

DETALJPLAN FÖR  
**Säbydepån**  
ÖSTERÅKERS KOMMUN, STOCKHOLMS LÄN

UPPRÄTTAD DEN 15/5 2020 PÅ SAMHÄLLSBYGGNADSFÖRVALTNINGEN



ORIENTERINGSBILD

HANDLINGAR:

- PLANKARTA MED PLANBESTÄMMELSER
- ILLUSTRATIONSPLAN
- PLAN- OCH GENOMFÖRANDEBESKRIVNING
- MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING

### PLANKARTA MED BESTÄMMELSER

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



**UPPLYSNINGAR**  
 Längs med Åkers kanals stränder kan det förekomma risk för skred

### 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
- Administrativ gräns
- Administrativ och egenskapsgräns

### ANVÄNDNING AV MARK OCH VATTEN

Allmänna platser med kommunalt huvudmannaskap. 4 kap. 5 § 1 st 2 p.

- GATA Huvudgata
- PARK Park

### Kvartersmark. 4 kap. 5 § 1 st 3 p.

- E<sub>1</sub> Transformatorstation
- H<sub>1</sub> Handel
- J Industri
- K Kontor
- T<sub>1</sub> Busstop med tillhörande anläggningar

### Vattenområden. 4 kap. 5 § 1 st 3 p.

- W Vattenområde
- W<sub>1</sub> Öppet vattenområde där bro får uppföras

### EGENSKAPSBESTÄMMELSER FÖR ALLMÄN PLATS MED KOMMUNALT HUVUDMANNASKAP

#### Mark och vegetation

- +5.2 Markens höjd över nollplanet ska vara 5.2 meter. 4 kap. 5 § 1 st 2 p.

### EGENSKAPSBESTÄMMELSER FÖR KVARTERSMARK

#### Bebyggandets omfattning

- e<sub>1</sub> Största byggnadsarea är 50 % per fastighetsarea. 4 kap. 11 § 1 st 1 p.
- e<sub>2</sub> Största byggnadsarea är 60 % per fastighetsarea. 4 kap. 11 § 1 st 1 p.
- 0/0 Högsta nockhöjd i meter. 4 kap. 11 § 1 st 1 p.

#### Utformning

- f<sub>1</sub> Fasader som vetter mot Åkers kanal ska ha minst 40% fönsteryta. 4 kap. 16 § 1 st 1 p.
- Marken får inte förses med byggnad. 4 kap. 16 § 1 st 1 p.

#### Utförande

Dagvatten ska avledas till ett avsättningsmagasin från busstopens hårdgjorda ytor, för rening och fördrojning innan det släpps till recipient. 4 kap. 16 § 1 st 1 p.  
 Dagvatten ska avledas till recipient efter det omhändertagits, renats och fördrojts i enlighet med kraven i plan- och genomförandebeskrivningen s. 20-26. 4 kap. 16 § 1 st 1 p.

#### Markens anordnande och vegetation

- r<sub>1</sub> Marken ska upplåtas som infartsgata. 4 kap. 10 §

#### Stängsel och utfart

- b, o, d Utfartsförbud. 4 kap. 9 §

### ADMINISTRATIVA BESTÄMMELSER

#### Huvudmannaskap

Huvudmannaskapet är kommunalt för allmän plats. 4 kap. 7 §

#### Genomförandetid

Genomförandetiden är 5 år efter planen vunnit laga kraft. 4 kap. 21 §

#### Markreservat

- u<sub>1</sub> Markreservat för allmännyttiga underjordiska ledningar. 4 kap. 6 §
- l<sub>1</sub> Markreservat för allmännyttig luftledning. 4 kap. 6 §

#### Gemensamhetsanläggning

- g<sub>1</sub> Markreservat för gemensamhetsanläggning för infartsgata. 4 kap. 18 § 1 st p.

#### Strandskydd

- a<sub>1</sub> Strandskyddet är upphävt. 4 kap. 17 §

#### Uppllysningar

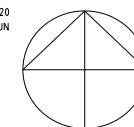
Längst med Åkers kanals stränder kan det förekomma risk för skred.

### GRUNDKARTANS BETECKNINGAR

- Traktgräns
- Fastighetsgräns
- Servitut, ledningsrätt, go. m.fl.
- Fastighetstypbeteckning
- Byggnader, takens begränsningslinjer redovisade
- Staket
- Väg
- Dike
- Nivåkurvor
- Elledning
- Rutnätspunkt

GRUNDKARTAN UPPRÄTTAD I FEBRUARI 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 (A3 1:2000)

0 10 20 30 40 50 100 m

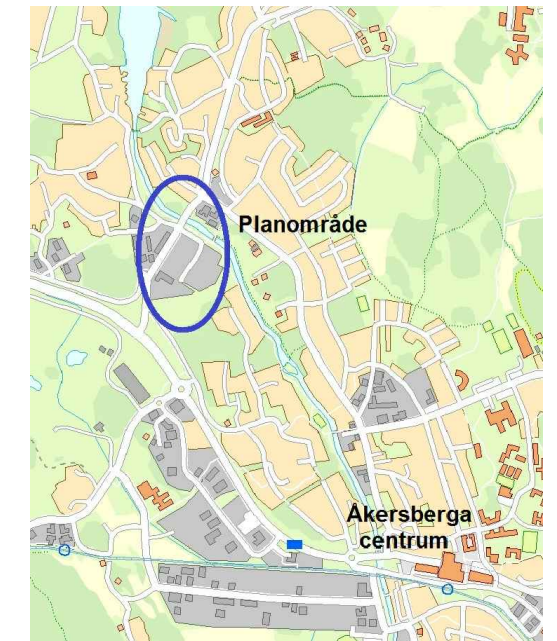
### GRANSKNINGSHANDLING

Detaljplan för  
**Säbydepån**  
 Österåkers kommun, Stockholms län  
 Upprättad den 15 maj 2020, enligt PBL (2010:900)

Maria Bengs Planchef	Peter Jonsson Planarkitekt			
	Antagande	Laga kraft	Genomförandetid slutar	Plan nr
Bestuvsdatum				
Instans	KF			

**ILLUSTRATIONSKARTA**

Till detaljplanen hör förutom denna illustrationskarta:  
 - Plankarta med bestämmelser  
 - Plan- och genomförandebeskrivning  
 - Miljökonsekvensbeskrivning



**UPPLYSNINGAR**  
 Längs med Åkers kanals stränder  
 kan det förekomma risk för skred

**Teckenförklaring**

- Planområdesgräns
- Vatten
- Parkmark
- Industrimark
- Befintlig bebyggelse
- Möjlig ny bebyggelse
- Huvudgata och GC-vägar
- Infartsgata

**GRUNDKARTANS BETECKNINGAR**

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

GRUNDKARTAN UPPRÄTTAD I FEBRUARI MÅNAD 2020  
 AV KART- OCH MÄTENHETEN I ÖSTERÅKERS KOMMUN  
 KOORDINATSYSTEM I PLAN: SWEREF99 18 00  
 KOORDINATSYSTEM I HÖJD: RH2000

Katarina Nilsson  
 Kart- och mätchef



**GRANSKNINGSHANDLING**

Detaljplan för  
**Säbydepån**  
 Österåkers kommun, Stockholms län  
 Upprättad den 15 maj, enligt PBL (2010:900)

Maria Bengs Planchef	Peter Jonsson Planarkitekt	Antagande	Laga kraft	Genomförandetid slutar	Plan nr
Bestuvsdatum	Instans	KF			



Detaljplan för **Säbydepån**  
Österåkers kommun, Stockholms län.

---

## PLAN- OCH GENOMFÖRANDEBESKRIVNING

Plan- och bygglagen (2010:900), som trädde i kraft 2 maj 2011, har tillämpats vid framtagandet av detaljplanen. Detaljplanen hanteras med normalt planförfarande.

### HANDLINGAR

Till planförslaget hörande handlingar:

- Plankarta med bestämmelser och illustrationsplan
- Plan- och genomförandebeskrivning
- Miljökonsekvensbeskrivning

### PLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra en utbyggnad av den befintliga bussdepån inom fastigheterna Säby 2:25-26. Planområdet ligger strategiskt placerat för bussdepåverksamhet, vid en viktig genomfartsgata med bra kopplingar till väg 276 och centrala Åkersberga. Närheten till värmeverket gör att lokaliseringen även är passande för annan verksamhet varför mer yta för verksamheter planeras. Planområdets läge ställer höga krav på utformning och gestaltning, dels för att Åkers kanal utgör ett riksintresse för kulturmiljö samt stadsparken som är ett viktigt rekreativt område, dels på grund av det strategiska läget vid en genomfartsled i anslutning till infarten till Åkersberga. Särskild uppmärksamhet och omsorg bör därför ägnas de partier som vänder sig mot Åkers kanal och Sockenvägen. Bebyggelsen ska kännetecknas av god och omsorgsfull arkitektonisk utformning och tillsammans med planteringar och skyltar bidra till ett gott helhetsintryck och stärka verksamhetsområdets karaktär.

Syftet är även att möjliggöra att Sandkilsvägens korsning med Sockenvägen byggs om för att dels höja säkerheten för främst gång- och cykelburna resenärer, dels för att möjliggöra ett byte av Säbybron över Åkers kanal. För att höja trafiksäkerheten föreslås även en ny vägdragnings söderut från bussdepån till Korsgärdesvägen, som föreslås fungera som in- och utfart både till bussdepån men också till övriga verksamheter inom området samt Sandkilsvägen. Den ombyggda korsningen Sandkilsvägen – Sockenvägen fortsätter att fungera som infart för besökare till bussdepån och kan i nödfall användas som utfart från bussdepån i händelse att utfarten mot Korsgärdesvägen skulle vara blockerad. Lastbilscentralens verksamhet inom fastigheten Säby 2:25 ersätts med uppställningsyta för bussar samt med ny bebyggelse för bussdepåverksamhet, verkstad, administration, tvätt m.m. I Figur 1 kan ett ortofoto över planområdet ses.



