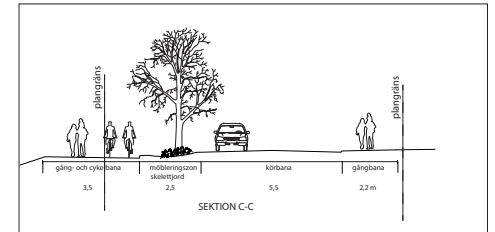




**ILLUSTRATIONSPLAN**

Till detaljplanen hör förutom denna Illustrationsplan:

- Plankarta med bestämmelser
- Plan- och genomförandebeskrivning
- Inträngskarta



**SAMRÅDSHANDLING**

Detaljplan för Blad 1 av 2

**Västra Banvägen och del av Tuna 3:1**

Österåkers kommun, Stockholms län  
 Upprättad den 20 april 2023, enligt PBL (2010:900) i sin lydelse från  
 2 januari 2015

Maria Bengs Planchef	Ingrid Kärsten Planarkitekt		
Beslutsdatum	Antagande	Laga kraft	Genomförandets skär
Instans	KF		Plan nr





## INNEHÅLLSFÖRTECKNING

PLANHANDLINGAR .....	1
INNEHÅLLSFÖRTECKNING .....	2
DETALJPLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG .....	3
Syfte.....	3
Huvuddrag .....	3
PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR.....	4
Lägesbeskrivning och areal.....	4
Markägförhållanden.....	6
TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN .....	8
Nationella och regionala intressen.....	8
Översiktliga planer och program .....	8
Gällande detaljplaner .....	11
Undersökning av betydande miljöpåverkan.....	13
FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR .....	13
Stads- och landskapsbild .....	13
Naturmiljö.....	17
Kulturmiljö och fornlämningar.....	19
Bebyggelseområden .....	19
Trafik och mobilitet.....	21
Rekreation och lek .....	36
Vattenområden.....	37
Teknisk försörjning.....	38
Hälsa och säkerhet .....	43
GENOMFÖRANDEFRÅGOR .....	52
Administrativa frågor.....	52
Organisatoriska frågor.....	53
Ekonomiska frågor .....	54
Fastighetsrättsliga frågor .....	55
KONSEKVENSER AV PLANENS GENOMFÖRANDE.....	65
Ekologiska konsekvenser.....	65
Sociala konsekvenser .....	65
Ekonomiska konsekvenser .....	66
MEDVERKANDE TJÄNSTEPERSONER.....	66
UTREDNINGAR OCH UNDERLAG.....	67

## DETALJPLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG

### Syfte

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra en breddning av Västra Banvägen för att skapa utrymme för både busstrafik och gång- och cykelstråk i en attraktiv gatumiljö. Detaljplanen syftar till att låta vägen samt omgivande naturmark inom del av fastigheten Tuna 3:1 övergå till kommunalt huvudmannaskap. Detaljplanen syftar även till att möjliggöra en uppdimensionering av VA-nätet under vägen för att möta framtida behov, att hantera dagvatten innan det når recipienten samt att genom förändrad höjdsättning av vägen möjliggöra ytlig avrinning av skyfallsvatten längs med vägen till Åkers kanal.

Detaljplanen ingår som en del av planprogrammet för Åkersberga stad. Programmet visar hur Åkersberga kan utvecklas med en tät centrumkärna och fler bostäder 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 programmet.

### 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 körbanan delvis på mark som ägs av Storstockholms Lokaltrafik AB. Denna mark är avsedd att möjliggöra en utbyggnad till dubbelspår öster om Åkersberga station om det i framtiden skulle bli aktuellt.

Väster om Västra Banvägens mest sydliga del finns en skogsbevädd 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 vägen breddas och att huvudmannaskapet för såväl vägen (dvs gatumark och angränsande parkytor) som naturområdet övergår till kommunen. Den norra delen av vägen utformas för att rymma busstrafik mellan Österskärsvägen och Åkersberga station. I nära anslutning till stationen ges utrymme för en bussvändplats samt byggnader för tekniska anläggningar, en pumpstation och en transformatorstation, samt rastlokal för SLs personal. I och med att en breddning av vägen föreslås är det nödvändigt att avsätta yta för fördröjning och rening av dagvatten innan det når recipienterna Åkers kanal. En kombination av åtgärder föreslås, exempelvis i form av magasin, skelettjordar,



planterade makadamdiken och skålformade gräsytor, både inom gatumark och parkmark.

För att möjliggöra förbättrad framkomlighet för gång och cykel längs vägen 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 gatuträd, perenner och låga buskar i planteringsytor 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 ianspråkta.

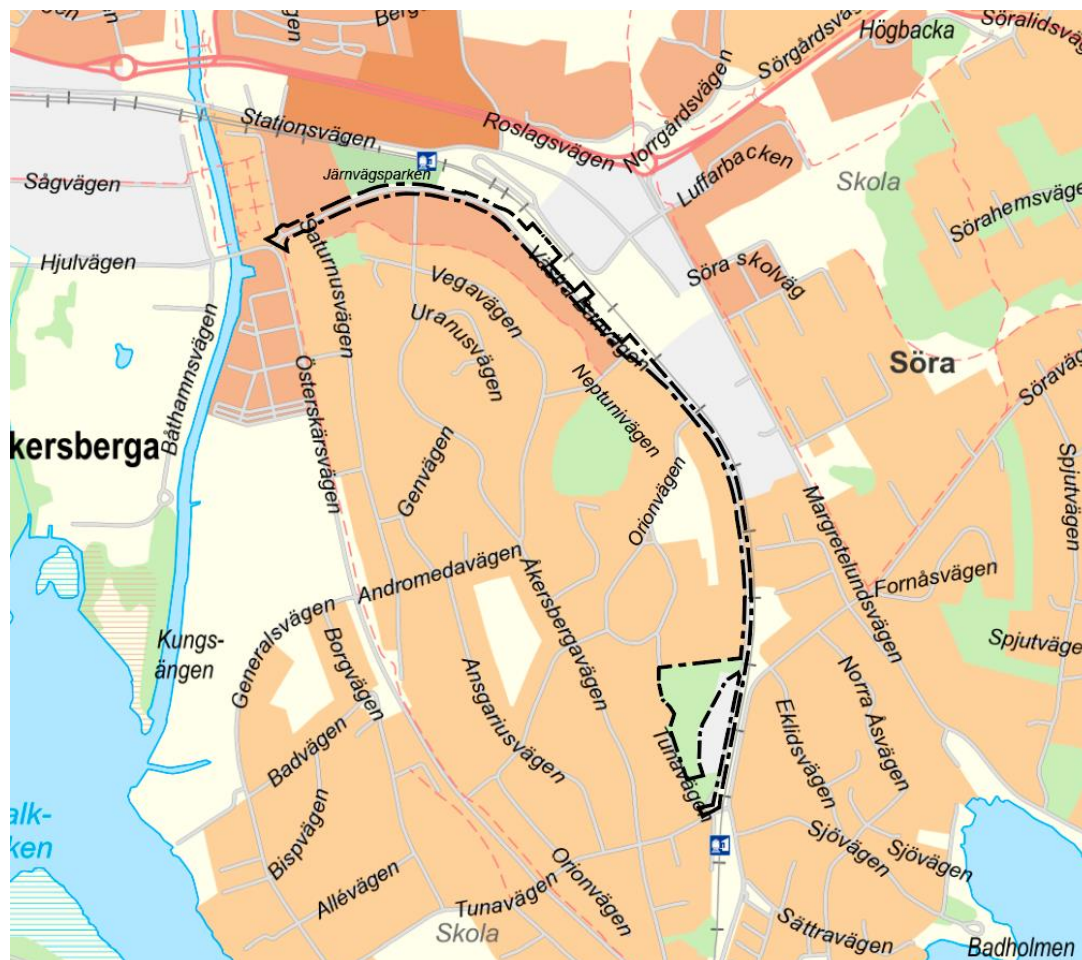
Den föreslagna gång- och cykelvägen går delvis på fastigheten Tuna 6:50. Denna fastighet ägs av Storstockholms Lokaltrafik AB (SL) och är reserverad för eventuell framtida dubbelspårsutbyggnad av Roslagsbanan. För en flexibel hantering av ytan avses en gång- och cykelbana anläggas med stöd av ett långsiktigt avtal med fastighetsägaren och ingår således inte inom detaljplanens avgränsningsområde. Dock hanteras gång- och cykelvägen i planens genomförandebeskrivning samt genom erforderliga avtal mellan parterna.

## 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 3:57, 3:58, 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, belägen mellan Västra Banvägen och Roslagsbanan, berörs av detaljplanen, men ingår inte i planområdet.



Figur 2. Orienteringskarta





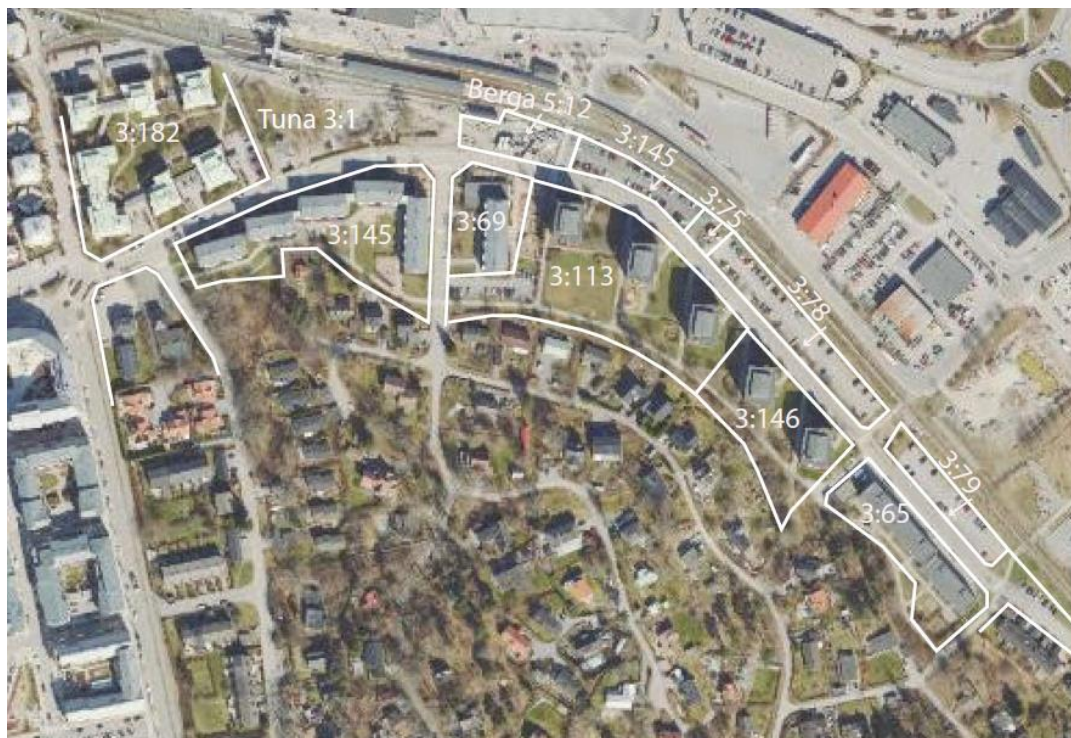
Figur 3. Ungefärlig plangräns (vit markering).

## Markägoförhållanden

Fastigheterna Tuna 3:1 ägs av Österåkers kommun. Resterande fastigheter inom planområdet är i privat ägo (se fig. 4 och 5, Berörda fastigheter). Fastigheter i anslutning till planområdet som berörs av planen är i privat ägo, förutom Tuna 6:50 som ägs av AB Storstockholms Lokaltrafik (SL).

Huvudman för all allmän platsmark är enligt tidigare detaljplan enskild och den allmänna platsmarken inom planområdet är idag upplåten till gemensamhetsanläggningen Tuna ga:4.





Figur 4. Berörda fastigheter. Samtliga fastighetsbeteckningar som börjar med 3: tillhör Tuna.



Figur 5. Berörda fastigheter. Samtliga fastighetsbeteckningar tillhör Tuna.



## 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. Roslagsbanans status efter detta beslut är ännu inte definierad, även om den kan antas vara av regional betydelse.

#### *Hushållning med mark- och vattenområden*

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

#### *Naturresevat*

Planområdet berör inga naturresevat.

#### *Miljö kvalitetsnormer*

Planen bedöms inte försvåra möjligheterna att uppnå miljö kvalitetsnormer 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)*

Den regionala utvecklingsplanen för Stockholm (RUFS 2050) pekar ut centrala Åkersberga som ett strategiskt utvecklingsläge. Utvecklingslägen utgör bland annat kommuncentrum och har generellt sett en hög regional tillgänglighet och potential att utveckla täta och sammanhängande stadsmiljöer. De flesta av de områden som har pekats ut 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 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, attraktivt 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.

Aktuellt planförslag bedöms vara i linje med översiktsplanen.

### **Planprogram för Åkersberga stad – centrumområdet**

Ett planprogram togs fram för Åkersberga stad – centrumområdet, som godkändes av Kommunfullmäktige i december 2019. Planprogrammet visar på önskad utveckling i centrala Åkersberga bland annat kopplat till Sverigeförhandlingen och kommunens översiktsplan (fig. 6). I planprogrammet beskrivs att Österåkers kommun ska vara

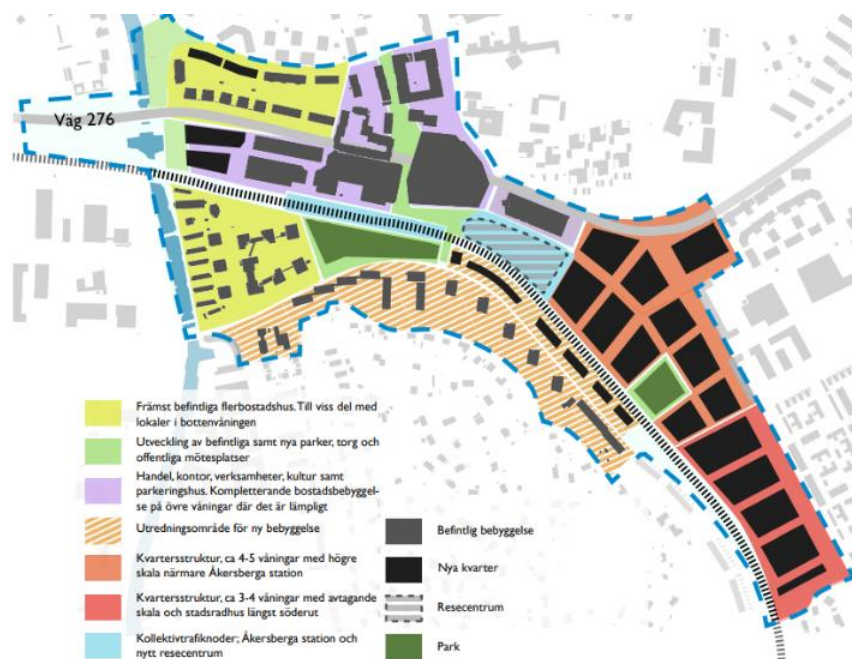
huvudman för allmän plats i dessa centralt belägna områden, vilket ska möjliggöras genom ändrat huvudmannaskap i nya detaljplaner.

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. 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.