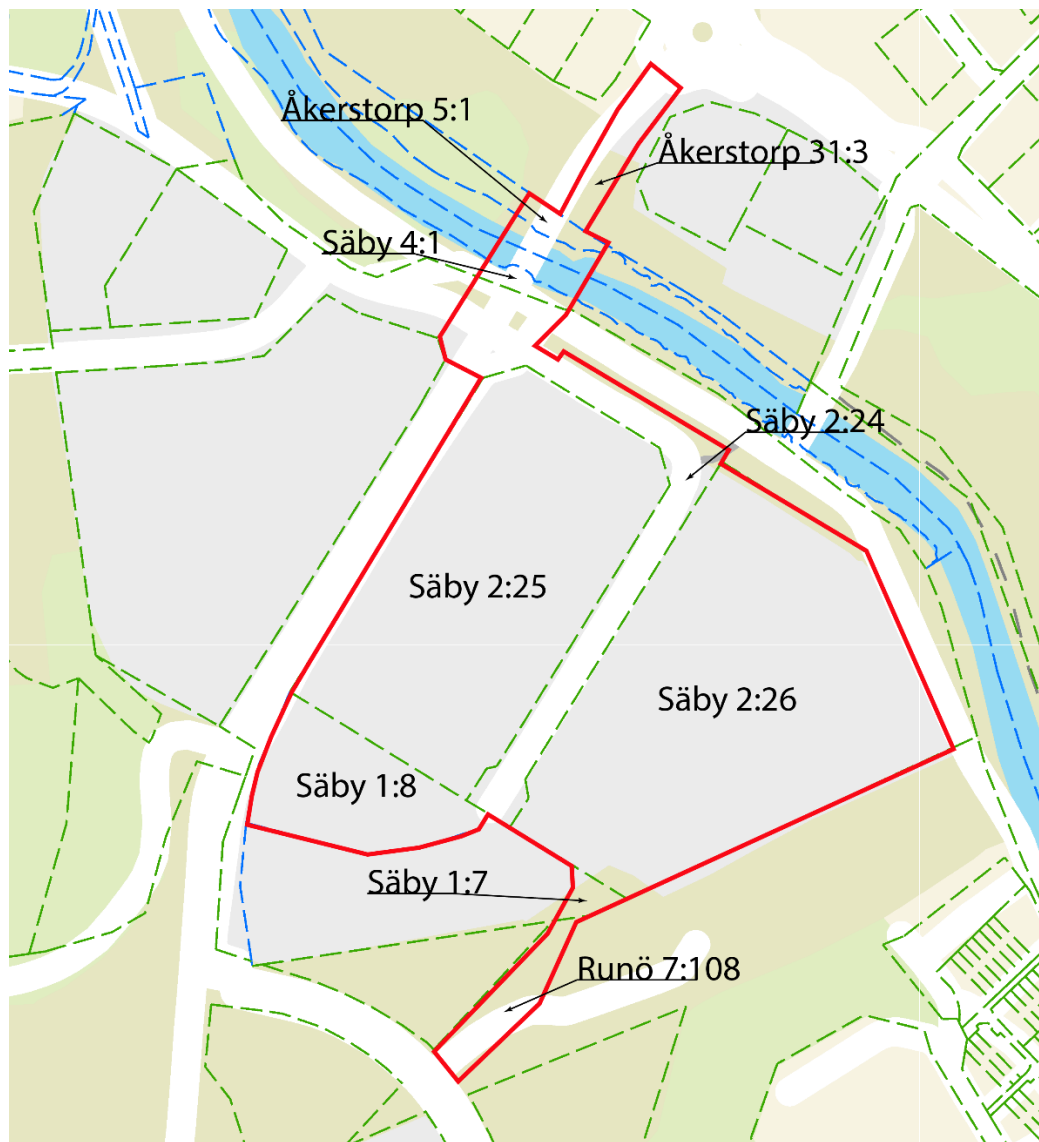
Figur 1. Ortofoto med planområdet markerat med röd inje.

## PLANDATA

### Lägesbeskrivning och areal

Planområdet är beläget knappt 2 kilometer nordväst om centrala Åkersberga i Österåkers kommun, intill Sockenvägen och Åkers kanal. Planområdet omfattar cirka 6 hektar.

## Markägoförhållanden



Figur 2. Översiktlig bild av planområdet (plangränsen illustreras av en röd linje) med berörda fastigheter utmärkta.

Följande fastigheter finns inom planområdet, kan studeras i Figur 2.

- Del av Säby 2:24: Utgörs av vägområde (Sandkilsvägen och del av Sockenvägen). Fastigheten ägs av Österåkers kommun.
- Säby 2:25: Utgörs av industrimark (bl.a. Åkersberga lastbilscentral). Fastigheten är i privat ägo.
- Säby 2:26: Utgörs av industrimark (bl.a. Säby industri- och hantverkshus). Fastigheten är i privat ägo.
- Del av Säby 1:7: Utgörs av industrimark (fjärrvärmeverk). Fastigheten ägs av E.ON Värme Sverige AB.
- Säby 1:8: Utgörs av industrimark. Fastigheten är i privat ägo.
- Del av Runö 7:108: Utgörs av obebyggd och icke planlagd mark. Fastigheten ägs av Österåkers kommun.

- Del av Säby 4:1: Utgörs av parkmark och vägområde (Säbybron). Fastigheten ägs av Österåkers kommun.
- Del av Åkerstorp 5:1: Utgörs av parkmark och vägområde (Säbybron). Fastigheten ägs av Österåkers kommun.
- Del av Åkerstorp 31:1: Utgörs av parkmark och vägområde (Sockenvägen). Fastigheten ägs av Österåkers kommun.

## TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

### Nationella och regionala intressen

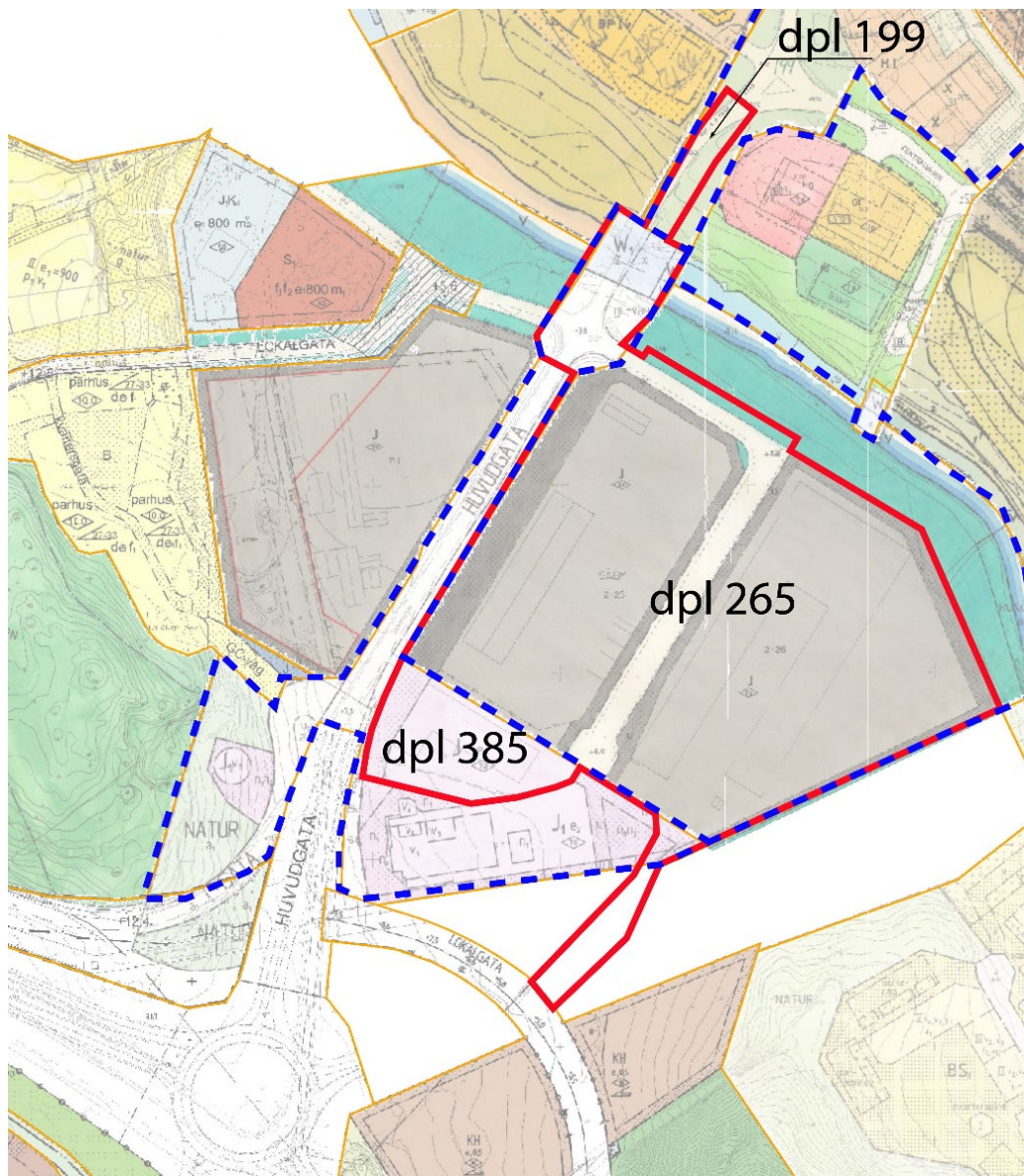
Åkers kanal som passerar genom planområdets norra del utgör ett riksintresse för kulturmiljövården, läs mer under *Kulturmiljö och fornlämningar*.

Längs med planområdesgränsen i söder har Vattenfall en regionalt viktig kraftledning.

### Översiktliga planer och program

I kommunens översiktsplan, *Översiktsplan för Österåkers kommun 2040*, antagen 2018 ingår planområdet i utvecklingsområdet för Österåkers centrala delar. Planområdet ingår i Säby verksamhetsområde som i översiktsplanen föreslås behållas för verksamheter. I ett led att utveckla Åkersberga station och centrum föreslår översiktsplanen att de bussar som har depåplats i centrum flyttas till Säby. Planförslaget bedöms vara i enlighet med intentionerna i översiktsplanen.

## Detaljplaner, områdesbestämmelser och förordnanden



Figur 3. Gällande detaljplaner i närområdet (blåstreckade linjer) med planområdet markerat med röd linje.

Planområdet berörs av tre gällande detaljplaner, se Figur 3, vars genomförandetid har gått ut.

- *Stadsplan för Åkerstorp 31:1, Säby 2:4 m.fl.* (dpl 199), laga kraft 1969-03-27. Planen medger allmän plats (väg och park).
- *Stadsplan för Säby industriområde* (dpl 265), laga kraft 1976-06-10. Planen medger allmän plats (väg och park) samt kvartersmark (industri).
- *Detaljplan för värmeverk inom Säby industriområde* (dpl 385), laga kraft 1999-11-25. Planen medger allmän plats (väg), kvartersmark (industri) och vattenområde.

Den del av Runö 7:108 som ingår i planområdets södra del saknar gällande detaljplan.



## Behovsbedömning avseende betydande miljöpåverkan

En behovsbedömning har upprättats. Bedömning har gjorts att planförslaget kan medföra betydande miljöpåverkan (BMP) enligt 4 kap. 34 § plan- och bygglagen. Länsstyrelsen delar kommunens bedömning. En miljöbedömning av detaljplanen enligt 6 kap. 11 § miljöbalken har därför påbörjats. Inom ramen för miljöbedömningen har en miljökonsekvensbeskrivning upprättats där den betydande miljöpåverkan som planen antas medföra identifierats, beskrivits och bedömts enligt 6 kap. 12 § miljöbalken.

## FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR

### Natur

Planområdet utgörs till största del av exploaterad och hårdgjord mark i form av industrimark och vägområden. Marken är relativt flack och den största delen av planområdet varierar mellan cirka +4 meter och +6 meter över nollplanet (höjdsystem RH 2000). Naturen inom planområdet är begränsad till vattenområde, gräsytor och träd intill Sockenvägen/Säbybron samt gräsmattor med björkar inom fastigheten Säby 2:26 intill Sandkilsvägen.

### Miljöförhållanden

#### *Miljö kvalitetsnormer*

Dagvattnet inom planområdet avrinner mot Trälhavet via Åkers kanal. Båda dessa vatten är klassade vattenförekomster enligt VISS (Vatteninformationssystem Sverige). Både vattenförekomsterna Åkerströmmen-Åkers kanal (SE659873-164072) och Trälhavet (SE592605-182310) är klassade till måttlig ekologisk status med kvalitetskrav för Åkerströmmen-Åkers kanal att uppnå god ekologisk status till år 2021 och för Trälhavet att uppnå god ekologisk status till år 2027.

Vattenförekomsten Åkerströmmen-Åkers kanal uppnår med anledning av överskridande av gränsvärdet av PFOS inte god kemisk status och Trälhavet uppnår med anledning av överskridande av gränsvärden i TBT och PFOS inte god kemisk status. Detta gäller utan överallt överskridande prioriterade ämnen (VISS, 2020). Miljöproblemen är främst kopplade till övergödning p.g.a. belastning från näringsämnen och miljögifter med påverkanskällor från jordbruk, enskilda avlopp men troligen även urban markanvändning.

#### *Förorenad mark*

En miljöteknisk markutredning har utförts av Structor i september 2016 (*Miljöteknisk markundersökning 2016-09-14*). Jordprovtagning genomfördes i totalt 27 punkter och grundvattenprov i två punkter, se Figur 4 nedan.



(Bedömning av saneringsbehov och saneringskostnad avseende markföroreningar inom Säby 2:25 – Åkersberga, 2018-08-15), detta PM bifogas exploateringsavtalet.

Wescon Miljökonsult AB har kompletterat den miljötekniska markundersökningen med porluftsprovtagning samt ytterligare vattenprov ur befintligt grundvattenrör (Översiktlig kompletterande porluft och grundvattenprovtagning 2017-11-30). Syftet har varit att klargöra ifall det förekommer klorerade alifater under byggnader som ska rivas samt att analysera grundvattnet efter spår av klorerade alifater. Provpunkter har i huvudsak placerats i områden där misstanke funnits att klorerade lösningsmedel hanterats.



Figur 5. Rödmarkerat område innefattar undersökningsområde av porluft inom Säby 2:26. Blå fylld cirkel visar grundvattenprovpunkt S3. Figur: Wescon Miljökonsult AB.

Samtliga provtagningar visar på halter understigande laboratoriets detektionsgräns<sup>1</sup> för analysen. Även för grundvattenprovtagningen visade laboratorieanalysen inga halter över detektionsgränsen av klorerade alifater. Marken bedöms således lämplig för ändamålet med avseende på klorerade alifater.

<sup>1</sup> Detektionsgräns: Den minsta halt av ett ämne som en viss analysutrustning kan påvisa eller mäta (SGI)

### **Radon**

I samband med planarbetet har risken för markradon inte utretts närmare. En risk för markradon finns alltid vilket innebär att radongas kan påverka inomhusluften i byggnader. Grundkonstruktioner ska därför utföras radonskyddande. Radonundersökning kan komma att krävas vid bygglovsansökan.

### **Kulturmiljö och fornlämningar**

Åkers kanal som passerar genom planområdets norra del utgör ett riksintresse för kultur-miljövården. Kanalen anlades 1820-25 och är den enda i Stockholms län med bevarad äldre karaktär. Under vikingatiden var den nuvarande kanalen en del av Långhundraleden som var en viktig vattenväg mellan Uppsala och Östersjön. I kommunens kulturmiljöprogram *I Roslagen* är Åkers kanal utpekad som viktig kulturhistorisk miljö.

För att ta hänsyn till kulturmiljövårderna längs kanalen bör särskilt uppmärksamhet ägnas de partier som ses från Sockenvägen samt Åkers kanal vid utformning av den nya bebyggelsen. Bebyggelsen ska kännetecknas av god och omsorgsfull arkitektonisk utformning och tillsammans med planteringar och skyltar bidra till ett gott helhetsintryck.

En planbestämmelse om att fasaden ska vara uppglasad har införts för att undvika att området mot kanalen ska upplevas som en baksida.

Extra viktigt att partierna mot Åkers kanal ägnas stor omsorg i utformningen för att inte påverka miljön kring Åkers kanal negativt. I exploateringsavtalet regleras att planteringar ska utföras längs med planområdesgränsen mot kanalen för mildra intrycket av bussdepåns industrikänsla.

Infarten till bussdepån ska flyttas vilket bedöms minska tung trafik i närheten av kanalen och öka säkerheten för de gående och cyklande längs kanalen.

Även utformningen av Säbybron över kanalen ska enligt förslaget utformas enkel och med hänsyn till den kulturhistoriska miljön och ge ett tillbakadraget intryck för att fokus på kanalverksamhet ska kunna upplevas längs Åkers kanal.

Genom hänsyn till kulturmiljövården vid utformningen av planförslaget förväntas ingen betydande påverkan uppstå på Åkers kanal eller kulturmiljön. I och med att den tunga trafiken minskar och att tillgängligheten till Åkers kanal ökar för gående och cyklister bedöms planförslaget ha positiv inverkan på riksintresset för kulturmiljön.

Inga kända fornlämningar finns inom planområdet.

## **Bebyggelseområden**

### ***Befintlig bebyggelse och byggnadskultur***

Planområdet domineras i dagsläget av storskaliga industri- och verksamhetsbyggnader. Områdets byggnader har idag olika utformning, material och olika karaktär. Det saknas en sammanhållen struktur, placering och utformning av området.

Inom fastigheten Säby 2:25 finns en större industribyggnad från 1970-talet i 1 plan som till största del nyttjas av Åkersberga Lastbilcentral. I den södra änden har byggnaden senare byggts till i vinkel med verkstadsdel för fristående verksamhet. I fastighetens norra del har även en komplementbyggnad av tillfällig karaktär uppförts.

Inom fastigheten Säby 2:26 finns Säby industri- och hantverkshus, en större byggnad från 1970-talet i 1-2 plan som inrymmer blandade verksamheter såsom hantverk och småindustrier. Inom fastighetens östra del finns även en tvätthall som används för befintlig bussdepåverksamhet.

På fastigheten Säby 1:8 finns i dagsläget en industribyggnad i ett plan som till största del nyttjas som bilförsäljningshall, verkstad och billackering.

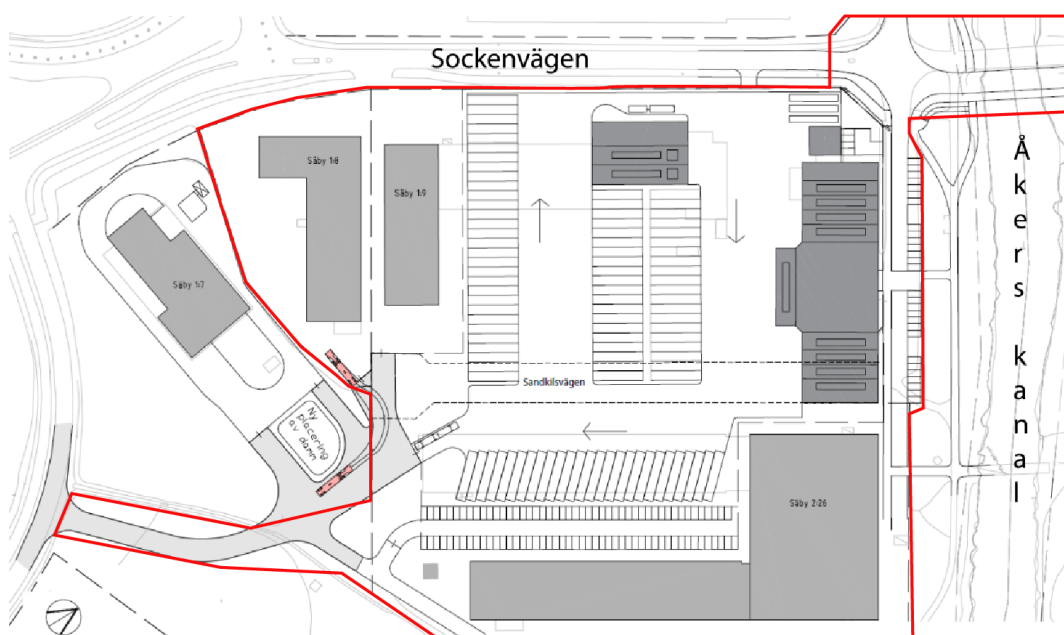
### ***Ny bebyggelse och övergripande gestaltungsprinciper***

På grund av planområdets läge nära infartsvägen till Åkersberga ställs höga krav på utformning och gestaltning. Bebyggelsen bör utformas för att ge ett välkomnande och positivt intryck. Kommunens ambition är att området längs Sockenvägen ska komma att utgöra ett tilltalande verksamhetsområde, som smälter samman med både Pilstugetomtens verksamhetsområde men också Runö Gårds norra verksamhetsområde. Med en väl gestaltad bebyggelse, trevlig belysning, mer stadsmässig gatuutformning, enhetlig gestaltning av skyltar med mera kan en sammanhållen och inbjudande entré till Åkersberga skapas. Särskild uppmärksamhet bör ägnas de partier som ses från Sockenvägen samt Åkers kanal. Bebyggelsen ska kännetecknas av god och omsorgsfull arkitektonisk utformning och tillsammans med planteringar och skyltar bidra till ett gott helhetsintryck.