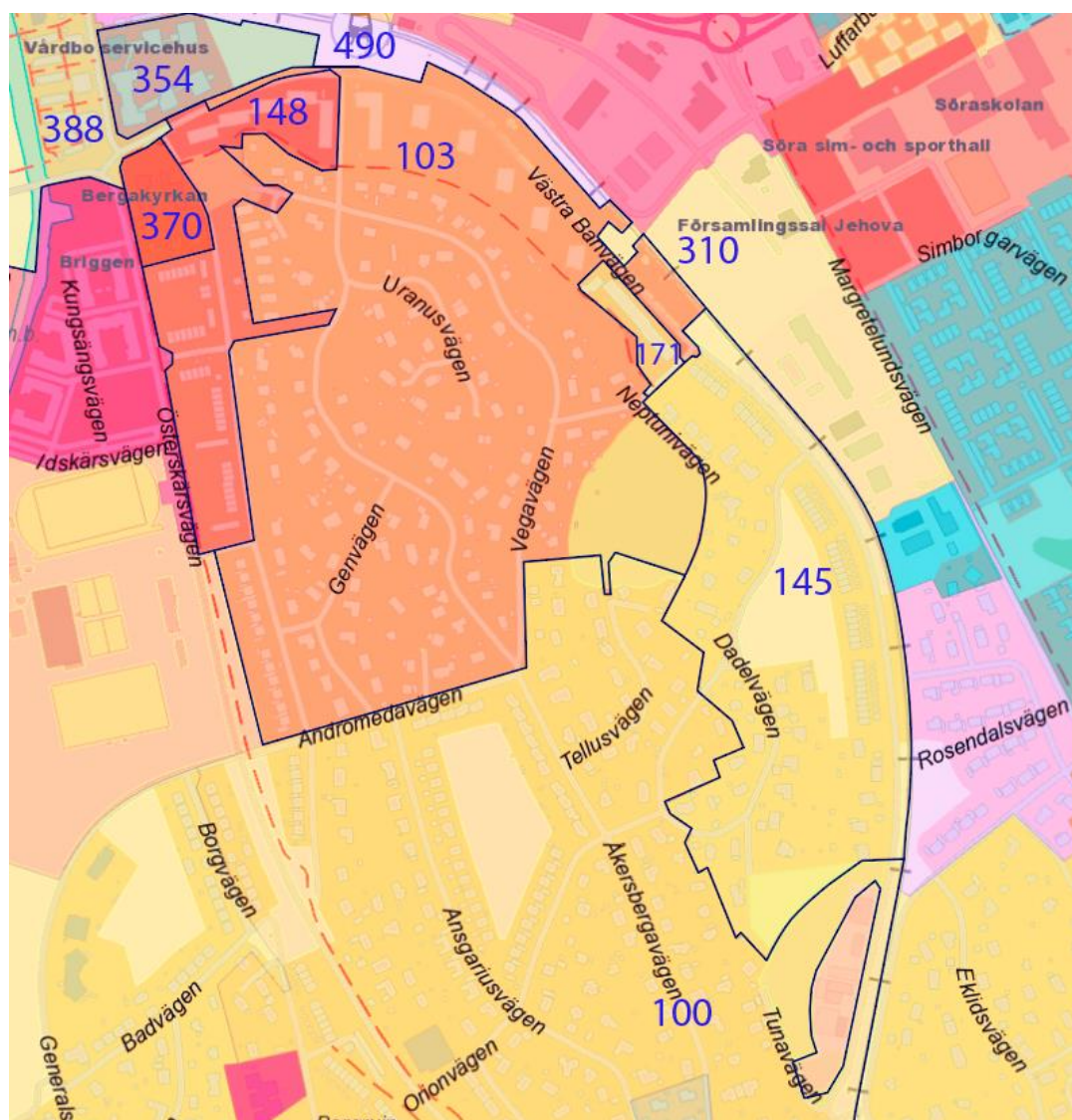
Figur 6. Strukturplan som visar övergripande inriktning för programrådets olika delar, från program för Åkersberga stad-centrumområdet.



## 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



Figur 7. Gällande detaljplaner.

För samtliga berörda detaljplaner har genomförandetiden löpt ut.

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 och Västra Banvägen innehåller väldigt skilda planfrågor och förutsättningar. Syftet med planuppdraget för Tuna 6:151 m.fl. var att möjliggöra stadsmässiga flerbostadshus på tidigare småindustrifastigheter, belägna intill Västra Banvägen i nära anslutning till Tunagårds station. Aktuell detaljplan och detaljplanen för Tuna 6:151 m.fl. är i huvudsak oberoende av varandras genomförande eftersom Västra Banvägens gatuområde i aktuell detaljplan sträcker sig förbi Tuna 6:151 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 uppdimensionering av ledningsnätet under Västra Banvägen är en förutsättning för att möjliggöra den utveckling som föreslås i planprogrammet. Det är därför angeläget att aktuell detaljplan vinner laga kraft i tidigt skede, för att möjliggöra kommande etapper.

Väster om planområdet finns även utvecklingsområdena Kanalstaden och Näsängen, där ca 5 000 nya bostäder planeras. För att öka tillgängligheten till och mellan områdena behövs en ny bussanslutning mellan utvecklingsområdena och Åkersberga station.

På andra sidan Industribron har under 2021 en vägkoppling skapats, Hjulvägen, i syfte att möjliggöra en smidig anslutning mellan väg 276 och Österskår 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.

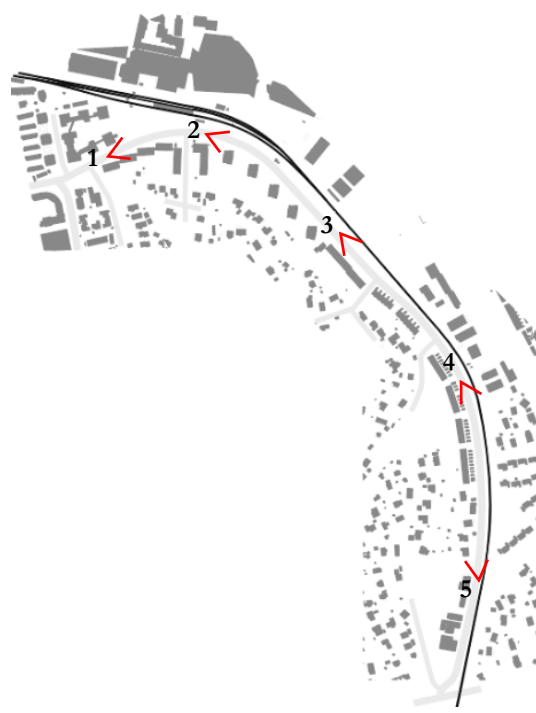
## FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR

### 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 kantar vägen. Vägen 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 (fig. 8).



Figur 8. Orienteringsbild för olika stadsbildskaraktärer



Figur 9. Vypunkter för jämförelsebilder



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.



Bild 1 (Google)

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.



Bild 2 (Google)

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



Bild 3 (Google)

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 mm. Kantstensparkering förekommer längs gatans östra sida



Bild 4 (Google)

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.



Bild 5 (Google)

Längst söderut löper vägen utmed ett verksamhetsområde (Bild 6) där planarbete nu pågår för att möjliggöra omvandling till flerbostadshus. Befintlig bebyggelse utgörs av blandade, småskaliga verksamhetsbyggnader i mellan en och två våningar.



Bild 6 (Google)

Innanför verksamhetsområdet ligger ett naturområde (Bild 7) med bland annat öppna hållar och tallar. Området ligger högt och är förhållandevis svårtillgängligt från Västra Banvägen på grund av den sluttande marken. Området nås enklare söderifrån, från Tunavägen.



Bild 7 (från NVI-rapport)

I och med att planområdet utgör ett vägområde redan i dagsläget bedöms inte planförslaget påverka stadsbilden i någon vidare mening.

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 cykelväg i områdets södra del. Detta bidrar till en mer omsorgsfullt utformad gatumiljö, större stadsmässighet och tydligare gatuum.

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.** Bilden visar ett brett gång- och cykelstråk längs gatans norra sida samt en körbana anpassad för busstrafik, utan kantstensparkering. Totalt ökar den hårdgjorda ytan något. Den planterade möbleringszonen längs gatans södra sida visas med en blandad trädallé samt blommande undervegetation. Träden föreslås vara skära och släppa igenom mycket ljus där gatuträd placeras nära befintliga bostadshus.





**Vypunkt 2**, vid avstigningshållplats. Bilden visar hur körbanan smalnas av vid timglashållplatsen. Gångbanan breddas något mot förskoletomten till höger i bild och en ny tomtavgränsning kräns. I bakgrunden syns trädrader med blommande undervegetation i gräns mot bostadsfastighet.



**Vypunkt 3**. Bilden visar en planteringszon mellan körbanan och parkeringen på den nuvarande cykelbanan. Mot bostadsfastigheterna föreslås en trädrad med körbara ytor emellan. Cykelbanan föreslås i detta läge placeras mellan spåren och parkeringen och syns inte i bild.



**Vypunkt 4**. Bilden visar en möbleringszon med trädrad mellan körbanan och gång- och cykelvägen. Utrymme för kantstensparkering ses i släpp mellan trädraderna.



**Vypunkt 5**, vid uppfart till Tuna 6:57. När gatuområdet breddas med gång- och cykelbana behöver uppfarten förlängas och stödmurar tillkomma. Murarna placeras inom allmän plats nedanför naturområdet.

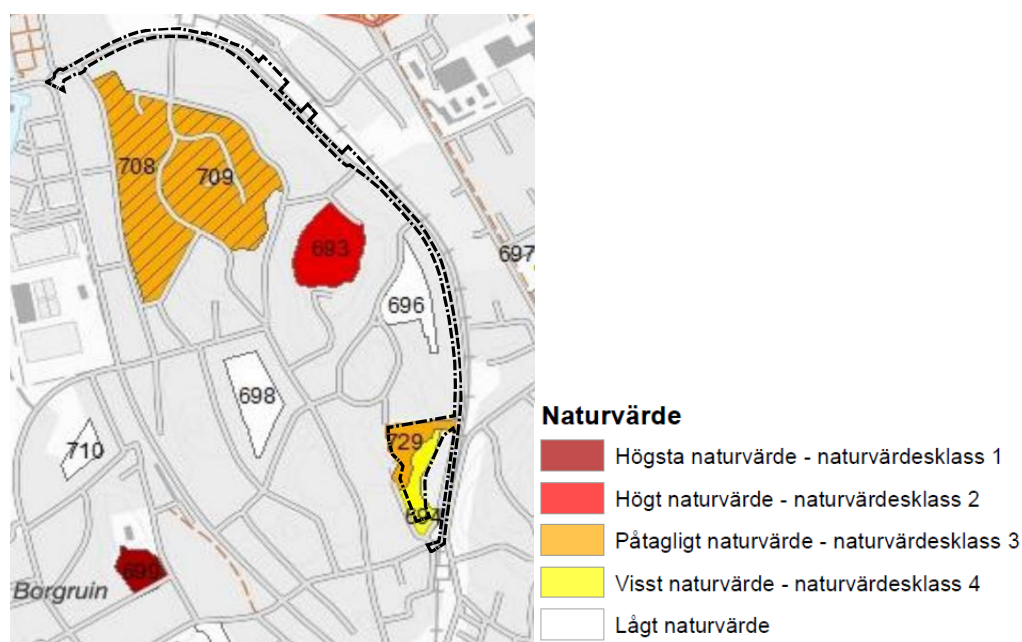


## Naturmiljö

### 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 och inga kända förekomster av skyddade arter finns. Vidare förekommer flera naturvårdsarter i form av brudbröd, gråfibbla och tjärblomster samt enstaka rödlistade arter i form av talticka (*Naturvärdesinventering i Österåkers kommun, 2021*).



Figur 10. Naturvärden i anslutning till planområdet (Ekologigruppen AB, 2021)

Med anledning av att området föreslås bibehållas som naturmark och att huvudmannskapet 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 vägen finns i dagsläget ett antal träd, bland annat rönnskog, 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 planarbete. 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.

<b>Motivering till planbestämmelser</b>		
<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 borrhpunkt och högsensitiv lera i tre punkter (fig. 11). Utbredningen kan vara större än redovisat beroende på borrhpunkternas placering.

Jorrdjupet 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 11. SGU:s jordartskarta med höjdskuggning. Röd punkt markerar plats där kvicklera påträffats i borrhpunkt. 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 men dess bevarande och framtida skötsel bedöms gynnas av marken överförs till kommunalt huvudmannaskap.

## Bebyggelseområden

Ingen bebyggelse finns inom planområdet idag, utöver ett par mindre teknikbyggnader i områdets norra del som avses ersättas med nya. Längs hela den södra och västra sidan av planområdet finns bebyggelse i form av flerbostadshus, radhus och friliggande småhus. Norr om planområdet, väster om Järnvägsparken, finns flerbostadshus och öster om parken finns i dagsläget markparkeringar, tillhörande bostadsrättsföreningen som ligger söder om vägen.

### Arbetsplatser och service

På andra sidan Roslagsbanans spår, ca 80 meter från planområdet, finns Åkersberga centrum med ett brett utbud av service och handel.

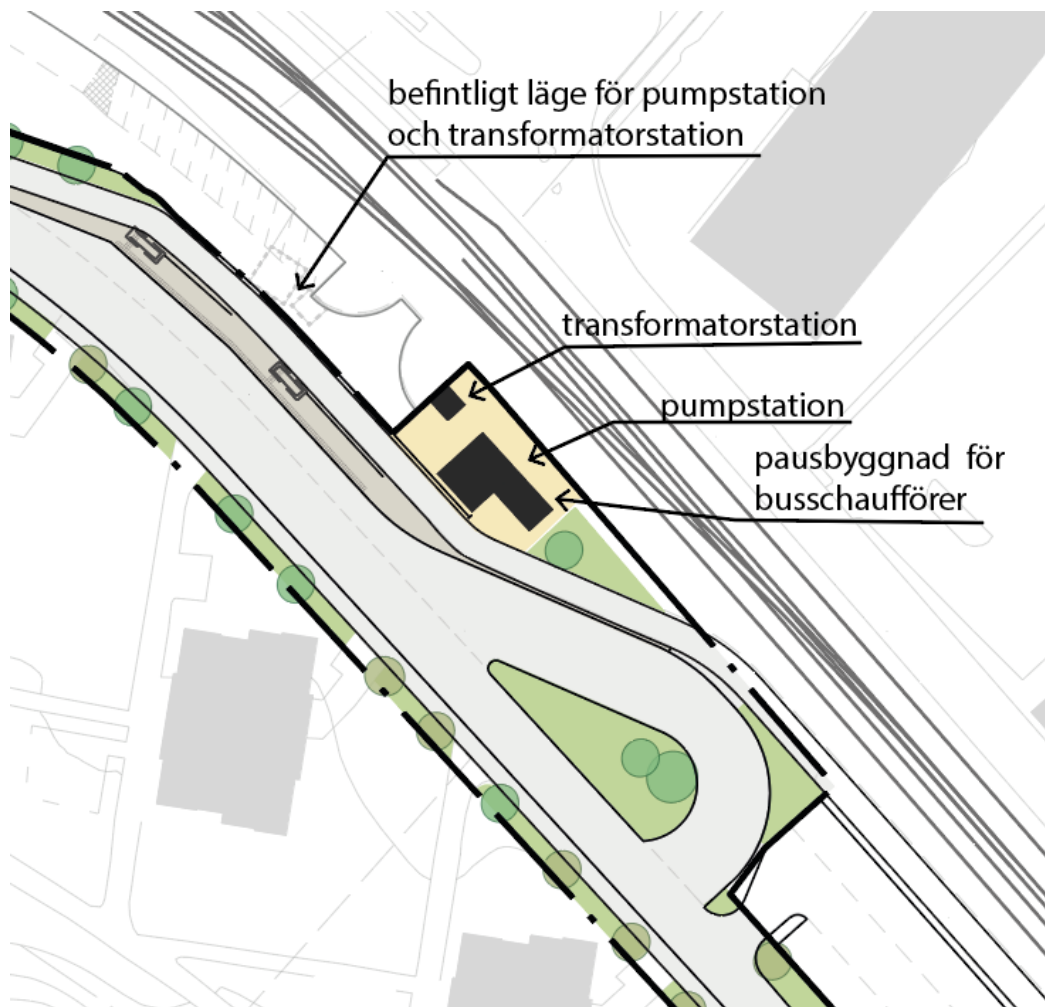
Två privata förskolor finns intill planområdet, i bottenvåningen på Åkersbergavägen 2A respektive Västra Banvägen 10. Ytterligare förskolor samt en grundskola finns i Söra, ca 400 meter öster om planområdet.

Planförslaget möjliggör endast ny bebyggelse i begränsad omfattning. Denna utgörs av servicebyggnad för den personal som driver busstrafiken samt byggnader för tekniska anläggningar i form av pumpstation samt transformatorstation (fig. 12). Byggnaderna placeras inom samma yta i anslutning till den planerade bussvändlingen. För att hålla 10 meter fritt från bebyggelse från spår begränsas byggrätten genom prickmark närmast spåret. För att säkerställa avstånd mellan byggnader och gång- och cykelbana, för att till exempel undvika eventuella problem med öppnande dörrar och möjlighet att underhålla fasader, ska byggnader placeras minst en meter från gång- och cykelbanan. Totalt omfattar den byggbara ytan ca 190 kvm. Omkring hälften av denna yta bedöms behövas för de avsedda funktionerna, men exakt omfattning och placering kommer att behöva studeras vidare under planprocessen.

De nya byggnaderna ligger 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. Byggnader föreslås utformas med sadeltak och rödmålad träpanel. Syftet med detta är både att hålla samman dem gestaltningsmässigt och att anpassa dem till övriga byggnader och anläggningar i anslutning till stationsområdet. Byggnaderna bör placeras och orienteras inom ytan så att otrygga prång mellan och bakom byggnaderna undviks.

<b>Motivering till planbestämmelser</b>		
<i>Syfte/ motivering</i>	<i>Index</i>	<i>Planbestämmelse</i>
Möjliggör uppförande av byggnader för tekniska anläggningar.	E <sub>1</sub>	Transformatorstation och pumpstation
Möjliggör pausbyggnad för busschaufförer.	T <sub>1</sub>	Trafik, servicebyggnad
Utförning, anpassning till stadsmiljö.	f <sub>1</sub>	Fasader ska utföras i rödmålad träpanel
Utförning, anpassning till stadsmiljö.	f <sub>2</sub>	Byggnader ska utföras med sadeltak
Begränsning av volym i höjd.	h <sub>1</sub>	Högsta nockhöjd är 3,5 m
Begränsning av bebyggelsens utbredning för att säkerställa avstånd till gång- och cykelbana.	p <sub>1</sub>	Byggnad ska placeras minst 1 m från fastighetsgräns mot GATA
Begränsning av bebyggelsens utbredning för att säkerställa 10 meter från spåret.	Prickmark	Byggnad får inte uppföras



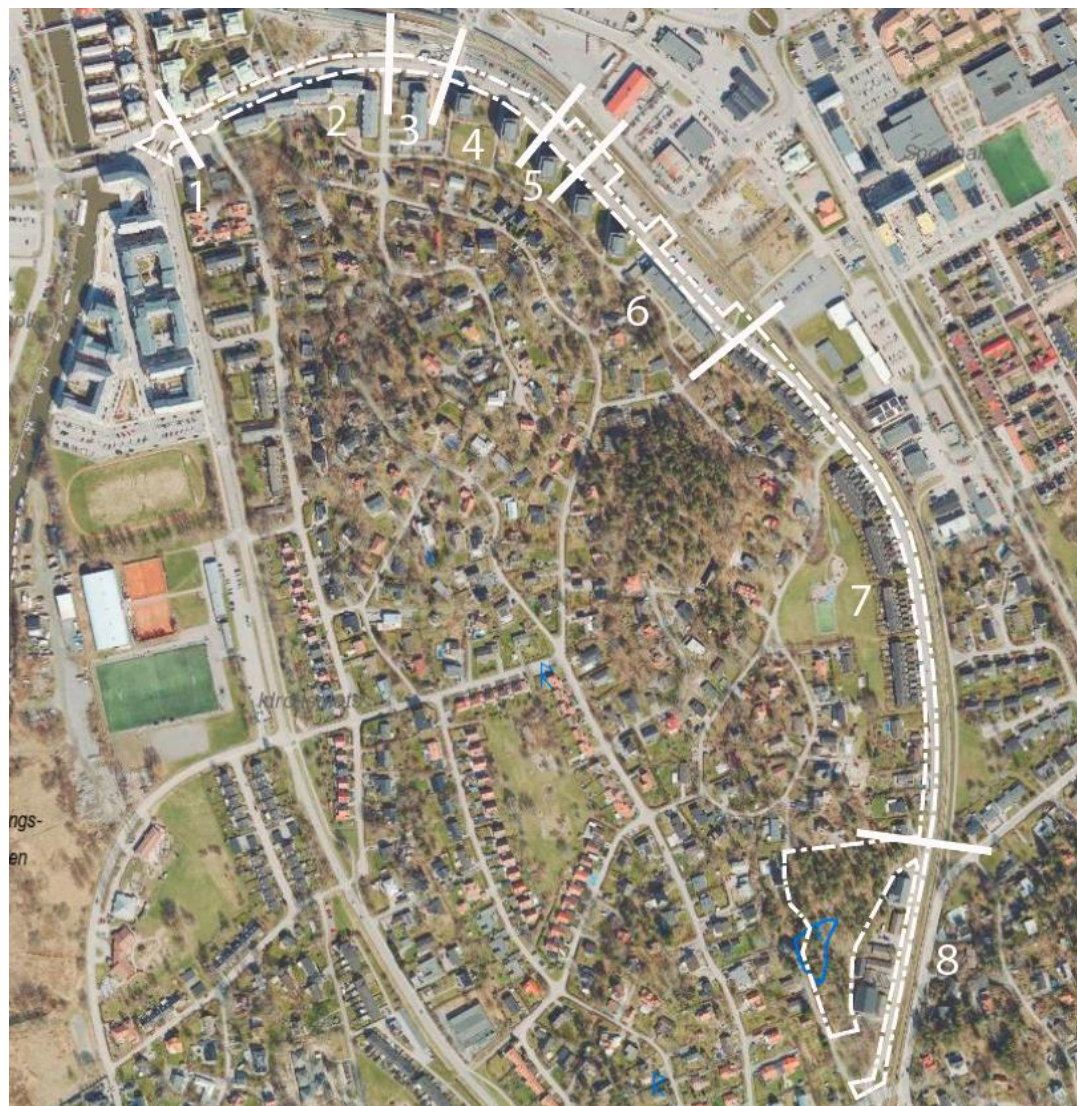


Figur 12. Illustrationsplan som visar läge för nya byggnader inom området

## 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 och bredden för hela körbanan varierar från 5,9 till 8,3 meter. Körbanan är som smalast i den sydöstra delen av området, invid de befintliga radhusen och villorna. I detta läge ligger även del av körbanan utanför den kommunalägda fastigheten Tuna 3:1 och ianspråkatar istället del av Tuna 6:50, som ägs av Storstockholms Lokaltrafik. Vägbredden begränsas av omkringliggande privata fastigheter. I södra delen finns markreservasjon för eventuell utbyggnad av dubbelspår för Roslagsbanan, mellan Åkersberga station och Tunagårds station. Den skyltade hastigheten på vägen är i dagsläget 30 km/h.



Figur 13. Karta över delområden för vägutformning.

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

Från korsningen Österskärsvägen/Västra Banvägen sker cykling i blandtrafik fram till Järnvägsparkens östra del. I höjd med planpassagen över Roslagsbanan vid Åkersberga station och fram till Tunavägen finns en dubbelriktad cykelbana om ca 1,5 meter, på vägens nordöstra sida, som avgränsas mot körbanan med en heldragen linje. Mellan cykelbanan 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 tre platser längs Västra Banvägen. Vid Åkersbergas stations västra del finns 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. Den tredje möjligheten att korsa 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. Vid Västra Banvägens korsning med Tunavägen finns ytterligare en plankorsning där såväl gående och cyklister som biltrafik kan passera Roslagsbanans spår. I höjd med Orionvägen finns en numera stängd övergång över spåret. Roslagsbanan utgör i stora delar en barriär för gående och cyklister, varför ytterligare passager över spåren ses som önskvärda.

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. Ett genomgående, dubbelriktat gång- och cykelstråk om 3,5 m bredd planeras på gatans norra och östra sida. 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 dubbelspår, på fastigheten Tuna 6:50. En mindre del berör även Brf Spårets fastighet Tuna 3:78 och 3:79. Anledningen till att gång- och cykelbanan planeras utanför detaljplaneområdet är att den tillgängliga ytan på gatumark är begränsad. Den föreslagna lösningen gör det möjligt att uppnå kraven i kommunens tekniska handbok på minsta bredd för gång- och cykelvägar samt att inrymma planteringar mellan körbanan och gång- och cykelbanan.

Om markreservatet eventuellt skulle behöva nyttjas för spårutbyggnad på längre sikt kommer vägsektionen att behöva ändras. I de smalaste partierna är gatumåttet 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, 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 ger emellertid möjlighet till andra sätt att utforma gatuområdet.

### **Område 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 verka för att denna stängs och ersätts av en samordnad utfart mot Saturnusvägen via angränsande fastighet (Tuna 3:58).



Figur 14. Illustrationsplan över delområde 1, korsningen vid Österskärsvägen

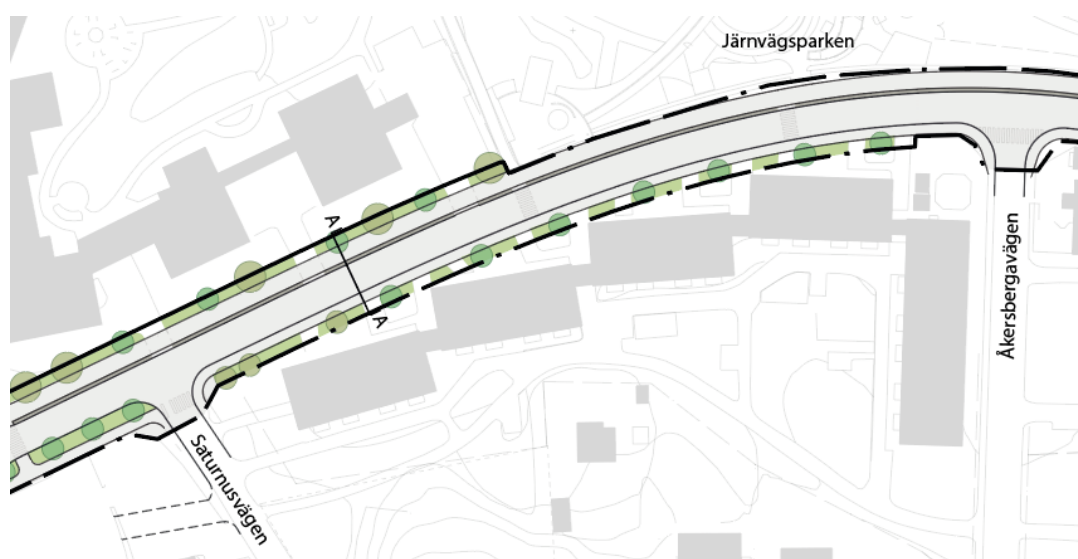
### **Område 2: Korsningen Österskärsvägen-timglasavsmalningen**

Den sammanlagda gatubreddens inom området uppgår till 17,7 m. Sektionen omfattar en dubbelriktad gång- och cykelbana (3,5 m), möbleringszon för till exempel lyktstolpar (0,8 m), körbana (6,5 m) samt gångbana inklusive skyddszon (2,45 m). Därtill innehåller sektionen en planteringszon om 2,2 m på vardera sidan av vägen (fig. 15). 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.

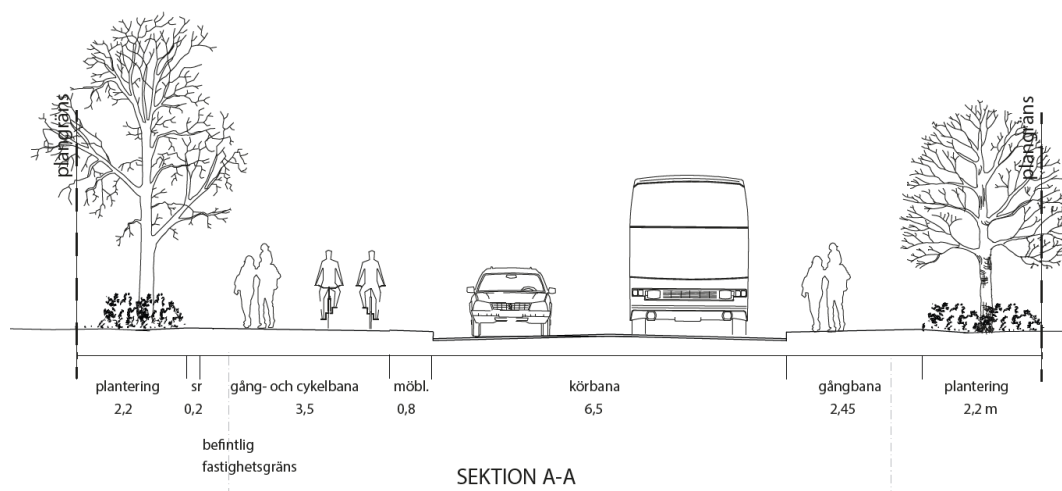
Gatusektionen innebär att gatuområdet behöver breddas med omkring 6 m, vilket innebär ett intrång på intilliggande fastigheter Tuna 3:145 (3-4 m intrång) samt Tuna 3:182 (knappt 3 m intrång). Intrånget bedöms nödvändigt för att kunna uppnå planens syfte, som innebär förbättrade förutsättningar för gång-, cykel och kollektivtrafik, samt att skapa en inbjudande gatumiljö med grön karaktär. Intrångens omfattning framgår av karta över marköverföringar på sidan 63 (fig. 39).

Korsningen över Saturnusvägen föreslås höjas upp för att underlätta hantering av dagvatten, vilket även medför en trafiksäkrare passage för fotgängare. Möjligheten att höja upp gång- och cykelpassager på fler platser avses studeras vidare under planprocessen.

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



Figur 15. Illustrationsplan över delområde 2.



Figur 16. Sektion genom delområde 2.

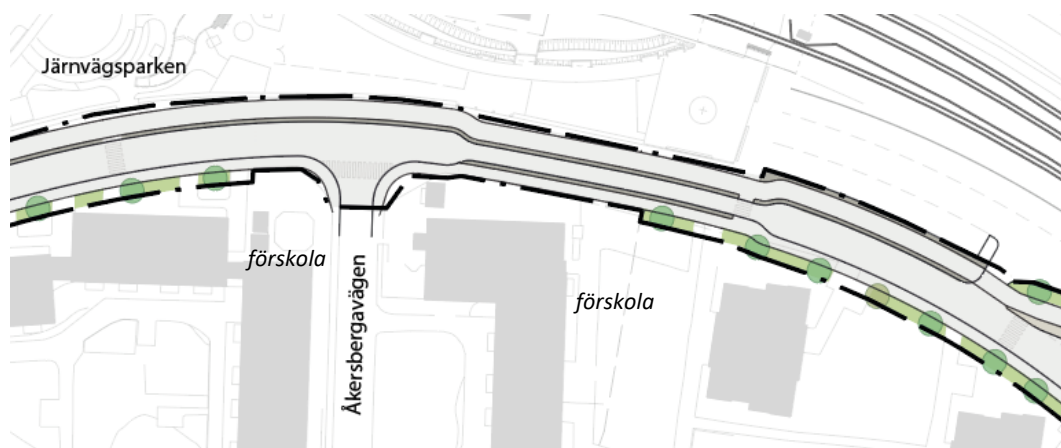


Figur 17. Vy längs Västra Banvägen inom område 2.

### Område 3: Timglasavsmalningen

I nära anslutning till järnvägsstationen placeras en så kallad timglashållplats. Det innebär att körbanan smalnas av till 3,5 meters totalbredd och att en busshållplats placeras utmed den smala körbanan så att såväl mötande som passerande trafik behöver invänta en angörande buss. Hållplatsen är dimensionerad för att två bussar samtidigt ska kunna nyttja den. Avsmalningen är därför ca 60 m lång. Syftet med timglashållplatsen är både att skapa utrymme vid hållplatsen och att skapa trafiksäkra övergångsställen i anslutning till busshållplatsen. Övergångsställe planeras i den östra delen av hållplatsen. Busshållplatsen utgör en ändstation för bussar som trafikerar centrum.

Timglashållplatsen innebär att intrånget i angränsande fastigheter kan begränsas. En mindre yta behöver emellertid tas i anspråk i kanten av befintliga förskoletomter. Möjligheten att kompensera detta genom att lägga till ytor i korsningen med Åkersbergavägen ska undersökas.



Figur 18. Illustrationsplan över delområde 3, timglashållplatsen.





Figur 19. Vy längs Västra Banvägen vid område 3, timglashållplatsen.

#### **Område 4 och 5: Bussvändplats, påstigning och reglerplatser**

Öster om timglashållplatsen planeras för en vändslinga för bussen, påstigningshallplatser samt utrymme för två reglerplatser för bussarna. Påstigningshallplatserna placeras i en separat ficka utmed körbanan. I anslutning till detta ges också möjlighet att uppföra en mindre servicebyggnad för den personal som driver busstrafiken (se sid 20).

Bussvändplatsen är endast avsedd för SLs bussar och har dimensionerats för att klara vändradier för sk boggibuss som är 15 m lång. Det kräver en vändradie (yttermått) på 14 meter. Planen illustrerar en principlösning där placeringen av vändslinga och hållplatser har valts för att undvika ingrepp i Järnvägsparken och begränsa intrång i angränsande bostadsfastigheter.

Vid busshållplatsen byter gång- och cykelbanan läge längs gatan för att undvika konflikt mellan oskyddade trafikanter och busstrafiken. Söder om bussvändslingan placeras gång- och cykelbanan närmast järnvägsspåren och avskärmas från körbanan av parkeringsplatser.