I planförslaget möjliggörs en utbyggd bussdepå med ny infart från söder (Korsgårdesvägen). För depåområdet medger planen kvartersmark för bussdepå med tillhörande anläggningar, industri och kontor. Högsta tillåtna nockhöjd är 15 meter och högst 60 % av fastigheten får bebyggas. Fasader som vetter mot Åkers kanal ska ha minst 40 % fönsteryta. För de delar av planområdet som inte berörs av depåverksamhet medger planen kvartersmark för handel, industri och kontor. Den högsta tillåtna nockhöjden är 10 meter och maximalt 50 % av fastigheten får bebyggas.

För de delar av planområdet som inte berörs av den planerade bussdepåverksamheten möjliggör planen en möjlighet att fortsätta med befintliga verksamheter, bilförsäljningen, åkeriverksamhet och kontor. I planförslaget föreslås att huvudbyggnaden för Åkersberga Lastbilcentral inom fastigheten Säby 2:25 rivs för att frigöra den yta som krävs för bussdepån. Depån innehåller funktioner såsom uppställningsytor för upp till cirka 100 bussar, tvätthall, verkstad och

administrationsdel. I det skissade förslaget föreslås en gemensam verkstads- och administrationsbyggnad i två våningar som vänder sig både inåt depån och med en huvudentré utåt mot Sandkilsvägen och Åkers kanal för besökare. Bussuppställning kan antingen ske utan väderskydd eller under tak. För att möjliggöra utrymme för bussuppställning och personalparkering föreslås den västra flygeln på Säby industri- och hantverkshus inom fastigheten Säby 2:26 rivas. Utöver industri och kontor planläggs även Säby 2:26 för bussdepå med tillhörande anläggningar för att möjliggöra eventuell framtida expansion av bussdepån inom denna fastighet. Bussdepån är viktig för utvecklingen av kollektivtrafiken samt Åkersberga centrum då en utbyggd bussdepå är förutsättning för att frigöra yta i Åkersberga centrum.



Figur 6. Situationsplan på möjlig disposition av depån. Efter samrådet har planområdet reviderats vilket gör att det föreslås en lite annorlunda dragning av infartsgatan vilket medför att E.ON:s evakueringsdammar inte längre ingår i planområdet. Preliminära plangränser ses som röd linje, Föreslagna nya byggnader illustreras i en mörkare grå nyans. Norr är snett uppåt höger. Figur: BBH Arkitektur & Teknik



Figur 7. Referensbilder på huvudentré och verkstadsbyggnad vid Fyrislunds bussdepå i Uppsala.

### *Bebyggelsens placering*

För att bidra till öppna fasader och ett tilltalande intryck mot Sockenvägen och Åkers kanal ska byggnaders huvudentréer placeras mot vägen eller kanalen. Det är av stor vikt att undvika att fasader mot Sockenvägen upplevs som lastzoner och baksidor. För att undvika att speciellt fasaderna mot kanalen ska upplevas som

baksida införs en planbestämmelse om att minst 40 % av fasaden ska vara försedd med fönster. Det är önskvärt om fasader som ligger längs med Sockenvägen upplevs på liknande sätt. För att möjliggöra största möjliga flexibilitet i detaljplanen bestäms inte byggnaders placering men det är önskvärt om placeringen av byggnaderna skapar ett gaturum längs med Sockenvägen och mot kanalen och därmed kan avskärma och rama in bussuppställning och därmed minska upplevelsen av bussparkering.

#### *Bebyggelsens utformning*

En omsorgsfull arkitektonisk utformning eftersträvas. Syftet är att skapa en harmonisk och väl sammanhållen karaktär för området. Val av material, detaljlösningar och färgsättning är faktorer som är karaktärsbildande för miljön. Bebyggelsen gestaltas för att skapa enhetlighet och harmoni som tål den brokighet som handels- och industriverksamheter ofta medför. Utgångspunkten för utformningen är i huvudsak ljusa fasader och tak med en taklutning på 10-18 grader. Sätertak eller ”brutna” pulpettak som ger ljusinsläpp från taket är ett alternativ. Taken kan med fördel vara vegetationstäckta. Vegetationstäckta tak har en positiv påverkan på dagvattenhanteringen. Den nya bebyggelsen ska ha en god arkitektonisk kvalitet och stora volymer bryts ner i skala med hjälp av variationer i höjd, fasadmaterial, färgsättning, fönstersättning med mera för att undvika enformighet och känslan av storskalighet. Längsta tillåtna fasadlängd bör ej överstiga 65 meter, detta för att undvika alltför storskaliga byggnader. Bussdepåns eventuella skärmtak över bussparkeringarna bör utformas smäckert och utan alltför kraftig sarg. Den totala byggnadsarean får maximalt utgöra 60 % av fastighetsarean för bussdepåområdet och högsta nockhöjd är satt till 15 meter. För handelsfastigheterna är byggnadsarean bestämd till 50 % av fastighetsarean och den högsta nockhöjden föreslås vara 10 meter. Byggnaderna ska utformas med tydliga entrépartier där verksamheterna har möjlighet att profilera sig. Fönsterpartier förutom mot Åkers kanal prioriteras mot Sockenvägen.

#### *Vegetation och planteringar*

Gatubilden bör berikas av vegetation och därmed bidra till att ge gaturummet karaktär.

En medveten vegetationsbehandling med enhetligt växtmaterial inom området är mycket viktigt för att skapa skönhetsvärden och en sammanhållen karaktär. Gamla befintliga träd bidrar till att skapa rumskänsla och karaktär redan i tidigt skede och bör sparas om det är möjligt.

Längs planområdesgränsen mot Sockenvägen anläggs med fördel trädplanteringar och vegetationsridåer längs med staket. Detta för att minska intrycket av storskalig parkering och skapa en visuell avskärmning från Sockenvägen. Mellan besöksparkeringen till bussdepån och längs med det stängsel som hägnar in bussdepån från kanalen planteras med fördel vegetationsridåer som ger visuell avskärmning och vindskydd.

Planområdet har idag nästan ingen grönska och det är därför önskvärt om det planteras träd och buskar mot Sockenvägen och mot Åkers kanal. För att förstärka det gröna inslaget inom kvartersmarken och ge framtida exploatering en grönare inramning bör träd planteras eller bevaras inom kvartersmark. En ytterligare fördel

med planteringarna är att de bidrar med positiva effekter på dagvattenhanteringen och hjälper till att motverka extrema temperaturer.

#### *Skyltar och flaggspel*

Belysning och skyltar ska utformas med omsorg och med hänsyn till områdets karaktär. Antalet skyltar och flaggspel, samt storleken på dem, bör minimeras. Skyltar ska placeras på fasad och bör ej överstiga en höjd av två meter. Fasadskyltar bör placeras medvetet på särskilt avsedda fasadpartier. Reklamanordningar, ljusanordningar eller andra anordningar som kan inverka störande för trafikanter får inte uppföras. Reklamskyltar får endast göra reklam för verksamheter inom aktuell fastighet och utformas enkelt och stilrent.

#### *Parkering, varumottagning och utfarter*

Planområdet trafikmatas idag från Sockenvägen men kommer till största del efter detaljplanens genomförande trafikmatas från Korsgärdesvägen via en gemensam in- och utfart som dimensioneras för bussarna som kommer att trafikera bussdepån. Den infart som idag finns via Sandkilsvägen i anslutning till Säbybron kommer i och med att Säbybron byts ut och en cirkulationsplats anläggs endast fungera som infart för besökare till bussdepån. Vid händelse att den ordinarie in- och utfarten via Korsgärdesvägen är blockerad kan utfart ske vid Säbybron. För de fastigheter där handel tillåts är det önskvärt om personal- och varutransporter sker via den nya in- och utfartsgaten till Korsgärdesvägen medan besökare till dessa verksamheter kan använda befintliga in- och utfarter mot Sockenvägen.

Parkering ska lösas inom kvartersmark och inom respektive fastighet och det är önskvärt om det anläggs några väderskyddade cykelparkeringar vid de olika huvudentréerna. Vid parkeringsytor för bilar bör planteringar med buskar och träd placeras för att dölja dessa från Sockenvägen och Åkers kanal. Stora parkeringsytor ska även avgränsas med vegetation och brytas ned och indelas i mindre fält genom olika materialval, mönstereffekter och planteringar. Inom parkeringsytorna planteras med fördel 1 träd/10 bilplatser då dessa hjälper till att motverka extrema temperaturer och fungerar som en första infiltration för dagvattenhanteringen. Belysning ska uppföras med omsorg. Varken belysning inom områdena eller vägbelysningen bör vara av typen storskalig högmastbelysning. Belysning av parkeringsplatser och bussdepå bör vara funktionell samtidigt som en upplevelse av trygghet skapas.

#### *Arbetsplatser och service*

Planområdet ligger i nära anslutning till Pilstugetorget och Åkerstorp med kommersiell service, samt cirka 2 kilometer från Åkersberga centrum med en blandning av offentlig och kommersiell service.

Planförslaget möjliggör på längre sikt ett hundratal nya arbetsplatser för bussförare, verkstads- och administrationspersonal m.m. Ett antal befintliga arbetsplatser försvinner från närområdet om Lastbilscentralen flyttar från fastigheten för att ge plats till utökningen av bussdepån.

Vid en fullt utbyggd bussdepå behöver den västra flygeln av Säby hantverks- och industrihus rivas, vilket också innebär att de verksamheter som finns där kan behöva flytta. Det handlar om CTO Bil & Motor HB, Karma Fönsterekonomi AB,



Lövsättra Snickeri AB och Residea AB. Totalt berörs ett tiotal personer.

### **Tillgänglighet**

Tillgängligheten till och inom planområdet är god. För linjebustrafiken ligger området strategiskt vid väg 276 med goda förbindelser med centrala Åkersberga. Närmaste busshållplatser finns vid Oxenstiernas väg och Korsgärdesvägen direkt norr respektive söder om planområdet.

För gående och cyklister finns GC-vägar från Åkersberga Centrum hela vägen fram till planområdet längs med Åkers kanals sydvästra sida.

För nya byggnader prövas tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning enligt Boverkets byggregler, BBR, i samband med bygglovsansökan. Soprum ska placeras för att krav på arbetsmiljö uppfylls i samband med att soptömning.