Figur 20. Illustrationsplan över delområde 4 och 5, bussvändslinga och påstigningshållplatser

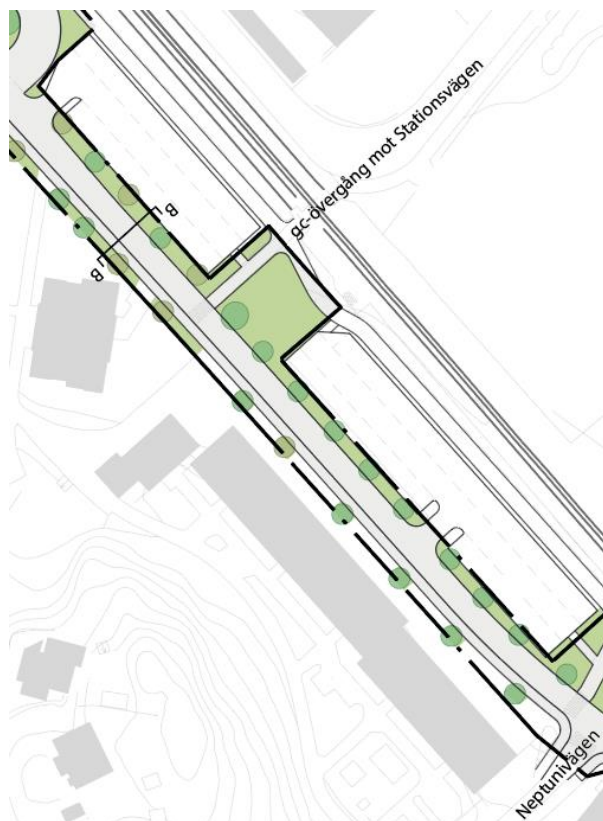
### Område 6: Bussvändplatsen-Neptunivägen

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 (3,5 m) föreslås utmed järnvägsspåret, huvudsakligen på mark utanför planområdet, på Tuna 6:50 som ägs av Storstockholms Lokaltrafik. Delvis löper gång- och cykelvägen över Tuna 3:78 och 3:79. Område för gång- och cykelbana omfattas inte av aktuell detaljplan eftersom området är utlagt som reservat för ett eventuellt dubbelspår.

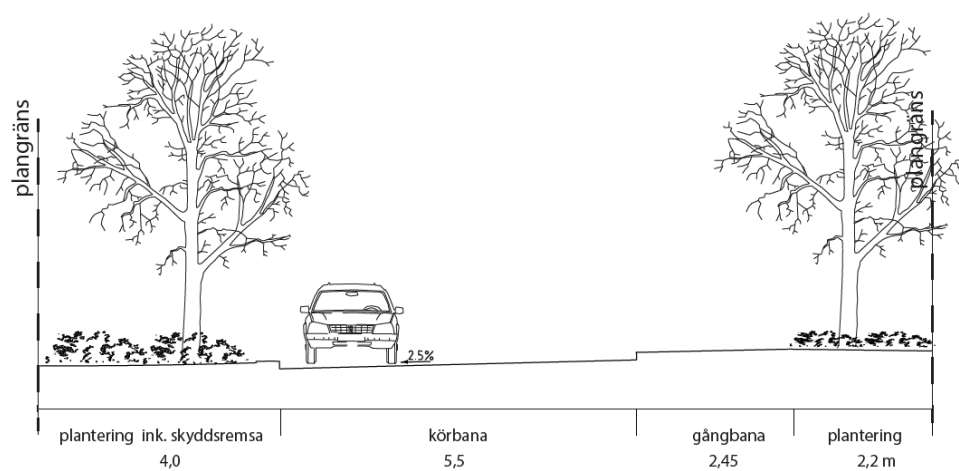
Mellan vägen och den nya gång- och cykelbanan finns parkeringar som tillhör Tuna 3:78 och Tuna 3:79.

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

Inom området finns en gång- och cykelkoppling över spåren mot Stationsvägen. I anslutning till gång- och cykelbanan utökas parkmarken på befintliga grönytor för att möjliggöra dagvattenhantering.



Figur 21. Illustrationsplan över delområde 6.



SEKTION B-B

Figur 22. Gatusektion sedd norrifrån vid delområde 6.





Figur 23. Vy längs Västra Banvägen vid område 6

### **Område 7: Längs radhus och villor söder om Neptunivägen**

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

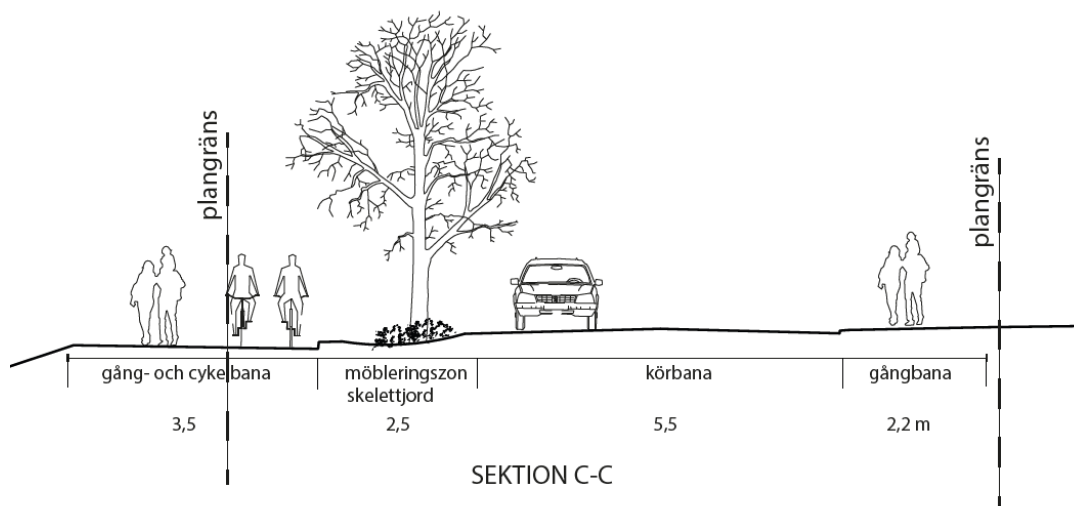
En ca 2,5 m bred zon längs gatan frigörs, på den yta som idag nyttjas till gång- och cykelbana. Det ger utrymme för kompletterande gatuplanteringar på större delen av sträckan. Möjligheten att anordna parkering i fickor mellan träden avses att undersökas i senare skeden i planprocessen. Längst söderut blir utrymmet trängre och endast en skyddszon om 0,8 m ryms mellan körbana och gång- och cykelbana.

Idag går Västra Banvägens körbana längs denna sträcka delvis över SLs 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 ianspråktar en mindre del av det angränsande naturområdet. Nivåskillnaderna innebär att stödmurar behöver anläggas. Dessa hamnar inom gatumark och i gränsen mot naturmark.

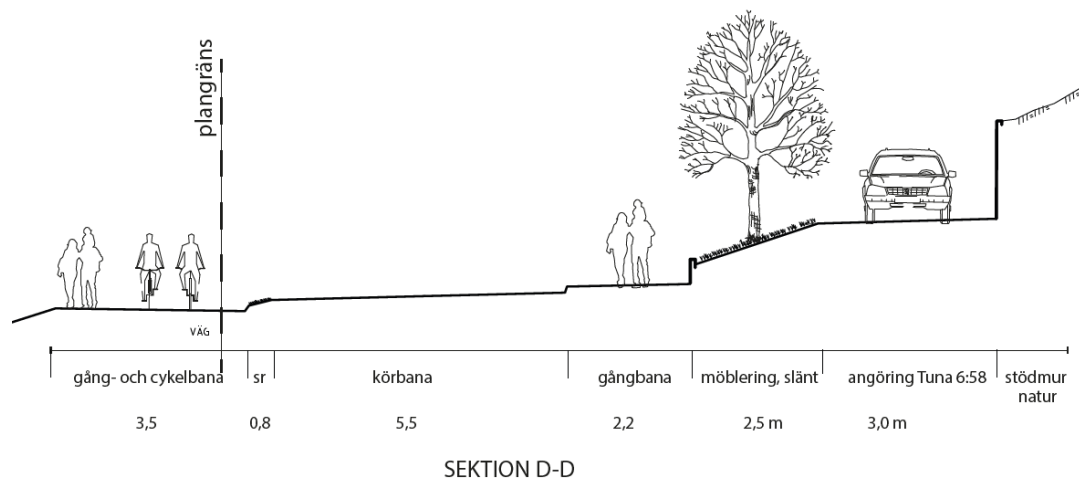
Enligt gällande detaljplan är småhustomterna redan idag delvis planlagda som gatumark med enskilt huvudmannaskap. Aktuell detaljplan innebär att dessa ytor i sin helhet överförs till gatumark med kommunalt huvudmannaskap, se figur 41, sid 64.



Figur 24. Illustrationsplaner över delområde 7. Bilden längst till höger är en inzoomning på områdets sydligaste del där anslutning till naturområdet finns



Figur 25. Sektion, sedd norrifrån vid delområde 7, utanför radbusen.



Figur 26. Sektion, sedd norrifrån vid delområde 7, utanför Tuna 6:58.

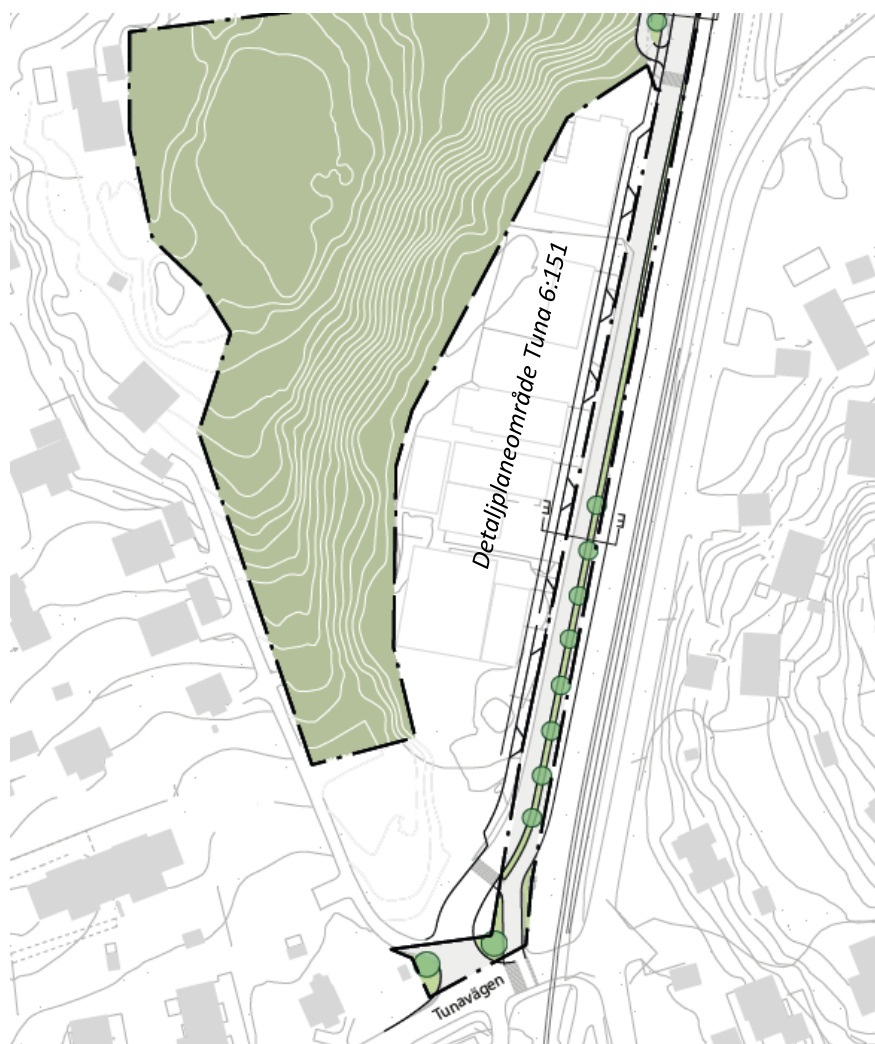


Figur 27. Vy längs Västra Banvägen i område 7, vid radhusen

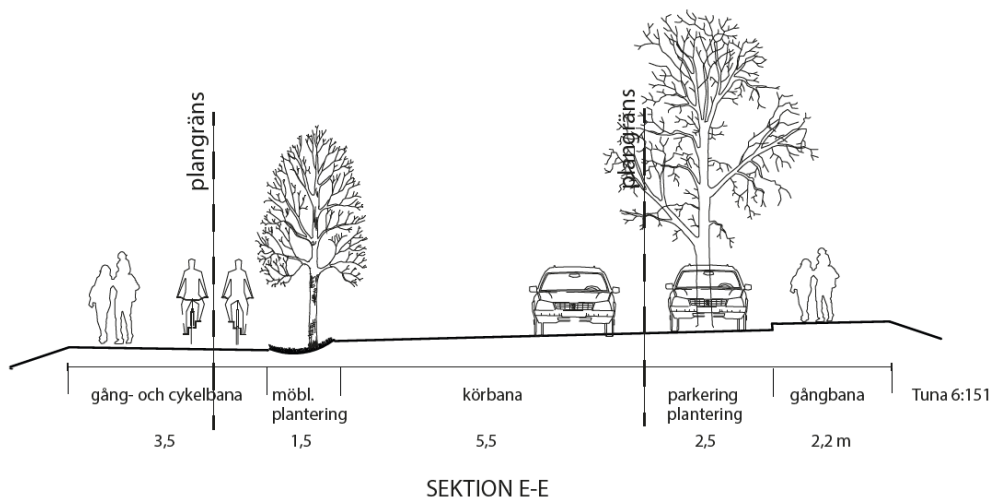


### Område 8: Utmed flerbostadshus på Tuna 6:151

Längst söderut utformas vägen med liknande breddmått på körbana och gång- och cykelbana som ovan (fig. 29). Delar av vägen omfattas av pågående detaljplan för Tuna 6:151 m.fl.. Det innebär att gångbana (2,2 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 1,5 m som avskiljer den 3,5 meter breda gång- och cykelbanan. Söder om bebyggelsen planeras ett nytt övergångsställe tillkomma.



Figur 28. Illustrationsplan över delområde 8



Figur 29. 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 bussvändslinga, med kommunalt huvudmannaskap	GATA	GATA (kommunalt huvudmannaskap)
Säkerställa möjlighet till genomgående plantering av träd samt annan vegetation längs vägen.	plantering	gatuplantering

### 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 Åkersberga station. 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. På grund av begränsat utrymme mellan spåren och körbanan har det emellertid inte bedömts vara möjligt att placera bussvändplatsen i direkt anslutning till järnvägsövergången. Ytterligare en förutsättning för placeringen av bussvändplatsen har varit ambitionen att lämna den nyligen anlagda Järnvägsparken utan påverkan.

Längs Västra Banvägen möjliggörs yta för busshållplatser, en på vardera sidan av vägen, som bidrar till smidigare byten mellan buss och tåg. Hållplats för avstigning möjliggörs i den timglasavsmalning i ett körfält, som planeras i höjd med Järnvägsparkens östra del. I östra delen av avsmalningen föreslås ett upphöjt gångfartsområde över vägen. Härifrån finns en gen och tydlig koppling mot den passage i plan som leder mot Åkersberga station och centrum. Ett dubbelt hållplatsläge planeras för påstigning på norra sidan av vägen ca 40 meter väster om föreslagen bussvändplats. Hållplatserna för påstigning utformas med väderskydd, som möjliggör för människor att vänta på bussen skyddat från väder och vind. Avstigningshållplatserna markeras med stolpe och tillhörande topptavla.

### **Trafikflöden**

Mätningar av fordonsflöden längs Västra Banvägen har genomförts 2019. De visade på då ca 1600 fordon per årsmedeldygn (ÅMD) väster om korsningen Västra Banvägen/Åkersbergavägen och ca 650 fordon öster om denna korsning. Kompletterande mätningar har gjorts under hösten 2022 dels i korsningen mellan Saturnusvägen och Österskärsvägen, dels längst söderut längs Västra Banvägen som bekräftar dessa flödesnivåer. 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. I nuläget finns en osäkerhet kring framtida flöden, men nya trafikprognoser med prognosår 2040 är under framtagande och väntas bli klara under våren 2023.

### **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 boendeparkering för bilar utmed vägen, bland annat i form av större markparkeringsytor samt enskilda parkeringsplatser för radhus och småhus. Därutöver förekommer besöksparkering, dels som kantstensparkering mellan Järnvägsparken och Österskärsvägen, dels i fickor med om kring 4-5 bilplatser var mitt emot radhusen. 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 om Västra Banvägen, tillhörande Brf Spåret, huvudsakligen behålls men omkring 76 platser behöver tas i anspråk i syfte att möjliggöra bussvändplatsen. Ersättning för parkeringsplatserna bedöms huvudsakligen kunna ske på kvartersmark utanför planområdet och kommer att studeras vidare i den fortsatta planprocessen.



Befintliga kantstensparkeringar och flertalet parkeringsfickor utmed vägen tas bort i samband med att vägen byggs om för att inrymma gång- och cykelbana, samt för att säkerställa bussarnas framkomlighet. Intill planområdet för Tuna 6:151 m.fl., planeras ett mindre antal kantstensparkeringar i fickor längs gatans västra sida. Möjligheten att placera parkeringsfickor i planteringszonen längs den södra delen av vägen avses undersökas vidare inför planens granskningskede.

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. Dialog kan komma att påbörjas med samfällighetsföreningen Österskärs Vägförening, som ansvarar över Åkersbergavägen, för att eventuellt tillskapa fler kantstensparkeringar

Två parkeringsgarage finns i dagslägen norr om spårområdet, i anslutning till Åkersberga centrum. På sikt föreslås, enligt en rad styrdokument, befintlig infartsparkering samordnas i ett eller båda parkeringshusen.

Parkering för cyklar i nära anslutning till påstigningshallplatserna avses studeras vidare under planprocessen.

## 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.

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 rekreativ- 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.

<b>Motivering till planbestämmelser</b>		
<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 ryms inom planområdet. Två befintliga markavvattningsföretag finns inom planområdet, Berga-Hacksta och Tuna-Söra. På grund av deras ålder samt omfattande förändringar i landskap och byggnation är deras syfte uttjänat. Parallellt med planarbetet har en process för att avveckla dessa påbörjats.

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 (fig. 30).

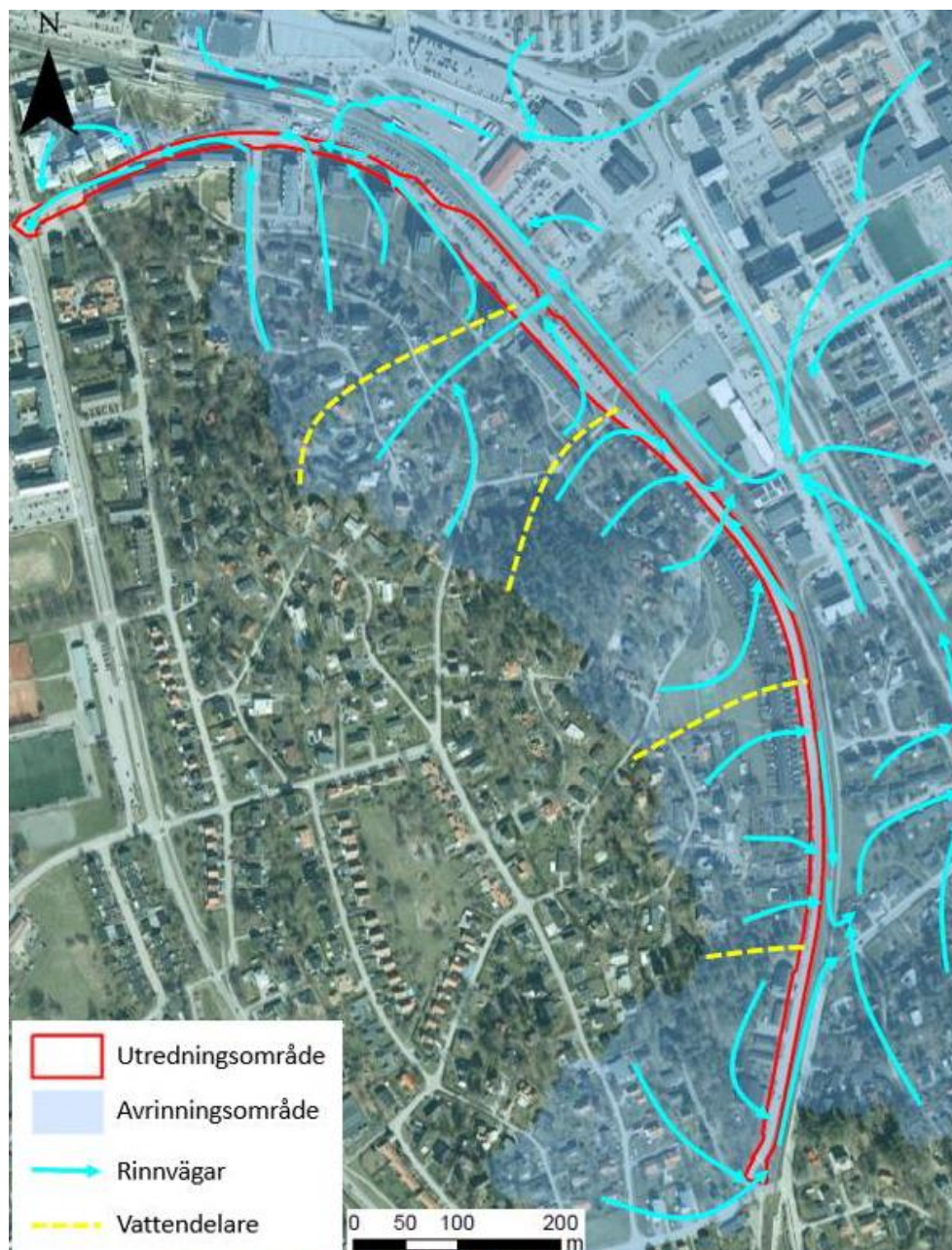
## Strandskydd

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 nästan enbart av allmän plats (gatumark). Planförslaget innebär att mark inom strandskyddat område föreslås utgöra allmän plats (gata) där delar har egenskapsbestämmelsen gatuplantering. Det föreligger därmed särskilda skäl att upphäva strandskyddet i enlighet med 7 kap. 18 c § punkt 1 miljöbalken.



Figur 30. Ytliga rinnvägar, från PM Dagvatten.

## 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 Roslagsvatten ansvarar för. Den befintliga VA-anläggningen behöver förändras och förstärkas för att kunna hantera tillkommande exploateringar i centrala Åkersberga.

En befintlig pumpstation (P13) finns strax utanför planområdet, utmed spåret. Denna föreslås ersättas inom planområdet med en ny, uppdimensionerad pumpstation strax



öster om nuvarande läge (se beskrivning av byggnad sid 20). 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. Genom att vända flödet mot Västra Kanalstaden och leda spillvattnet i nya sjöledningarna via Tunafjärden mot nya Margretelunds reningsverk frigör man kapacitet i befintlig VA-anläggning. När nya Margretelunds reningsverk står klart och nya sjöledningarna från Västra Kanalstaden och pumpstation P12 är anlagda och idrifttagna kan flödet vändas.

Brandposter ska placeras med max 150 m mellanrum enligt räddningstjänstens (Storstockholms Brandförsvaret) föreskrifter. Dagens VA-anläggning uppfyller detta krav. Framtida anläggning anpassas efter nya förhållanden och kommer efterleva kraven.

### **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, 2023), 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 miljö kvalitetsnormer (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 kemisk status år 2027.

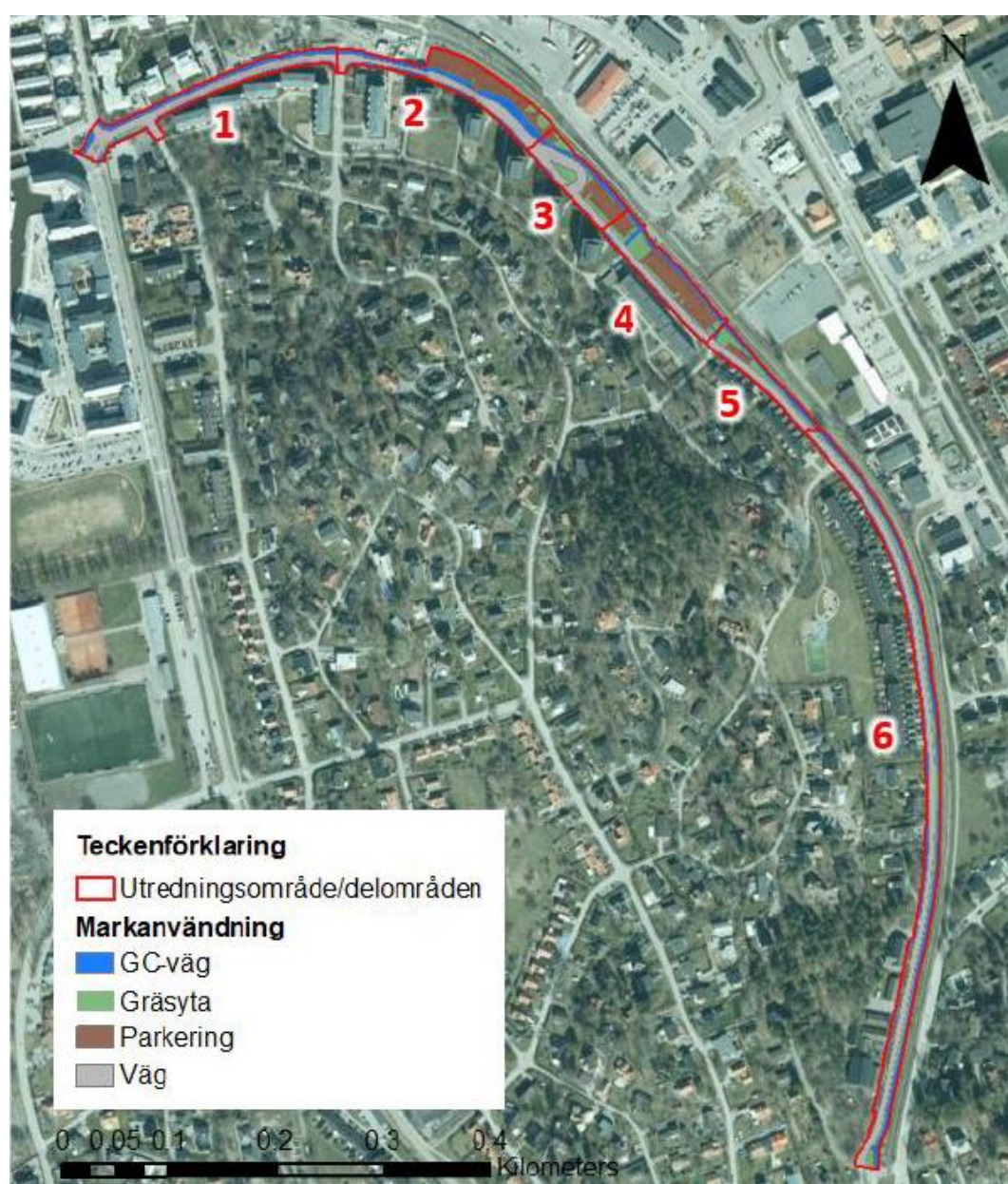
Planförslaget innebär en marginell ökning av hårdgjord yta, till följd av breddningen av vägbanan samt tillkommande gång- och cykelbana. Den planerade exploateringen bedöms därmed leda till något ökade dagvattenflöden som helhet. Åtgärder krävs därför inom detaljplanen för att minska föroreningsbelastningen 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. Beräkningen av fördröjningsbehov utgår från ett 20 mm-regn, vilket innebär en total volym på ca 400 m<sup>3</sup>. På grund av platsbrist längs vägen finns begränsade möjligheter att fördröja denna volym vatten inom vissa sträckor. I och med närheten till recipienten är det därför av vikt att rening av vatten prioriteras, vilket kräver en fördröjningsvolym på ca 350 m<sup>3</sup>.

Föreslagen dagvattenhantering för Västra Banvägen är i form av nedsänkta växtbäddar, skelettjordar/underjordiska makadamstråk, skälade gräsytor och

underjordiskt makadammagasin. 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 sju delområden, där olika strategier för dagvattenhantering föreslås. Uppdelningen av sträckor kan ses i kartan nedan (fig. 31)



Figur 31. Delområden för dagvattenhantering enligt PM Dagvatten (2023)

Nedan beskrivs kortfattat föreslagen dagvattenhantering i de olika delområdena:

1. Nedsänkta växtbäddar i den sydvästra delen av sträckan, i refugen samt mellan gångvägen och körbanan utmed fastigheterna Tuna 3:57 och 3:58.
2. Makadamstråk under gång- och cykelbanan norr om vägbanan.
3. Nedsänkta växtbäddar i grönytan vid bussvändplanen. Dagvatten från den befintliga parkeringsytan föreslås fortsättningsvis hanteras i det befintliga grönstråket i anslutning till parkeringen.
4. Skålade gräsytor inom befintliga grönytor mellan körbanan och spårområdet. Marken planläggs som park.
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.

Ovanstående åtgärder har inte inkluderat möjligheten till dagvattenhantering i de planeringszoner som föreslås i gränsen mot angränsande fastigheter i planområdets norra del. Genom att även nyttja dessa ytor bedöms dagvattenhanteringen kunna förbättras ytterligare, till exempel genom att man eventuellt kan undvika underjordiska fördröjningsmagasin under del av gång- och cykelbanan. Frågan avses studeras vidare i den fortsatta planprocessen.

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.

Merparten av dagvattenåtgärderna placeras på mark som ägs av kommunen och som planläggs för GATA eller PARK.

<b>Motivering till planbestämmelser</b>		
<i>Syfte/motivering</i>	<i>Index</i>	<i>Planbestämmelse</i>
Säkerställer tillgång till vegetationsyta på allmän plats för att möjliggöra dagvattenhantering.		PARK

Inom delområde 6 föreslås yta ianspråkta för dagvattenhantering mellan gång- och cykelbanan och spårområdet, på mark som ägs av Storstockholms lokaltrafik (SL). Gång- och cykelvägen anläggs på SLs mark och regleras genom avtal. Även



dagvattenåtgärder omfattas av avtalet. Kommunen bekostar anläggandet av såväl gång- och cykelbana som dagvattenanläggningar.

Kommunen ansvarar för genomförande av dagvattenåtgärderna medan Roslagsvatten ansvarar för drift. Mer om ansvars- och kostnadsfördelning kan läsas under genomförandekapitlet.

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.

### **Avfall**

Inga nya bostäder planeras kopplat till detaljplanen. Befintliga flerbostadshus har idag avfallshantering i form av halvt nedgrävda sopkasuner utmed Västra Banvägen. Småhus samt förskolan öster om Åkersbergavägen har sopkärl i nära anslutning till vägen. Några av sopkasunerna 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.



*Sopkasun 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.

### **Energi- och värmeförsörjning**

Markliggande ledningar finns längs med nästan hela Västra Banvägen. E.ON. ansvarar för områdets elförsörjning. En transformatorstation finns strax utanför planområdet i närheten av spåren. 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.

Planförslaget innebär att nytt läge för transformatorstation möjliggörs inom planområdet i anslutning till den nya pumpstationen. Denna ersätter befintlig station. Se beskrivning av byggnad sid 20.

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 under 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 under planens genomförandekapitel.