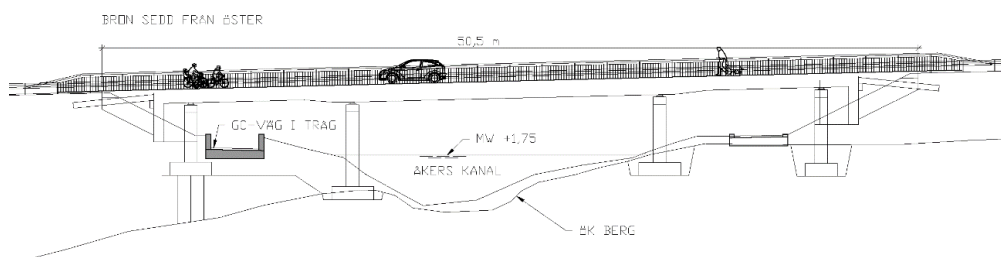
### **Stads- och landskapsbild**

Stadsbilden vid planområdet utgörs främst av varierad industri- och verksamhetsbebyggelse. Bebyggelsen är idag relativt låg, max 7 meter byggnadshöjd enligt gällande detaljplaner, men ytkrävande och domineras av Sandkilsverket, Lastbilscentralens byggnad och Säby industri- och hantverkshus. Inga byggnader av särskilt kulturhistoriskt värde bedöms finnas i eller omkring planområdet.

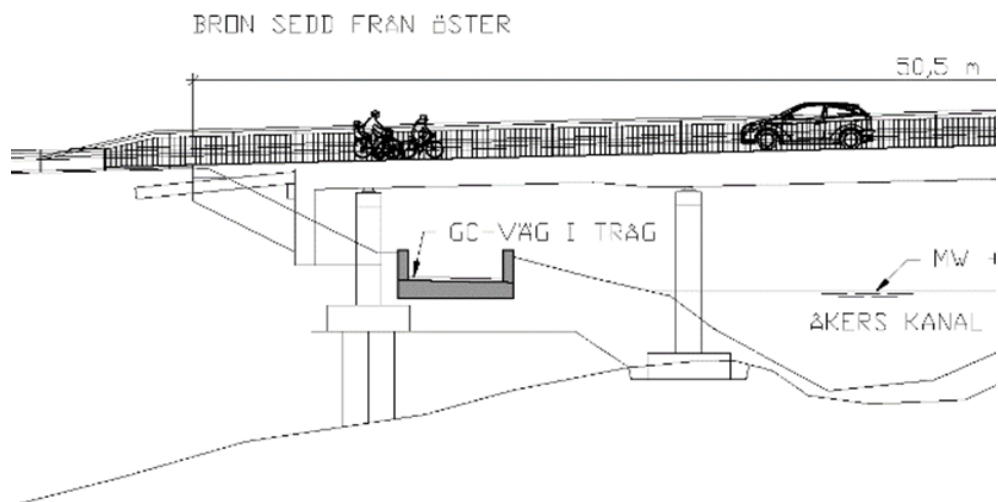
Planområdet ligger i anslutning till Åkers kanal i en svag men tydlig dalgång vid entréen till Åkersberga. Planområdet döljs delvis från väg 276 av Sandkilsverket men ligger väl synligt från ett viktigt huvudstråk (Sockenvägen). Den kraftledning som löper genom den svaga dalgången i utkanten av planområdet skapar en siktlinje ner mot Åkers kanal där rekreativa kvaliteter finns.

Planförslaget, som bl.a. medger en utbyggd depåverksamhet, bedöms inte påverka stadsbilden mer än vad nuvarande verksamheter gör i dagsläget.

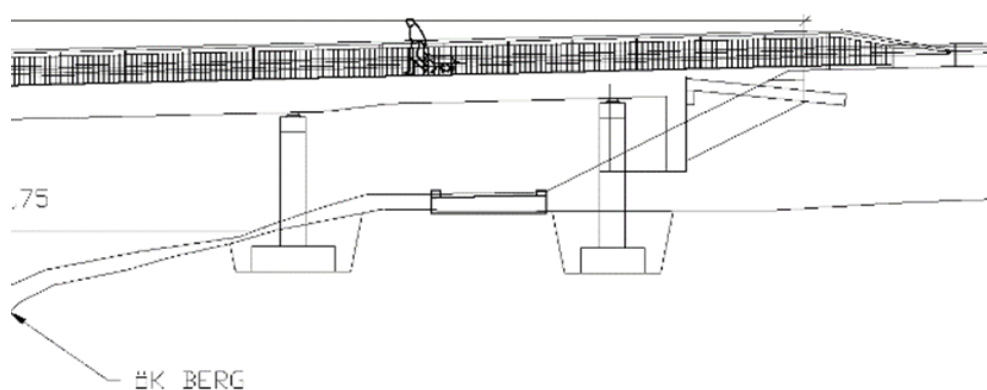
Den nya Säbybron placeras i direkt anslutning öster om den gamla bron. Den gamla bron rivs när den nya färdigställts. Den nya bron bedöms därför inte ge någon skillnad i visuell upplevelse av landskapsbilden runt Åkers kanal. Bron är dimensionerad för sjöfart och fri höjd ska vara minst + 2,72 meter vid alla vattenstånd. Gestaltningen av bron ska utformas för att dess uttryck ska samspela med den omgivande miljön i Åkers kanal. Gestaltningen av bron är nedtonad och av äldre karaktär för att bättre samspela med den omkringliggande miljön vid Åkers kanal. Det är viktigt att intrycket av bron inte blir dominerande i landskapet, eftersom den kulturmiljömässiga upplevelsen av kanalverksamhet ska bevaras.



Figur 8. Förslag på gestaltning av Säbybron.



Figur 9. Förslag på gestaltning av Säbybron. Inzoomad skiss västra sidan av Åkers kanal.



Figur 10. Förslag på gestaltning av Säbybron. Inzoomad skiss över östra sidan av Åkers kanal. GC-väg möjliggörs under bron.

## Trafik

### Nuläget

Gatunätet inom planområdet består i dagsläget av Sandkilsvägen och del av Sockenvägen som korsar Åkers kanal i form av Säbybron. Direkt söder om planområdet finns Korsgärdesvägen.



Figur 11. Befintligt väg- och GC-nät inom och intill planområdet.

Sandkilsvägen är en återvändsgata som ansluter till Sockenvägen söder om Säbybron i en fyrvägs korsning där Norrvägen ansluter från väster. Från Sockenvägen löper Sandkilsvägen parallellt med Åkers kanal innan vägen gör en 90-graderssväng söderut. Vägen löper mellan industribyggnaderna innan den avslutas med en vändzon. Från vändzonen leder en större infart till fastigheten Säby 2:26 som bl.a. används av linjebussarna som ska till bussdepåns tvätthall. Längs Sandkilsvägens västra sida finns 55 parkeringsplatser som fungerar som infartsparkering.

Sockenvägen är en viktig huvudled för trafiken i västra Åkersberga och förbinder bl.a. Säby, Norrö och Åkerstorp med väg 276. År 2015 var vardagsdygnstrafiken (VDT) drygt 11 300 fordon på Sockenvägen vilket med omräkningsformel<sup>2</sup> ger en VDT längs Sockenvägen 2020 på drygt 11 900 fordon. Ökning antas vara 1,1 % per

<sup>2</sup> Omräkningsformel:  $\text{Ingående VDT} \times \left(1 + \frac{\text{Uppräkningstal \%}}{100}\right)^{\text{Antal år}} = \text{uppskattad VDT}$

är (Trafikverket). Sockenvägen passerar över Åkers kanal på Säbybron som ursprungligen uppfördes som en svängbro 1917 och byggdes om till dagens fasta bro 1973. Bron har en bredd på drygt 7 meter, har två körfält men saknar gång- och cykelväg (GC-väg). Säbybron har nått sin tekniska livslängd och avses ersättas med en ny bro.

GC-vägar inom planområdet finns längs Sockenvägen samt parallellt med kanalen på den sydvästra sidan. En ljusreglerad GC-passage finns vid Sockenvägen omedelbart söder om Säbybron och ett obevakat övergångsställe finns vid Sandkilsvägen där denna möter Sockenvägen. En GC-bro över Åkers kanal finns cirka 150 meter nedströms från Säbybron samt längs Korsgärdesvägen där en GC-väg leder till passage under väg 276.

Fyrvägs korsningen Sockenvägen-Sandkilsvägen-Norrövägen är hårt trafikerad och upplevs ofta som problematisk, främst för bilister på Norrövägen som ska ta sig ut på Sockenvägen. Sockenvägen är huvudled och trafikanter på Norrövägen och Sandkilsvägen har väjningsplikt.

### **Gatunät**

I planförslaget förändras Sandkilsvägens läge och dragning för att möjliggöra bättre trafiklösningar och en utbyggd bussdepå. Den del av Sandkilsvägen som löper parallellt med Åkers kanal, inklusive infarten från Sockenvägen, föreslås byggas om till infartsgata med parkering för depåverksamheten. En ny infartsgata som ansluter depån och intilliggande fastigheter med Korsgärdesvägen anläggs i planområdets södra del. Denna gata föreslås fungera som in- och utfart för depåns bussar, personal samt för de lastbilar som trafikerar Sandkilsverket. Dagens tunga trafik som använder sig av korsningen Sockenvägen-Sandkilsvägen minskar därmed. Enligt planförslaget ska den tunga trafiken från bussdepån endast använda sig av korsningen Sockenvägen – Sandkilsvägen vid Säbybron i nödläge. Övrig tid föreslås den tunga trafiken använda den nya in- och utfarten mot Korsgärdesvägen. En svängradiestudie har gjorts med dimensionerande fordon för att säkerställa att den nya in- och utfarten blir tillräckligt stor för att kunna hantera bussarna och transporter till värmeverket. Korsgärdesvägen likväl som Sockenvägen uppfyller kraven för bussar i linjetrafik.

Säbybron ersätts med en ny bro direkt sydost om den befintliga bron. När den nya bron är färdig rivs den befintliga Säbybron. Då bronns läge skiftar flyttas Sockenvägen i sidled något österut mellan korsningarna Norrövägen-Sandkilsvägen och Centralvägen-Hildestrandsvägen. Fyrvägs korsningen Sockenvägen-Norrövägen-Sandkilsvägen föreslås i samband med detta att byggas om till en cirkulationsplats. Trafikplatsen förväntas avlastas då infarten till bussdepån flyttar till Korsgärdesvägen.

En evakueringsutfart från depån anläggs mot Sockenvägen. Denna in- och utfart ska enbart användas i händelse av olycka eller annat stopp vid den ordinarie in- och utfarten.

Den södra delen av planområdet som utgörs av den planerade infartsgatan ingår i vägreservatet för den s.k. ”Röllingbyleden”. I händelse av att Röllingbyleden i

framtiden skulle byggas bedöms den nya infartsvägen kunna kopplas på direkt mot leden och därmed inte påtagligt försvåra ett eventuellt genomförande av denna.

### ***Gång- och cykeltrafik***

GC-stråket längs Åkers kanal blir kvar i sin nuvarande sträckning, dock möjliggör planförslaget att den ljusreglerade passagen vid Sockenvägen ersätts med ett GC-tråg under den nya bron. Detta görs för att skapa bättre trafiksäkerhet och framkomlighet för både gående, cyklister och bilister.

Ett GC-fält anläggs på den nya Säbybron. Denna ansluter ner till den befintliga GC-vägen längs kanalens södra sida som passerar i tråg under Sockenvägen/Säbybron. På kanalens norra sida planeras en ny GC-väg som ska passera under den nya Säbybron. Denna planerade GC-väg ligger till största del utanför det aktuella planområdet men kan kopplas till befintliga GC-vägar längs Åkers kanal både norr och söder om aktuellt område samt till den nya Säbybron med trappa och ramp.

### ***Kollektivtrafik***

Planförslaget möjliggör en utbyggd bussdepå med plats för upp till cirka 100 bussar jämfört med dagens 40. Det möjliggör att bussarna som idag har depåplats i Åkersberga centrum (18 platser) ryms i depån, därutöver möjliggörs ytterligare platser för att tillmötesgå framtida behov.

De närmaste busshållplatserna finns vid Oxenstiernas väg norr om planområdet och Korsgärdesvägen söderut. Båda hållplatserna ligger inom 200 meters promenad från planområdet och trafikeras av bussar till och från bl.a. Stockholm och Åkersberga centrum.

### ***Parkering***

Infartsparkeringen på Sandkilsvägen bedöms ej möjlig att ha kvar vid en expansion av bussdepån. Parkeringen används idag begränsat för sitt avsedda ändamål och nyttjas främst av arbetande i närområdet. Behov och läge av infartsparkeringar i Österåkers kommun utreds av Väg- och trafikenheten på övergripande kommunal nivå och behandlas inte närmare inom detta planarbete.

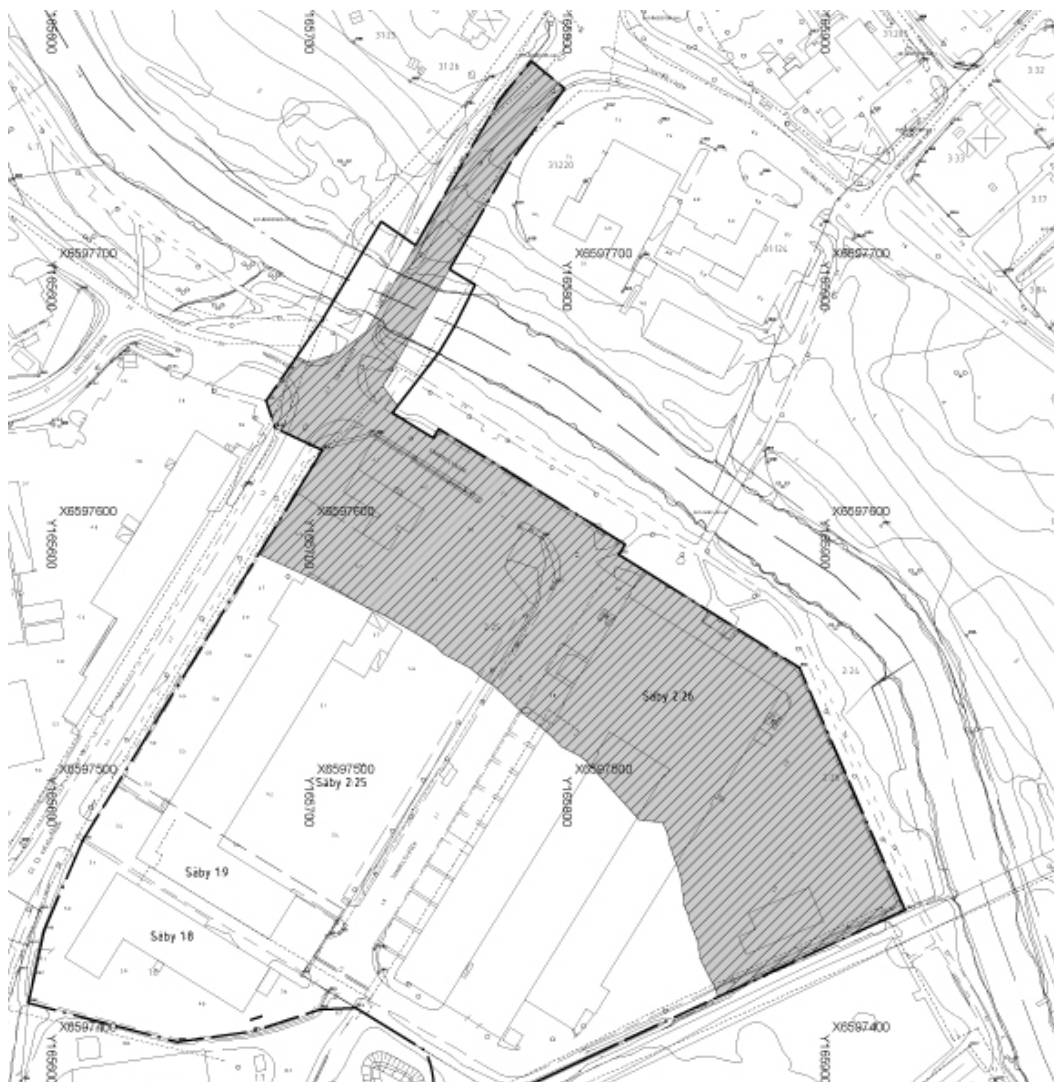
Parkering till depån och övriga verksamheter inom planområdet löses på kvartersmark inom respektive fastighet.

### ***Rekreation och lek***

Planområdet angränsar till Åkers kanal vars närområde fungerar som grönområde och promenadstråk. Idag finns enbart GC-väg på den södra sidan av kanalen, men i samband med bygget av den nya Säbybron planeras även en gångväg på den norra sidan för att förbättra tillgängligheten och rekreativsmöjligheterna vid kanalen. I planförslaget möjliggörs nya gångpassager under Sockenvägen på vardera sida av kanalen vilket förbättrar rekreativsmöjligheterna längs kanalen. Övriga lek och rekreativsmöjligheter bedöms ej påverkas av planförslaget.

## Strandskydd

Idag finns inget strandskydd inom planområdet, men i samband med att en ny detaljplan antas så återinträder strandskyddet. Planområdets norra delar, bestående av allmän plats (gata), kvartersmark (bussdepå, industri och kontor) och vattenområde ligger inom 100 meter från Åkers kanal och omfattas därmed av strandskydd. Ett upphävande av strandskyddet inom detta område är nödvändigt för att kunna genomföra detaljplanen. Upphävande av strandskyddet kan enligt 7 kap 18 § miljöbalken (1998:808) ske om särskilda skäl för detta finns. Då den aktuella marken redan är ianspråktagen av vägmark, bro och kvartersmark för industriändamål så anses området sakna betydelse för att tillgodose strandskyddets syften. Därmed gör kommunen bedömningen att särskilt skäl nr. 1 föreligger, det vill säga att området redan har tagits i anspråk på ett sätt som gör att det saknar betydelse för strandskyddets syfte. Kommunen bedömer detta vara skäl för ett upphävande av strandskyddet.



Figur 12. Grå skraffering visar den del av planområdet där strandskyddet avses upphävas. Fet, svart streckprickad linje markerar plangränsen.

## Teknisk försörjning

### Vatten och avlopp

Planområdet ingår i kommunens VA-verksamhetsområde, för vatten, spillvatten och dagvatten fastighet och gata, och verksamheterna kopplas till det kommunala VA-nätet. Anslutningspunkter för vatten, dagvatten och spillvatten finns i fastighetsgräns i norr för Säby 2:25 respektive 2:26. Mellan fastigheterna Säby 2:25 och Säby 2:26 går ett ledningsstråk dit avvattning av gata leds. Anslutningspunkter för vatten och spillvatten till fastigheten Säby 1:8 finns i fastighetsgräns mot Sandkilsvägen. Inom fastigheten Säby 1:7 finns en dagvattenledning avsedd för avvattning av gata även den. I samband med planens genomförande kommer en flytt av kommunala VA-ledningar vara nödvändig vid fjärrvärmeverkets dagvattendamm. Det kan även bli aktuellt att omlokalisera andra VA-ledningar för att möjliggöra planens genomförande. U-områdets minsta avstånd från husliv till centrumledning ska vara 2 m, förutsatt att det är minst 8 m fritt åt motsatt håll. Exploatören bekostar den flytt och ombyggnad av allmänna VA-anläggningar som krävs för bussdepåns.

### Dagvatten

Planområdet ingår i verksamhetsområde för dagvatten. Ramböll Sverige AB har utfört en fördjupad dagvattenutredning (*Fördjupad dagvattenutredning Säbydepån, 2018-05-21*) som komplement till av Structor (*Dagvattenutredning PM, 2016-12-15*) utförd dagvattenutredning.

Vid exploatering enligt planförslag kommer markanvändningen inom planområdet delvis att ändras. Totalt sett innebär planförslaget att andelen gröna ytor inom planområdet minskar, medan andel hårdgjord yta ökar. Marken inom planområdet är relativt flack och marknivån varierar i större delen av området mellan ca +4 m och +6 m över nollplanet (höjdsystem RH 2000). Området lutar från söder till norr med cirka 1 % fall mot Åkers kanal.

Dagvattnet ska omhändertas och renas lokalt inom planområdet för att möjligheten att uppnå MKN ej ska försvåras. Föroreningsberäkningar för planområdet med föreslagna dagvattenhanteringsåtgärder visar att dagvattenkvaliteten kan uppfyllas, samt att föroreningsmängder från planområdet kan minskas vid användning av föreslagna reningsåtgärder. I drift och anläggningsskedet är det viktigt att upprätta drift och skötselprogram för att säkerställa god funktion i alla delar av dagvattenanläggningen.

### *Erforderlig fördröjningsvolym*

Dagvattenhanteringen inom planområdet ska dimensioneras utifrån att maximalt utflöde från planområdet, vid regn med 10-års återkomsttid, inte ska öka jämfört med dagens situation. I övrigt ska dagvattenåtgärderna utformas för att uppnå tillräcklig reningseffekt. Total fördröjningsvolym för hela planområdet baserat på att utflöde inte ska öka efter exploatering. Fördröjningsvolymen presenteras i Tabell 1.