### **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/m<sup>3</sup>. 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, borring 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**

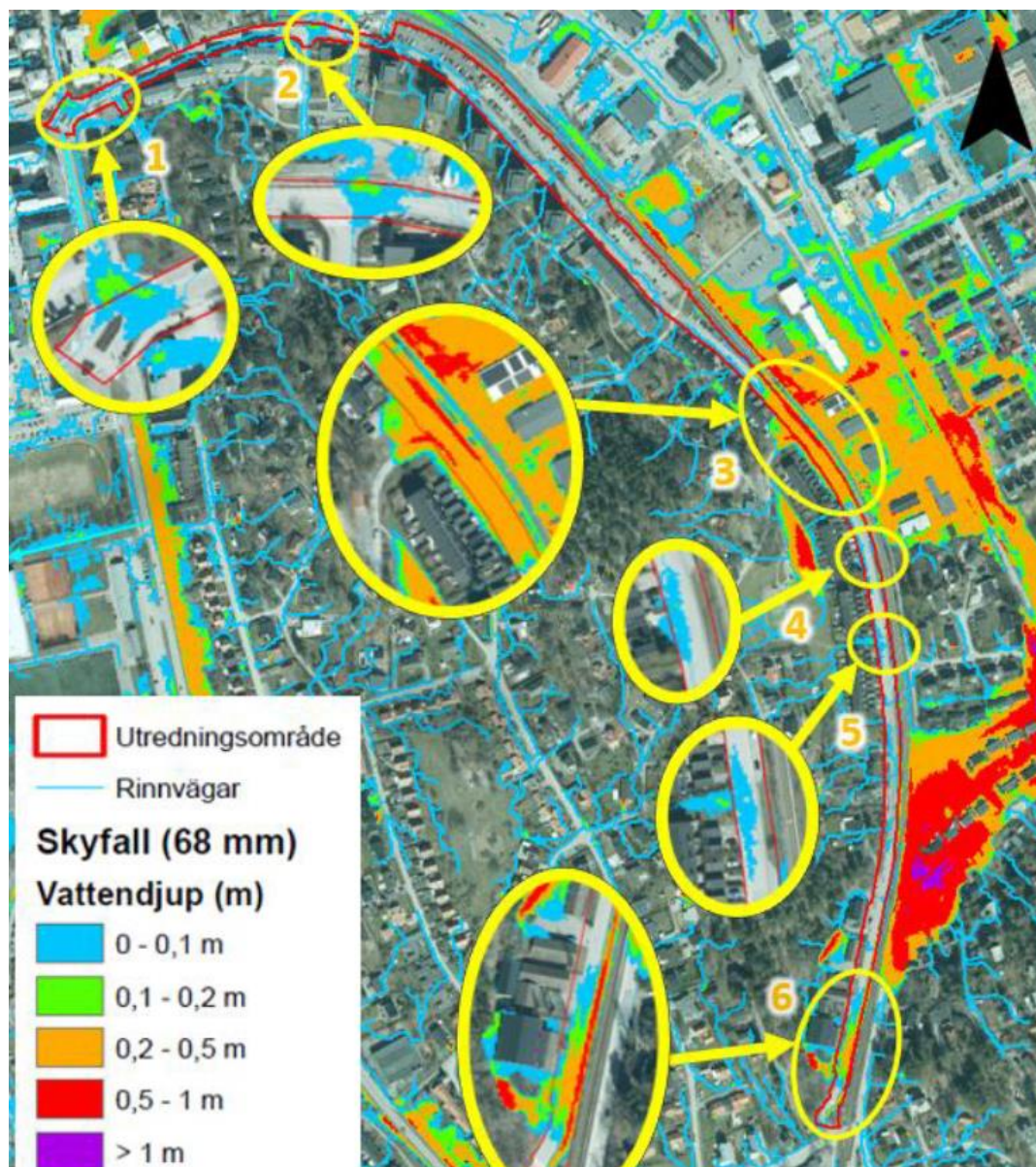
Enligt genomförd geoteknisk utredning (PM Geoteknik, 2022) bedöms risk för erosion inom planområdet inte föreligga. Vid detaljprojektering av dagvattenhantering bör dock risk för erosion beaktas, exempelvis i befintliga och nya dagvattendiken utmed järnvägsspåren. Enligt utredningen bedöms risk för översvämning 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 32. Karta som visar riskområden för stående vatten vid kraftiga regn. (från PM Dagvatten, 2023)



Figur 33. Övergripande bild över sekundär avrinning

Delar av planområdet är i dagsläget utsatt för viss risk för översvämning vid stora regnmängder (100-årsregn med klimatfaktor). Vid korsningen med Orionvägen (punkt 3 i figur 32) samt längst söderut längs Västra Banvägen (punkt 6 i figur 32) 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 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, inom och utom planområdet.

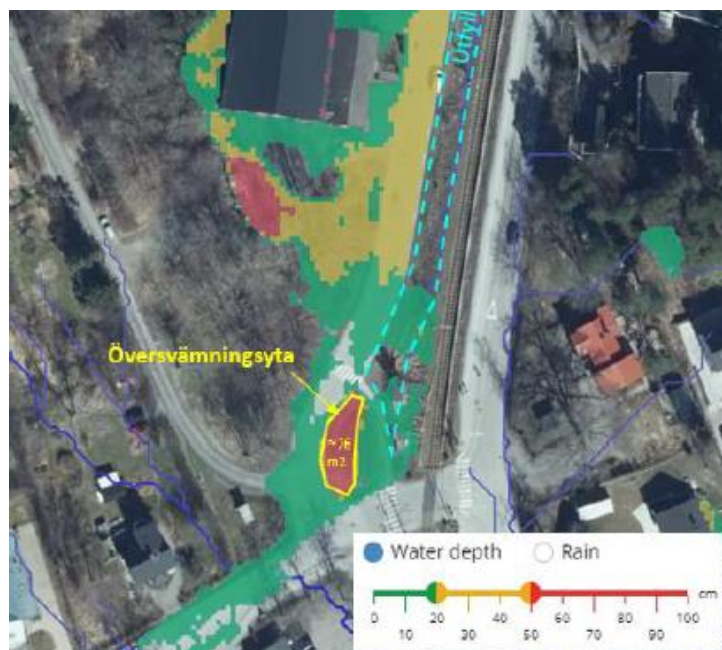
Vid riskområde 6, Orionvägen, föreslås nedsänkta ytor på parkmark i anslutning till Orionvägen, utanför befintligt planområde (fig. 34). Åtgärden innebär att nuvarande översvämningssituation längs vägen inte försämras och att tröskelnivån för när skyfall riskerar att flöda till andra sidan om Roslagsbanan höjs något. Nivåerna är dock fortfarande höga och framkomligheten för utryckningsfordon begränsad.



Figur 34. Översvämningshantering vid Orionvägen. Vid de röda ytorna föreslås nedsänkta gräsytor.

Vid riskområde 3 föreslås att en översvämningssyta skapas längst söderut, vid Tunavägen (fig. 35) som kompensation för det vatten som trängs undan vid den uppfyllnad som bildas av gång- och cykelbanan, utanför planområdet. Gång- och cykelbanan innebär i detta område att vatten leds söderut istället för, som idag, österut till andra sidan spåret.





Figur 35. Placering av lågpunkt i den södra delen av planområdet.

För att möjliggöra att skyfallsvatten kan avrinna mot kanalen från Västra Banvägen krävs åtgärder även utanför planområdet. Dessa bedöms rymmas inom gällande detaljplaner, men är en viktig del av projektet för att få till en välfungerande skyfallshantering. Övergångsstället där Saturnusvägen mynnar i Västra Banvägen föreslås att höjas upp för att hindra vattnet från att ledas in på Saturnusvägen. Möjligheten att genom ett lågstråk inom parkeringsytan på fastigheten Tuna 3:85 avleda vatten från korsningen till kanalen avses studeras vidare och dialog inledas med berörd fastighetsägare (fig.36).



Figur 36. 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. Vissa förbättringar sker i nedströms, utanför planområdet, då flödena dit minskar. Problem med framkomlighet för utryckningsfordon längs Västra Banvägen samt åtkomst till ett antal fastigheter vid skyfall kvarstår dock. Möjligheten att ytterligare minska konsekvenserna vid skyfall genom höjdsättning, och därigenom förbättra framkomligheten vid höga flöden, avses studeras vidare under planprocessen.

<b>Motivering till planbestämmelser</b>		
<i>Syfte/ motivering</i>	<i>Index</i>	<i>Planbestämmelse</i>
Säkerställande av minskad risk för översvämning med påverkan på människors säkerhet och materiella värden, genom möjliggörande av avrinningsvägar för skyfallsvatten	+höjder	+höjder i plankartan

#### **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 där med 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 framtagen klassificering kommer medföra en reducering 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.

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.

Ett bebyggelsefritt avstånd om 10 meter från spåret säkerställs genom prickmark, som innebär att byggnader inte får uppföras.

#### ***Buller och vibrationer***

En buller- och vibrationsutredning har tagits fram (*Trafikbullerutredning, 2023*). Rapporten redovisar beräknade trafikbullernivåer från vägtrafik och järnväg och jämför dessa med gällande riktvärden, samt beskriver förutsättningarna för markvibrationer.

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 tillämpliga 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.



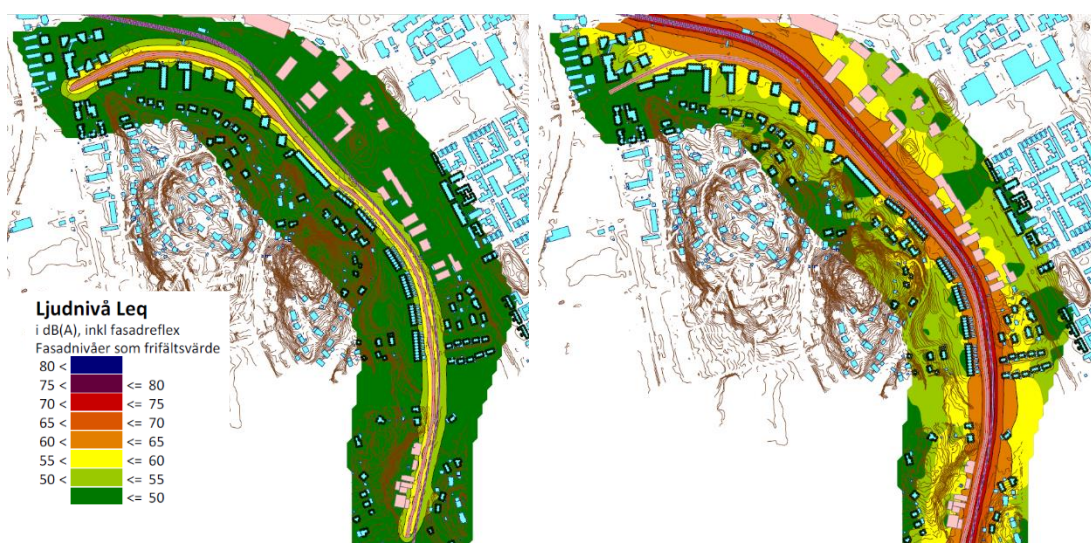
Detta innebär att de riktvärden som är utgångspunkt för eventuella bullerskyddsåtgärder utgår från riktvärden för befintliga byggnader. Enligt Österåkers bullerskyddsprogram för åtgärder från trafikbuller gäller att bullerdämpande åtgärder vidtas vid följande bullernivåer:

- 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

Enligt bullerkarteringen får inga bostäder trafikbullernivåer över en ekvivalent ljudnivå om 60 dB(A). 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 ett större antal bostäder får överskridande värden till följd av järnvägsbuller. För ett fåtal 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.

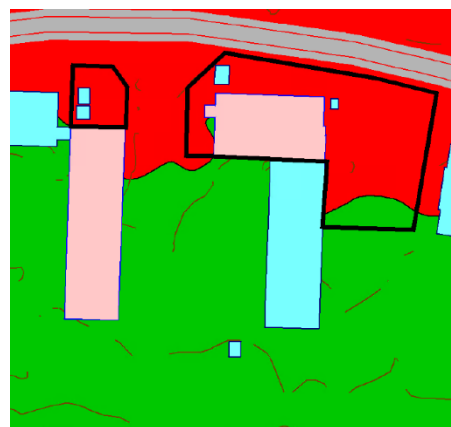


Figur 37. Karta som visar ekvivalenta bullernivåer inklusive fasadreflex från vägtrafiken (till vänster) respektive järnvägen (till höger). (Trafikbullerutredning, 2023)

För förskolegårdar tillämpas Naturvårdsverkets riktlinjer för äldre skolgård om 55 dB(A) ekvivalent nivå och 70 dB(A) maximal nivå. Maximalnivån bör inte överskridas mer än fem gånger per maxtimme under ett årsmedeldygn.

Beräkningar på de två förskolegårdar som finns inom området visar på att krav avseende ljudmiljö kommer att överskridas för både väg och järnväg, både avseende maximala ljudnivåer och ekvivalenta ljudnivåer. (fig.38) Främst är det de maximala ljudnivåerna som påverkas av trafikförändringarna, på grund av en stor ökning av tung trafik (bussar).

Bullerskyddande åtgärder krävs därmed för att klara gällande riktvärden. Utformning och omfattning av bullerskydd avses studeras vidare i senare skede i planeringsprocessen.



Figur 38. Karta över förskolegårdarna som visar vilka delar som uppnår gällande bullerriktlinjer (grön yta) baserat på buller från vägtrafik. (Trafikbullerutredning, 2023)

Vid förskolegårdarna föreslås en avsmalning av körbanan som bidrar till sänkta hastigheter. Detta bedöms kunna bidra till att hålla nere bullernivåerna, men detta har inte tagits med i de utförda bullerberäkningarna.

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 vibrationskyddskärm.

## GENOMFÖRANDEFRÅGOR

### Administrativa frågor

#### Genomförandetid

Genomförandetiden är fem 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 kan då ändras och upphävas utan att de rättigheter som uppkommit genom planen behöver beaktas.

En genomförandetid om fem år bedöms som lämplig i de fall ändringar skulle krävas, särskilt med hänsyn till att centrala Åkersberga utgör ett utvecklingsområde och framtida detaljplaneläggning av Tunavägen, där kommunalt huvudmannaskap planeras.

### **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 allmänna anläggningar inom allmän plats inom planområdet. Kommunen ansvarar efter utbyggnad för drift och underhåll av dessa anläggningar. I denna detaljplan utgörs de allmänna anläggningarna av bland annat en gata med utrymme för flera trafikslag, naturmark och parkmark. Österåkersvatten AB är huvudman för allmänna VA-ledningar och dagvattenledningar inom planområdet.

### **Organisatoriska frågor**

#### **Tidplan för genomförande**

Utbyggnad av allmänna anläggningar beräknas starta ca ett år efter laga kraft. Området beräknas vara fullt utbyggt inom fem år, efter att detaljplanen fått laga kraft.

#### **Avtal**

Parallellt med detaljplaneprocessen avser Österåkers kommun träffa ett avtal angående kommunalt övertagande av huvudmannaskapet för den allmänna platsen i detaljplanen med Österskärs vägförening. Avtalet ska reglera förutsättningarna för ett övertagande av huvudmannaskapet för allmän plats och behandla bland annat fördelning av kostnader och tidpunkt för kommunens övertagande av huvudmannaskapet.

Österåkers kommun avser även att träffa ett nyttjanderättsavtal för en gång- och cykelväg med SL. Avtalet avser att reglera nyttjande av marken där gång- och cykelvägen delvis ska anläggas. Ett nyttjanderättsavtal kan inom ett område med detaljplan gälla högst 25 år. Anledningen till att upplåtelsen sker genom nyttjanderätt är att upplåtelsen i sig inte ska kunna hindra en utbyggnad av Roslagsbanan ifall en sådan skulle bli aktuell i framtiden.

Vid det fall gång- och cykelvägen även omfattar mark som tillhör annan fastighetsägare än SL och kommunen avses nyttjanderättsavtal träffas med den.

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

Österåkers kommun avser att träffa ett separat genomförandeavtal med Österåkersvatten AB som reglerar VA-utbyggnaden.

#### **Ansvarsfördelning**

Kommunen ansvarar för:

- ansökan om fastighetsreglering kopplat till allmän plats och kvartersmark.

- ansökan om fastighetsbestämning.
- ansökan om omprövning av gemensamhetsanläggning Tuna ga:4, i den mån ansökan hör samman med genomförande av detaljplanen för Västra Banvägen.
- att inskrivning av nyttjanderättsavtal görs.
- projektering, upphandling och ombyggnation av allmänna anläggningar inom planområdet.
- för att söka eventuella tillstånd som krävs för genomförandet av detaljplanen.
- framtida drift och underhåll av allmän plats.
- erforderlig projektering, upphandling och anläggning av nya parkeringsplatser inom kvartersmark som angränsar till planområdet.

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:

- att ansöka om omprövning av ledningsrätt och eventuella tillkommande ledningsrätter för allmänna VA-anläggningar.
- utbyggnad och drift av ledningar för vatten, spill- och dagvatten, pumpstationer och övriga VA-relaterade anläggningar inom allmän platsmark och kvartersmark för tekniska anläggningar (E-områden).

Region Stockholm ansvarar för:

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

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

Kostnader för förändring och förstärkning av allmänna VA-anläggningar och dagvattenanläggningar bekostas av Österåkersvatten och kommunen. VA-kostnaderna ska sedan fördelas mellan de exploateringsprojekt, inom planprogrammet för



Åkersberga stad - Centrumområdet, som är beroende av detaljplanens genomförande och att ledningsinfrastrukturen som finns i planområdet uppgraderas.

## Fastighetsrättsliga frågor

### *Allmänt*

För uppnå detaljplanens syften 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. Det handlar om att mark ska överföras från vissa fastigheter till den kommunala fastigheten (Tuna 3:1) som utgörs av allmän platsmark. Åtgärderna främjar allmänna intressen som infrastruktur i form av ytor för kollektivtrafik, gång- och cykeltrafik och vägtrafik. För denna infrastruktur krävs teknisk infrastruktur, vilket innebär att det behövs utrymme för t.ex. belysning och dagvattenhantering samt utrymmen för funktioner som bidrar till karaktären av en huvudgata. Kommunen har under detaljplanarbetet undersökt möjligheterna till åtgärder som begränsar behovet av överföring av mark. Planförslaget föreslår vissa avsteg från kommunens tekniska handbok. Ett tidsbegränsat nyttjanderättsavtal avses att träffas mellan Österåkers kommun och Storstockholms lokaltrafik (SL) för nyttjande av mark inom del av SL:s fastighet Tuna 6:50. Nyttjanderättsavtalet ger kommunen rätt att anlägga gång- och cykelbana samt belysning- och dagvattenanläggningar inom del av Tuna 6:50. Genom att delvis förlägga gång- och cykelbanan inom del av Tuna 6:50 uppnås planens syfte att förbättra gång- och cykelvägnätet längs Västra Banvägen samtidigt som utmaningen med konkurrens om det begränsade utrymmet för allmänna funktioner underlättas i viss mån.