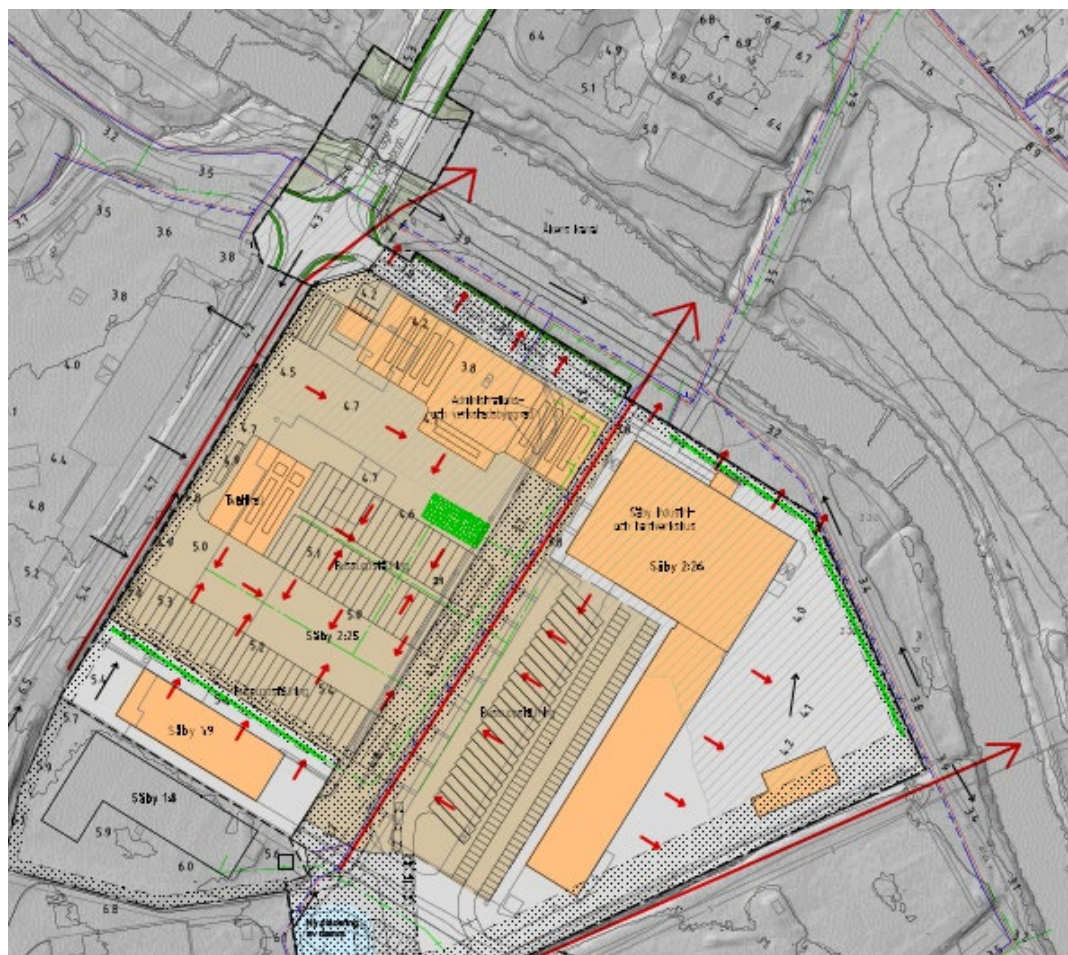
Kapacitet i nedströms kommunalt system bör också beaktas vid utbyggnad av planområdet.

Tabell 1. Beräknade fördröjningsvolym

**Beräknade fördröjningsvolym**

Återkomsttid	Fördröjningsvolym 10min [m <sup>3</sup> ]	Fördröjningsvolym maximal [m <sup>3</sup> ]
<b>2-års regn</b>	135	440
<b>5-års regn</b>	185	570
<b>10-års regn</b>	230	695

Fördröjningsvolym vid 100-års regn är inte beräknat, då flödena vid 100-års regn ska ledas ut ytligt från planområdet via föreslagna flödesvägar i Figur 13.



Figur 13. Föreslagna flödesvägar genom planområdet vid skyfall visas med röda pilar.

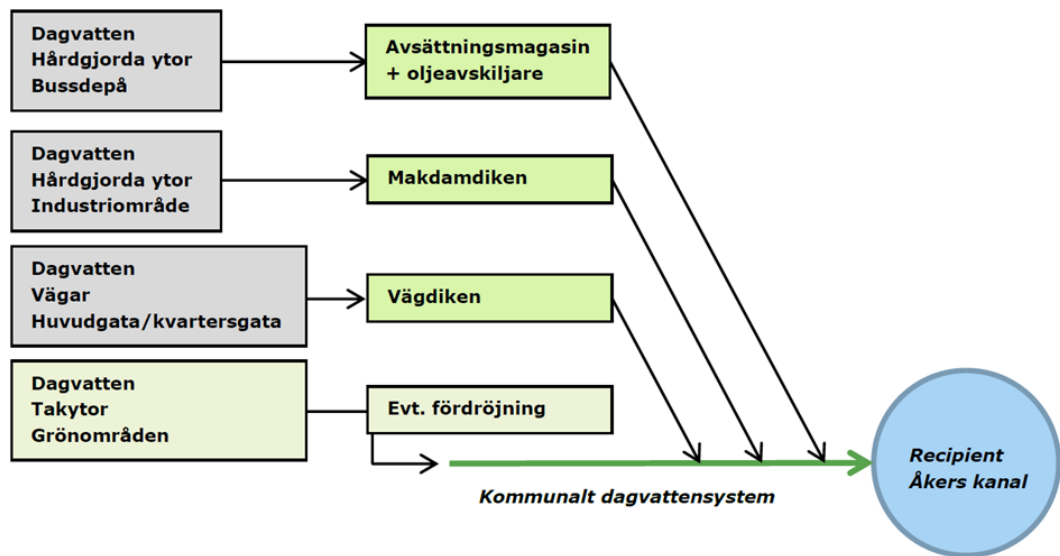
*Översvämningsrisk*

Utredning av översvämningsrisk inom planområdet har visat att nuvarande risk främst uppstår vid extrema regn och det är liten risk för översvämning vid höga nivåer i Åkers kanal. Befintlig utformning av byggnad inom fastighet 2:26 ses som huvudorsak till att vatten kan samlas mot byggnaden och vattendjup över 0,5 meter bildas. Vatten som samlas här bedöms komma från diket sydväst om fastighet 2:26. Förslag på åtgärder för hur översvämningsrisken kan minska beskrivs nedan under rubriken Förslag dagvattenhantering.

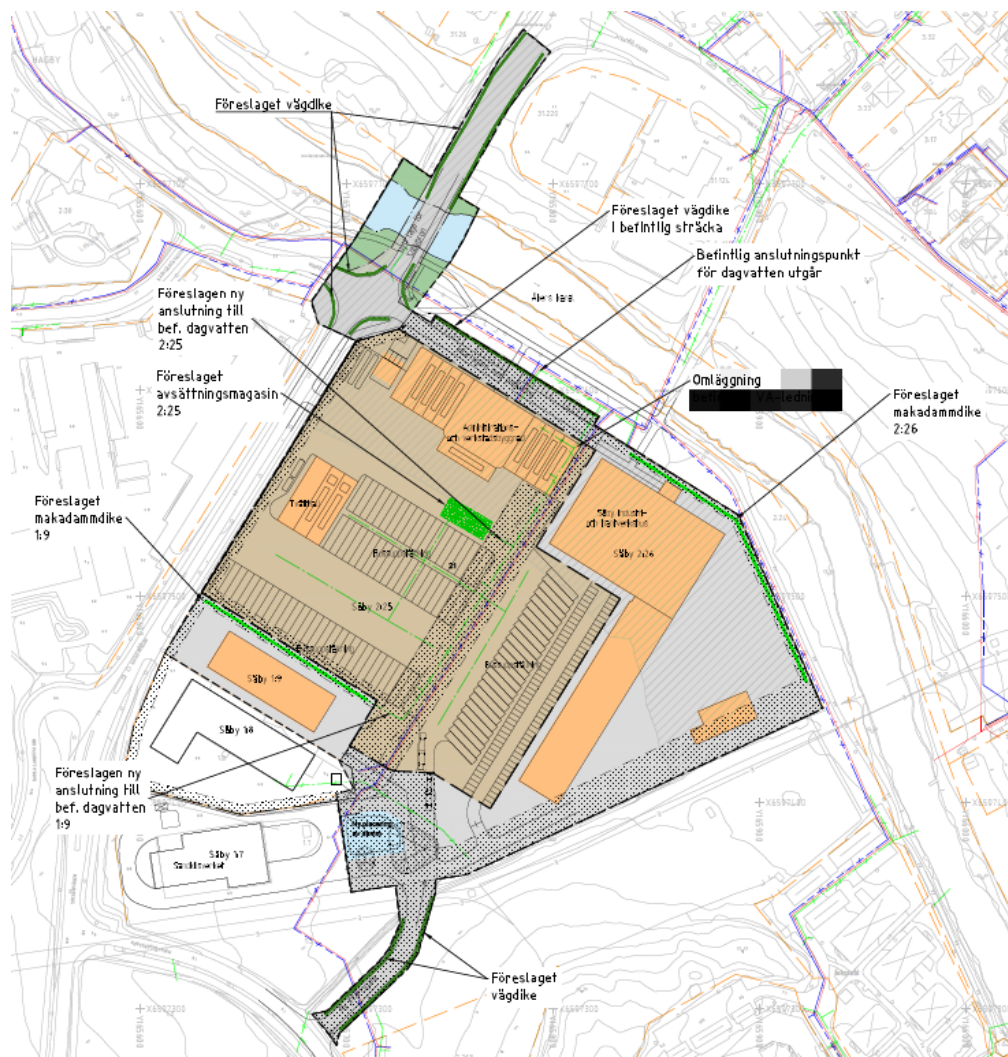


*Förslag dagvattenhantering*

Ett förslag på dagvattenhantering är framtaget, Figur 14. Vid val av dagvattenhanteringsåtgärder bör fokus ligga på att uppnå höga reningseffekter samt utjämning av flöden så att belastningen på nedströms system inte ökar jämfört med dagens flöden. Dagvattenhanteringsåtgärder bör även prioritera rening av de ämnen som bidrar till att ekologisk och kemisk status i recipienterna kan klassas som God.



Figur 14. Flödesschema över föreslagen dagvattenhantering



Figur 15. Visar de föreslagna dagvattenhanteringsåtgärderna. Observera att läget på infartsgatan i söder har reviderats sedan samrådet och illustreras inte korrekt i denna bild. Bedömningen är att det inte kommer påverka föreslagna dagvattenhantering.

### *Höjdsättning*

Höjdsättning kring byggnader ska planeras så att dagvatten rinner bort från huskroppen. Vid höjdsättning av gator och fastigheter är det viktigt att gatorna läggs lägre än fastighetsmarken så att dagvatten kan rinna av ytledes vid extrema regn. Marken måste ges en ordentlig lutning från byggnaderna för att förhindra att yt- eller dagvatten rinner in mot byggnaderna. Närmast en byggnad, ca 3 m, ska marken ha en lutning av 1:20.