Vad gäller fastigheterna Tuna 6:43, 6:58, 6:69, 6:71 och 6:73 är de områden som föreslås utgöra allmän plats desamma som i gällande detaljplan är planlagda som allmän plats för gata. Dessa områden har alltså varit avsedda för gemensamt behov. I gällande detaljplan har ett ställningstagande 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 det aktuella planförslaget innebär att markanvändningen fortsatt ska vara allmän plats. Gällande detaljplan har enskilt huvudmannaskap, vilket innebär att kommunen inte har haft ansvaret att iordningställa allmän plats och därmed har 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 har stor betydelse 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 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, eftersom det skulle innebära stor risk för att behovet av kapacitetsförstärkning och utveckling av Roslagsbanan skulle ställas emot behovet av utrymme för gång- och cykeltrafik.

För genomförande av detaljplanen krävs fastighetsreglering, fastighetsbestämning och omprövning av gemensamhetsanläggning. Ansökan om lantmäteriförrättning för dessa åtgärder handläggs i enlighet med fastighetsbildningslagen (FBL) samt anläggningslagen (AL) av Lantmäteriet. Till följd av att kommunalt huvudmannaskap införs för allmän plats uppstår en rätt för kommunen att enligt 6 kap. 13 § punkt 1 PBL lösa in marken som i detaljplanen är utlagd 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. Frågan om ersättning med anledning av inlösen med stöd av 6 kap. 13 § PBL prövas av Lantmäteriet enligt bestämmelserna i expropriationslagen (ExL).

Frågan om ersättning ska utgå vid ändringar av gemensamhetsanläggning Tuna ga:4 prövas av Lantmäteriet vid anläggningsförrättning enligt bestämmelserna i AL.

#### ***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 marköverföringar som planförslaget innebär redovisas även på intrångskartan.

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

<b>Fastighet</b>	<b>Fastighetsrättsliga konsekvenser</b>
Fastighetsbeteckning	Ändrad markanvändning, fastighetsregleringar, påverkade rättigheter
Tuna 3:85	Fastigheten ligger utanför planområdet, men berörs av detaljplanens genomförande.  <b>Nytt servitut</b> 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	<p>Den del av Tuna 3:1 som ligger inom planområdet planläggs som allmän plats (gata och natur) med kommunalt huvudmannaskap. I gällande detaljplaner har området samma användning men med enskilt huvudmannaskap. Ändringen av huvudmannaskapet medför att en omprövning behövs av den befintliga gemensamhetsanläggningen Tuna ga:4.</p> <p>Delar av fastigheterna Tuna 3:182, Tuna 3:145, Tuna 3:69 med flera föreslås att, genom fastighetsreglering, överförs till Tuna 3:1.</p> <p>Ett servitut för avledning av skyfallsvatten föreslås bildas till förmån för Tuna 3:1. Fastighetsbestämning krävs av gränsen mellan Tuna 6:50 och Tuna 3:1 på grund av att Tuna 6:50 är tillkommen genom avsöndring och därmed är oklar. Fastighetsgränsen mellan Tuna 6:50 och Tuna 3:1 ska utgöra plangräns för den nya detaljplanen. Vid det fall gång- och cykelvägen behöver avlägsnas från Tuna 6:50 är det viktigt att veta vilken mark som tillhör vilken fastighet.</p> <p>Fastigheten ägs av Österåkers kommun.</p> <p><b>Ledningsrätt</b> 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.</p> <p><b>Ny nyttjanderätt.</b> Ändamål: Gång- och cykelväg En tidsbegränsad nyttjanderätt som belastar Tuna 6:50 avses att bildas genom avtal till förmån för Österåkers kommun.</p> <p>Övriga rättigheter påverkas ej.</p>
Tuna 3:57	<p>Fastigheten ligger utanför planområdet, men berörs av detaljplanens genomförande.</p> <p>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.</p> <p><b>Officialsservitut</b> 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</p>

	<p>platsmark för utfart. Servitutet bedöms inte fylla någon funktion och bedöms kunna upphävas.</p>
Tuna 3:58	<p>Fastigheten ligger utanför planområdet, men berörs av detaljplanens genomförande.</p> <p>Till följd av att Tuna 3:57s utfart mot Västra Banvägen föreslås stängas behöver servitut för väg bildas som belastar Tuna 3:58. Fastigheten ägs av ett privat bolag.</p> <p><b>Officialsservitut</b> 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.</p>
Tuna 3:182	<p>Del av Tuna 3:182 (område A), ca 341 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 bygg rätt eller befintliga parkeringsplatser inom fastigheten påverkas inte av föreslagen marköverföring. Fastigheten ägs av ett privat bolag.</p> <p><b>Ledningsrätt</b> 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. Ny fjärrvärmeledningarna föreslås förläggas Tuna 3:182. Det innebär att ledningsrätten kan behöva omprövas.</p>
Tuna 3:145 skifte 1	<p>Fastigheten består av två skiften, skifte 1 och skifte 3. Del av skifte 1 (område B1), ca 502 kvm föreslås 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 (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 bygg rätt påverkas inte av föreslagen marköverföring.</p>
skifte 3	<p>Del av skifte 3 (område B2), ca 118 kvm föreslås genom fastighetsreglering överförs till Tuna 3:1. Området är idag</p>



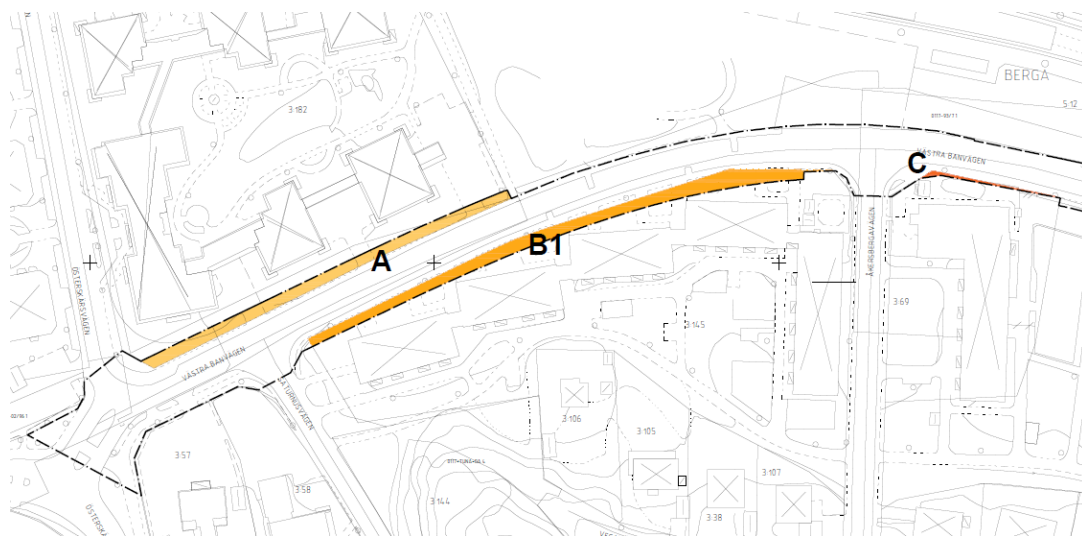
	<p>planlagt som kvartersmark för garageändamål. Området föreslås planläggas för allmän plats (gata). Fastigheten ägs av en bostadsrättsförening.</p> <p><b>Avtalsservitut</b> 01-IM4-68/13433 Ändamål: Parkering Servitutet belastar Tuna 3:145 och servitutsområdet kan komma att påverkas av fastighetsregleringen ovan.</p> <p><b>Nytt servitut</b> Ändamål: Väg Ett servitut för in- och utfart föreslås bildas till förmån för Tuna 3:75 som belastar Tuna 3:145. Fordon som behövs för att kunna utföra underhåll av de tekniska anläggningar behöver åtkomst till området.</p>
Tuna 3:69	<p>Del av Tuna 3:69, ca 7 kvm (område C) av föreslås planläggas som allmän plats och överförs till Tuna 3:1. Inom fastigheten finns förskoleverksamhet. Genom att föreslå en timglaslösning för körbanan kan större påverkan på förskoleverksamheten undvikas. Kommunens preliminära bedömning är att konsekvenserna för fastigheten och förskoleverksamheten inom fastigheten utifrån ett fastighetsrättsligt perspektiv får anses vara acceptabla. Fastigheten ägs av en bostadsrättsförening.</p> <p><b>Officialservitut</b> 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.</p> <p><b>Avtalsservitut</b> 01-IM4-68/13433 Ändamål: Parkering Servitutet gäller till förmån för Tuna 3:69 och servitutsområdet kan komma att påverkas av fastighetsregleringen ovan.</p>
Tuna 3:113	<p>Del av Tuna 3:113 (område D), ca 404 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.</p> <p><b>Avtalsservitut</b> 01-IM4-68/13432 Ändamål: Parkering Servitutet gäller till förmån för Tuna 3:113 och servitutsområdet kan komma att påverkas av fastighetsregleringen ovan.</p>

Tuna 3:75	<p>Del av Tuna 3:75 (område E), ca 198 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). Fastigheten ägs av en bostadsrättsförening.</p> <p><b>Officialservitut</b> 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.</p> <p><b>Avtalsservitut</b> 01-IM4-68/13432 Ändamål: Parkering Servitutet belastar Tuna 3:75 och servitutsområdet kan komma att påverkas av fastighetsregleringen ovan.</p>
Tuna 3:78	<p>Del av Tuna 3:78 (område F), ca 1844 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 respektive trafikändamål). Områdena för kvartersmark kan, genom fastighetsbildning, komma att utgöra egna fastigheter. Kommunens avsikt är att äga fastigheten, då det är praxis inom kommunen att kommunen äger kvartersmark för dessa ändamål. Fastigheten ägs av bostadsrättsförening.</p> <p><b>Officialservitut</b> 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.</p> <p><b>Avtalsservitut</b> 01-IM4-68/13432 Ändamål: Parkering Servitutet belastar Tuna 3:78 och servitutsområdet kan komma att påverkas av fastighetsregleringen ovan.</p> <p><b>Nytt servitut</b> Ändamål: Väg Ett servitut för in- och utfart föreslås bildas till förmån för fastigheten som inrymmer E-områden och som belastar Tuna 3:145. Fordon som behövs för att kunna utföra underhåll av de tekniska anläggningarna behöver åtkomst till området.</p>
Tuna 3:146	<p>Del av Tuna 3:146 (område G), ca 197 kvm föreslås att, genom fastighetsreglering, överförs 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</p>

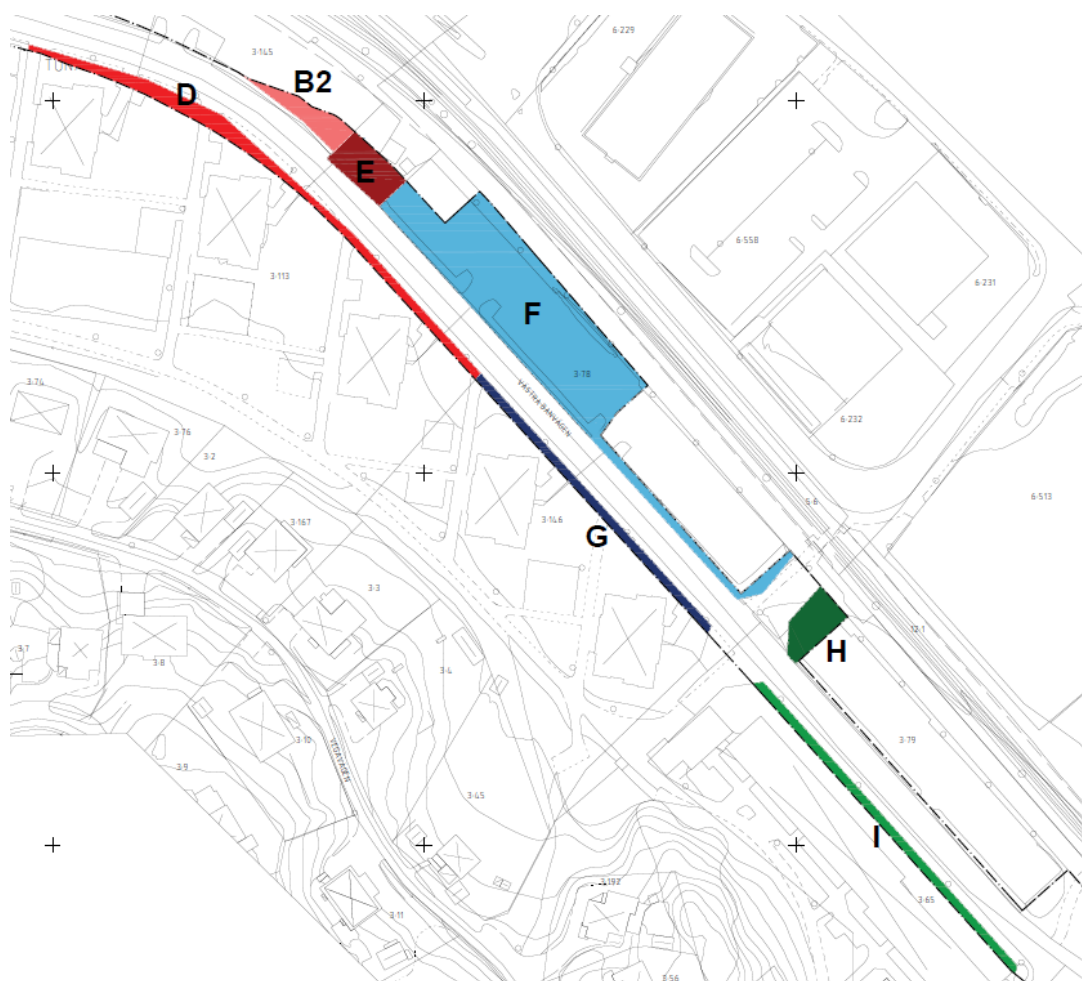
	<p>Banvägens omgivande grönområden och själva vägen. Fastighetens bygg rätt påverkas inte av föreslagen marköverföring. Fastigheten ägs av en bostadsrättsförening.</p> <p><b>Avtalsservitut</b> 01-IM4-68/13432 Ändamål: Parkering Servitutet gäller till förmån för Tuna 3:146 och servitutsområdet kan komma att påverkas av fastighetsregleringen ovan.</p>
Tuna 3:79	<p>Del av Tuna 3:79 (område H), ca 172 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). Fastigheten ägs av en bostadsrättsförening.</p> <p><b>Officialservitut</b> 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.</p> <p><b>Avtalsservitut</b> 01-IM4-68/13433.1 Ändamål: Parkering Servitutet belastar Tuna 3:79 och servitutsområdet kan komma att påverkas av fastighetsregleringen ovan.</p>
Tuna 3:65	<p>Del av Tuna 3:65 (område I), ca 252 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.</p> <p><b>Officialservitut</b> 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.</p> <p><b>Avtalsservitut</b> 01-IM4-68/13433 Ändamål: Parkering Servitutet gäller till förmån för Tuna 3:65 och servitutsområdet kan komma att påverkas av fastighetsregleringen ovan.</p>
Tuna 6:73	<p>Del av fastighet Tuna 6:73 (område J), 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. Fastigheten ägs av privatperson.</p>

Tuna 6:71	Del av fastighet Tuna 6:71 (område K), ca 71 kvm, föreslås att, genom fastighetsreglering, övergå till fastigheten Tuna 3:1. Området är idag planlagt som allmän platsmark men nyttjas enskilt av fastigheten Tuna 6:71. Området föreslås fortsätta vara allmän platsmark men med förändringen till kommunalt huvudmannaskap. Fastigheten ägs av privatperson.
Tuna 6:69	Del av fastighet Tuna 6:69 (område L), ca 54 kvm, föreslås att, genom fastighetsreglering, övergå till fastigheten Tuna 3:1. Området är idag planlagt som allmän platsmark men nyttjas enskilt av fastigheten Tuna 6:69. Området föreslås fortsätta vara allmän platsmark men med förändringen till kommunalt huvudmannaskap. Fastigheten ägs av privatperson.
Tuna 6:43	Del av fastighet Tuna 6:43 (område M), ca 58 kvm, föreslås att, genom fastighetsreglering, övergå till fastigheten Tuna 3:1. Området är idag planlagt som allmän platsmark men nyttjas enskilt av fastigheten Tuna 6:43. Området föreslås fortsätta vara allmän platsmark men med förändringen till kommunalt huvudmannaskap. Fastigheten ägs av privatperson.
Tuna 6:58	Del av fastighet Tuna 6:58 (område N), ca 67 kvm, föreslås att, genom fastighetsreglering, övergå till fastigheten Tuna 3:1. Området är idag planlagt som allmän platsmark men nyttjas enskilt av fastigheten Tuna 6:58. Området föreslås fortsätta vara allmän platsmark men med förändringen till kommunalt huvudmannaskap. Fastigheten ägs av privatperson.
Tuna 6:50	<p>Fastigheten ligger utanför planområdet, men berörs av detaljplanens genomförande.</p> <p>Fastighetsbestämning krävs av gränsen mellan Tuna 6:50 och Tuna 3:1 på grund av att Tuna 6:50 är tillkommen genom avsöndring och därmed är oklar. Fastighetsgränsen mellan Tuna 6:50 och Tuna 3:1 ska utgöra plangräns för den nya detaljplanen. Vid det fall gång- och cykelvägen behöver avlägsnas från Tuna 6:50 är det viktigt att veta vilken mark som tillhör vilken fastighet. Fastigheten ägs av SL.</p> <p><b>Ny nyttjanderätt</b> Ändamål: Gång- och cykelväg En tidsbegränsad nyttjanderätt avses att bildas genom avtal till förmån för Österåkers kommun.</p>





Figur 39. Karta över marköverföringar från Tuna 3:182 (A), 3:145 (B1) samt 3:69(C)



Figur 40. Karta över marköverföringar från Tuna 3:145 (B2) 3:113 (D), 3:75 (E), 3:78 (F), 3:146 (G), 3:79 (H), 3:65 (I).



Figur 41. Karta över marköverföringar från Tuna 6:73(J), 6:71 (K), 6:69 (L), 6:43 (M), 6:58 (N).

### Samfälligheter inom och i anslutning till planområdet

Inom och i anslutning till planområdet finns tre samfälligheter; en gemensamhetsanläggning och två torrlägningsföretag som kommer att påverkas i samband med genomförandet av detaljplanen.

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 huvudmannskapet och förändringar i fastighetsindelningen medför att Tuna ga:4 behöver omprövas. Förvaltas av Österskärs vägförening.
Berga-Hacksta torrlägningsföretag	Planområdet ingår i Berga-Hacksta torrlägningsföretags båtadsområde. Båtadsområdet ligger helt inom nuvarande Åkersberga tätort. I princip hela båtadsområdet ligger inom verksamhetsområde för dagvatten där Roslagsvatten AB är huvudman och har ansvar för allmänna dagvattenanläggningar. Torrlägningsföretaget bedöms inte längre fylla någon funktion och det pågår en process med att avveckla torrlägningsföretaget. Avvecklingsprocessen är separerad från detaljplaneprocessen.
Tuna-Söra torrlägningsföretag	I anslutning till planområdet ligger Tuna-Söra torrlägningsföretags båtadsområde. Båtadsområdet ligger till övervägande del inom verksamhetsområdet för dagvatten där VA-

	huvudmannen har ansvar för allmänna dagvattenanläggningar. Torrlägningsföretaget bedöms inte längre fylla någon funktion och det pågår en process med att avveckla torrlägningsföretaget. Avvecklingsprocessen är separerad från detaljplanprocessen.
--	---

## 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.

I samband med att vägen byggs ut i delar kommer idag förorenad mark att ersättas med rena massor. 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 cykelvägarna 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.

Utvidgningen av körbanan och den ökade busstrafiken innebär en påverkan på förskolegårdarna. Timglashållplatsen innebär att ingreppet i förskolegårdarna kan minimeras. Möjlighet finns att avskärma buller med till exempel bullerplank.

Konsekvenserna för förskolorna avseende buller och markintrång bedöms vara acceptabla

Bostäder som ligger i anslutning till vägen kommer att få ökade bullernivåer. Dessa bedöms öka även utan föreslagen busstrafik, främst på grund av generellt ökad trafik i området, men busstrafiken bidrar ytterligare till detta. Nivåerna bedöms som acceptabla och eventuella åtgärder hanteras inom kommunens åtgärdsprogram för buller.

Tillskapande av planeringszoner 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 inom Åkersberga centrum, i och med ökad kapacitet för VA och minskad översvämningsrisk vid skyfall. Exploateringen inom Åkersberga centrum leder till exploateringsintäkter för berörda markägare.

Övertagande av 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.

### **MEDVERKANDE TJÄNSTEPERSONER**

Detaljplanen har upprättats på Österåkers kommuns Samhällsbyggnadsförvaltning av en projektgrupp bestående av planarkitekt, exploateringsingenjör, projektledare anläggning, trafikplanerare, landskapsarkitekt och miljöplanerare, tillsammans med representanter för Roslagsvatten. Planhandlingarna har upprättats av planarkitekt Anna-Stina Bokander (plankonsult) och exploateringsingenjör Petter Krönmark på Samhällsbyggnadsförvaltningens plan- och exploateringsenheten.

Maria Bengs  
Planchef

Ingrid Kärrsten  
Planarkitekt

Maria Ulvsgård  
T.f. Exploateringschef

Petter Krönmark  
Exploateringsingenjör



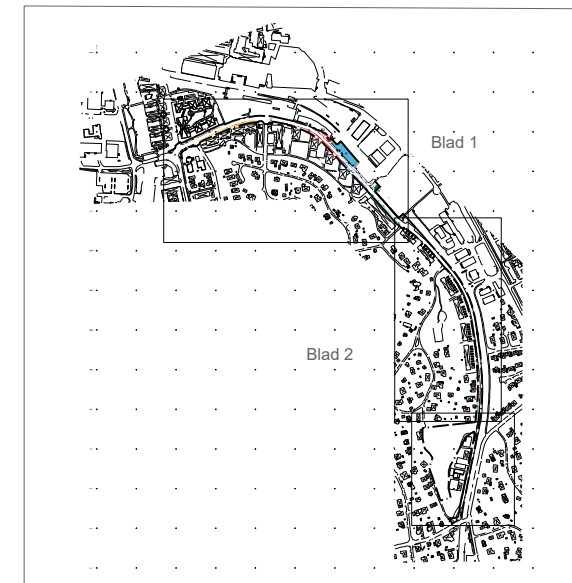
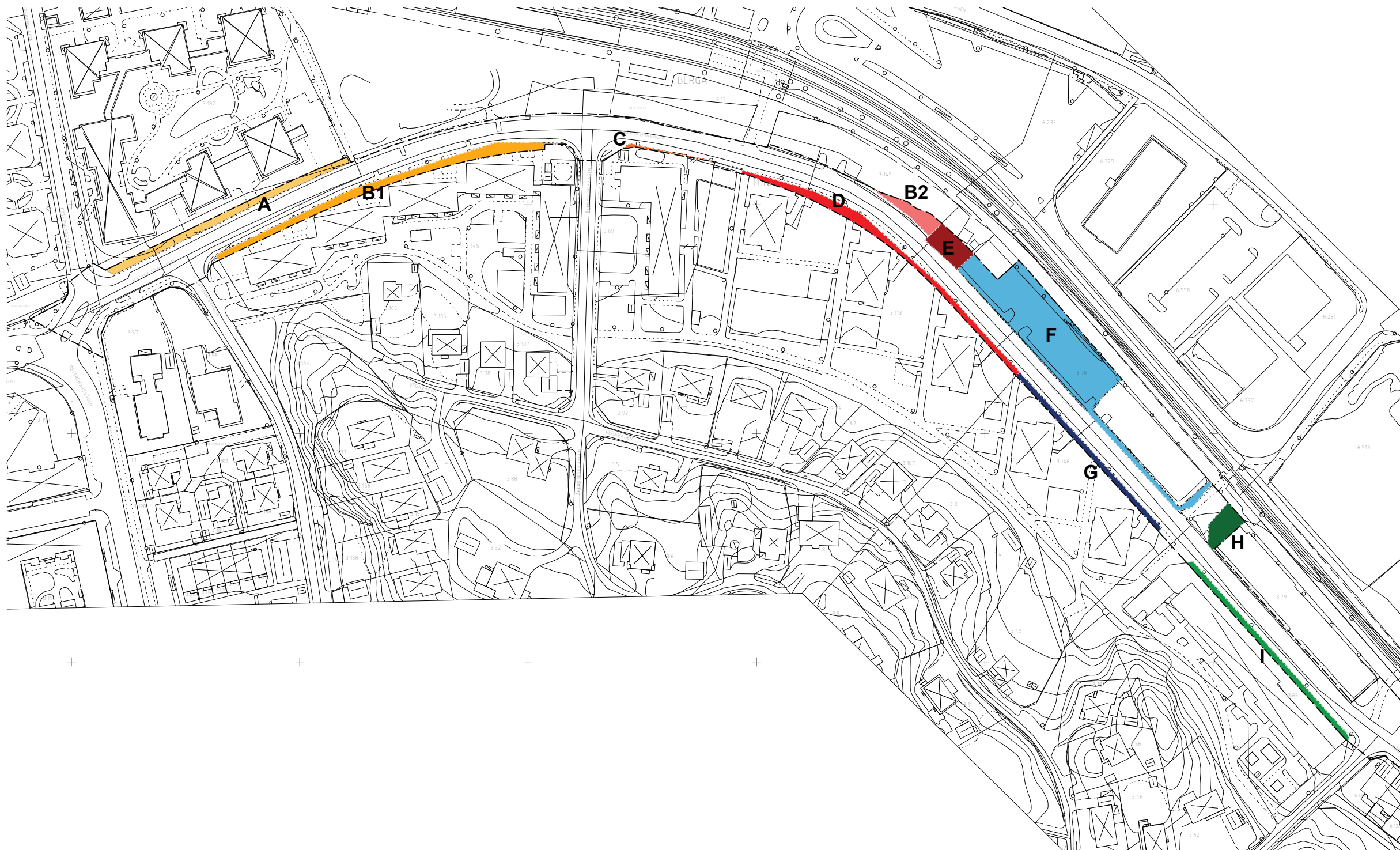
## UTREDNINGAR OCH UNDERLAG

Utredningar som tagits fram under planarbetet är:

- Trafik- och gaturumsutredning (2021), COWI.
- Förprojektering (2022), Bjerking, ink gatufiler, ledningssamordning och landskap
- PM Dagvatten (2023), Bjerking.
- Miljöteknisk markutredning (2022), Bjerking.
- Markteknisk undersökningsrapport (MUR) (2022), Bjerking.
- PM Geoteknik (2022), Bjerking.
- PM Trafikförutsättningar (2022), Bjerking.
- Trafikbullerutredning (2022), Bjerking.

### INTRÅNGSKARTA

Till detaljplanen hör förutom denna intrångskarta  
 - Illustrationsplan  
 - Plankarta  
 - Plan- och genomförandebeskrivning



Översiktskarta

Fastighetsintrång			
Färg	Område	Fastighet	Preliminära arealer (m <sup>2</sup> )
	A	Tuna 3:182, del av, Estea Tuna 3:182 Holding AB	341,00
	B1	Tuna 3:145>1, del av, HSB Bostadsrättsförening Spåret i Åkersberga	502,00
	B2	Tuna 3:145>3, del av, HSB Bostadsrättsförening Spåret i Åkersberga	118,00
	C	Tuna 3:69 (markbyte), del av, HSB Bostadsrättsförening Spåret i Åkersberga	7,00
	D	Tuna 3:113, del av, HSB Bostadsrättsförening Spåret i Åkersberga	400
	E	Tuna 3:75, del av, HSB:S I TÅBY BRF SPÅRET	198,00
	F	Tuna 3:78, del av, HSB:S I TÅBY BRF SPÅRET	1844
	G	Tuna 3:146, del av, HSB Bostadsrättsförening Spåret i Åkersberga	197
	H	Tuna 3:79, del av, HSB Bostadsrättsförening Spåret i Åkersberga	172
	I	Tuna 3:65, del av, HSB Bostadsrättsförening Spåret i Åkersberga	252

--- Planområdesgräns enligt plankarta

#### GRUNDKARTANS BETECKNINGAR

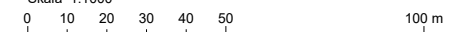
- Traktgräns
- - - Fastighetsgräns
- Servitut, ledningsrätt, ga. m.fl.
- Fastighetsbeteckning.
- 0:00 Byggnader, tokens begränsningslinjer redovisade
- Staket
- Väg
- Dike
- Nivåkurvor
- Elledning
- + Rutnätspunkt

GRUNDKARTAN UPPRÄTTAD I MÅNAD 2020 AV KART- OCH MÄTENHETEN I ÖSTERÅKERS KOMMUN

KOORDINATSYSTEM I PLAN: SWEREF99 18 00  
 KOORDINATSYSTEM I HÖJD: RH2000

Katarina Nilsson  
 Geodotochef

Skala 1:1000



#### SAMRÅDSHANDLING

Detaljplan för

## Västra Banvägen

Österåkers kommun, Stockholms län

Upprättad den 20 april 2023, enligt PBL (2010:900) i sin lydelse från 2 januari 2015

Maria Bengts  
 Planchef

Planarkitekt

Beslutsdatum	Antagande	Laga kraft	Genomförandetid slutar	Plan nr
Instans	KF			



### INTRÅNGSKARTA

Till detaljplanen hör förutom denna intrångskarta  
 - Illustrationsplan  
 - Plankarta  
 - Plan- och genomförandebeskrivning



Fastighetsintrång			
Färg	Område	Fastighet	Preliminära arealer (m <sup>2</sup> )
	J	Tuna 6:73, del av, privat fastighetsägare	75,12
	K	Tuna 6:71, del av, privat fastighetsägare	71,45
	L	Tuna 6:69, del av, privat fastighetsägare	53,76
	M	Tuna 6:43, del av, privat fastighetsägare	57,61
	N	Tuna 6:58, del av, privat fastighetsägare	66,70

----- Planområdesgräns enligt plankarta

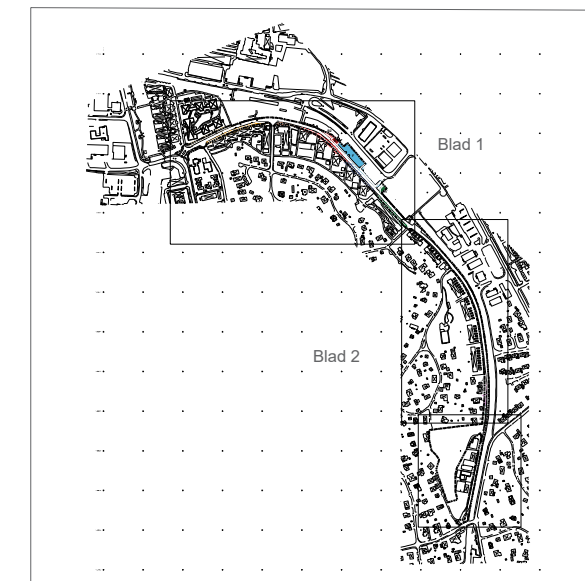
#### GRUNDKARTANS BETECKNINGAR

- Traktgräns
- Fastighetsgräns
- Servitut, ledningsrätt, ga. m.fl.
- Fastighetsbeteckning.
- Byggnader, tokens begränsningslinjer redovisade
- Staket
- Väg
- Dike
- Nivåkurvor
- Elledning
- Rutnätspunkt

GRUNDKARTAN UPPRÄTTAD I MÅNAD  
 2020 AV KART- OCH MÄTENHETEN I  
 ÖSTERÅKERS KOMMUN

KOORDINATSYSTEM I PLAN: SWEREF99  
 18 00  
 KOORDINATSYSTEM I HÖJD: RH2000

Katarina Nilsson  
 Kart- och mätchef  
 Skala 1:1000



Översiktskarta

#### SAMRÅDSHANDLING

Detaljplan för  
**Västra Banvägen**

2(2)

Österåkers kommun, Stockholms län  
 Upprättad den 20 april 2023, enligt PBL (2010:900) i sin lydelse  
 från 2 januari 2015

Maria Bengs Planchef	Antagande	Laga kraft	Genomförandetid slutar	Plan nr
Beslutsdatum				
Instans	KF			