### *Vägdagvatten*

Vägdagvatten inom planområdet föreslås hanteras i vägdiken i linje med Österåkers kommuns dagvattenstrategi, för att efter det ledas till recipient. I dagvattenstrategin anges att: ”Vägdagvatten bör i största möjliga mån avledas med hjälp av vägdiken så att dagvattnet renas lokalt innan avledning sker till recipient eller förbinds till allmän dagvattenanläggning”.

Föroreningsberäkningarna har visat att vägdiken bidrar som renande åtgärd för vägdagvattnet och bidrar till att riktvärden för dagvattenkvalitet i Österåkers kommun kan uppnås.

#### *Dagvatten från hårdgjorda ytor inom industriområdet*

Föreslagna åtgärder i dagvattenutredning kan anpassas efter verksamheterna inom respektive fastighet. Viktigt är dock att riktvärden för dagvattenkvalitet kan uppfyllas och att uppnå MKN inte försvåras. Föreslagen dagvattenhantering utgår ifrån att hög reningsgrad kan uppnås, samt att åtgärden ska kunna tillämpas inom befintlig fastighet med befintlig verksamhet. Det föreslås att dagvatten från hårdgjorda ytor inom industriområdet avvattnas mot makadamdiken där det kan fördröjas och renas innan det släpps till kommunalt dagvattenledningsnät och recipient. Det är av betydelse att marken inom respektive fastighet höjdsätts med fall från byggnader och mot diken, vilket även har betydelse vid skyfall.

#### *Dagvattenhantering från hårdgjord yta inom Bussdepå*

För hårdgjord yta inom bussdepån föreslås att dagvatten hanteras och renas i avsättningsmagasin och oljeavskiljare. Avsättningsmagasin har relativt hög reningseffekt och kan både rena och fördröja dagvatten. Vidare ger en underjordisk anläggning möjlighet att avleda dagvatten från bussdepåns relativt stora hårdgjorda yta via brunnar eller dagvattenrännor även kallat linjeavvattning.

Allt dagvatten från bussdepån ska renas i en oljeavskiljare med bästa möjliga teknik, enligt svensk standard, samt med by-pass funktion som vid skyfall kan säkerställa funktionen i avsättningsmagasinet. Avsättningsmagasin bör även utformas med katastrofskydd utifrån den verksamhet som ska bedrivas inom området, för att förhindra föroreningar att nå recipient i händelse av tillbud. Skötsel och byten av oljeavskiljande filter i avsättningsmagasinet ansvarar fastighetsägaren för.

#### *Dagvatten från takytor och grönområde*

Dagvatten från takytor och grönområde bedöms som relativt rent och med avseende på rening är det inte behov för att vidta någon åtgärd innan det kan släppas till kommunalt ledningsnät och recipient.

Grönområdena ligger i anslutning till Åkers kanal enligt föreslagen utformning av planområdet vid utbyggnad av bussdepå. Fördröjning ses därmed heller inte som nödvändig.

#### *Förslag översvämningssäkring*

Planområdet är som tidigare beskrivet ett område där det vid extrema regn riskerar att samlas vatten, och översvämmas. Det är framför allt inom fastighet 2:26 det är risk för översvämning, då detta är ett så kallat instängt område.

Vid exploatering av planområdet enligt föreslagen utformning förändras byggnaden inom 2:26 och ett av ”benen” på den nuvarande U-formade byggnaden tas bort och ersätts av uppställningsplatser för bussar. Detta tillsammans med att byggnader höjdsätts med fall från byggnader, minimerar risken för att vatten samlas upp mot

byggnader och därmed även att stora vattendjup kan uppstå.

Vidare föreslås att ansvarig för verksamhetsområdet för dagvatten ser över den vattenförande kapaciteten i befintligt dike sydväst om fastighet 2:26 och att eventuella nödvändiga åtgärder, i form av exempelvis vall, tillämpas inom fastighet 2:26 norr om diket, för att hindra vatten att vid stora flöden gå in på fastighet 2:26.

Det är också av stor betydelse att höjdsättningen inom planområdet ses över och anpassas till ny/föreslagen dagvattenhantering, och att marken närmast byggnader ges en lutning från byggnaden.

#### *Föroreningsmängder i dagvattnet*

I dagsläget finns ingen rening i området vilket innebär att föroreningarna sprids med dagvattnet till recipienterna Åkers kanal och Tunafjärden. Ytvatten i området avleds via dike och det kan antas att en mindre mängd föroreningar fastläggs i detta.

Vid både befintliga förhållanden och vid exploatering enligt planförslag överstiger de beräknade föroreningskoncentrationerna flertalet riktvärden, förhållanden som förvärras vid exploateringen om inte reningsåtgärder vidtas. De föreslagna reningsåtgärderna kan ses i flödesschemat i Figur 14.

Tabell 2. Föroreningsmängder och koncentrationer i nuläget och vid exploatering utan åtgärder för dagvatten, röd text indikerar att riktvärden överskrids.

Ämne	Föroreningskoncentrationer			Föroreningsmängder			
	Enhet	Riktvärden	Nuläge	Planförslag utan åtgärder	Enhet	Nuläge	Planförslag utan rening
P	µg/l	160	146	152	kg/år	4,2	4,8
N	µg/l	2 000	1 680	1 640	kg/år	48	52
Pb	µg/l	8,0	17	22	kg/år	0,5	0,7
Cu	µg/l	18	27	31	kg/år	0,76	0,99
Zn	µg/l	75	121	142	kg/år	3,5	4,5
Cd	µg/l	0,40	0,77	0,77	kg/år	0,022	0,023
Cr	µg/l	10	9,4	11	kg/år	0,27	0,35
Ni	µg/l	15	7,0	7,0	kg/år	0,2	0,2
Hg	µg/l	0,030	0,054	0,069	kg/år	0,002	0,002
SS	µg/l	40 000	88 315	111 512	kg/år	2 530	3 525
Olja	µg/l	400	893	908	kg/år	26	29
BaP	µg/l	0,030	0,056	0,058	kg/år	0,002	0,002
TBT	µg/l	-	0,070	0,054	kg/år	0,002	0,002

Tabell 3. Föroreningsmängder och koncentrationer efter exploatering med föreslagna reningsåtgärder.

Ämne	Föroreningskoncentrationer		Föroreningsmängder		Beräknad reduktion*		
	Enhet	Riktvärden	Planförslag med rening	Enhet	Planförslag med åtgärder	Nuläge	Utan rening
P	µg/l	160	77	kg/år	2,4	42 %	49 %
N	µg/l	2 000	1 305	kg/år	41	14 %	20 %
Pb	µg/l	8,0	6	kg/år	0,2	64 %	74 %
Cu	µg/l	18	11	kg/år	0,35	55 %	65 %
Zn	µg/l	75	41	kg/år	1,3	63 %	71 %
Cd	µg/l	0,40	0,3	kg/år	0,011	52 %	54 %
Cr	µg/l	10	4,0	kg/år	0,1	54 %	64 %
Ni	µg/l	15	2,6	kg/år	0,08	59 %	63 %
Hg	µg/l	0,03	0,03	kg/år	0,001	29 %	49 %
SS	µg/l	40 000	29 380	kg/år	925	63 %	74 %
Olja	µg/l	400	182	kg/år	5,7	78 %	80 %
<b>BaP</b>	µg/l	0,03	0,03	kg/år	0,001	44 %	50 %
<b>TBT</b>	µg/l	-	0,03	kg/år	0,001	57 %	57 %

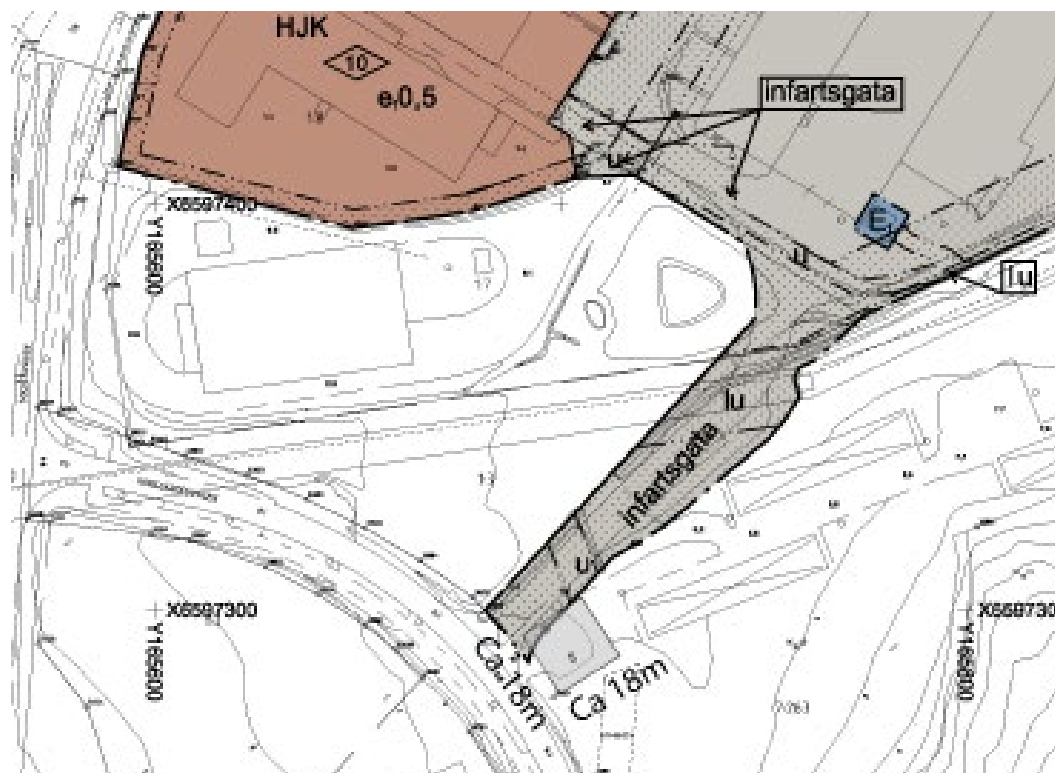
Föroreningsberäkningar för planområdet med föreslagna dagvattenhanteringsåtgärder har visat att riktlinjer för dagvattenkvalitet enligt Österåkers kommun kan uppfyllas, samt att föroreningsmängder från planområdet kan minskas vid användning av reningsåtgärder jämfört med dagens situation.

#### *Sandkilsverkets dagvattendamm*

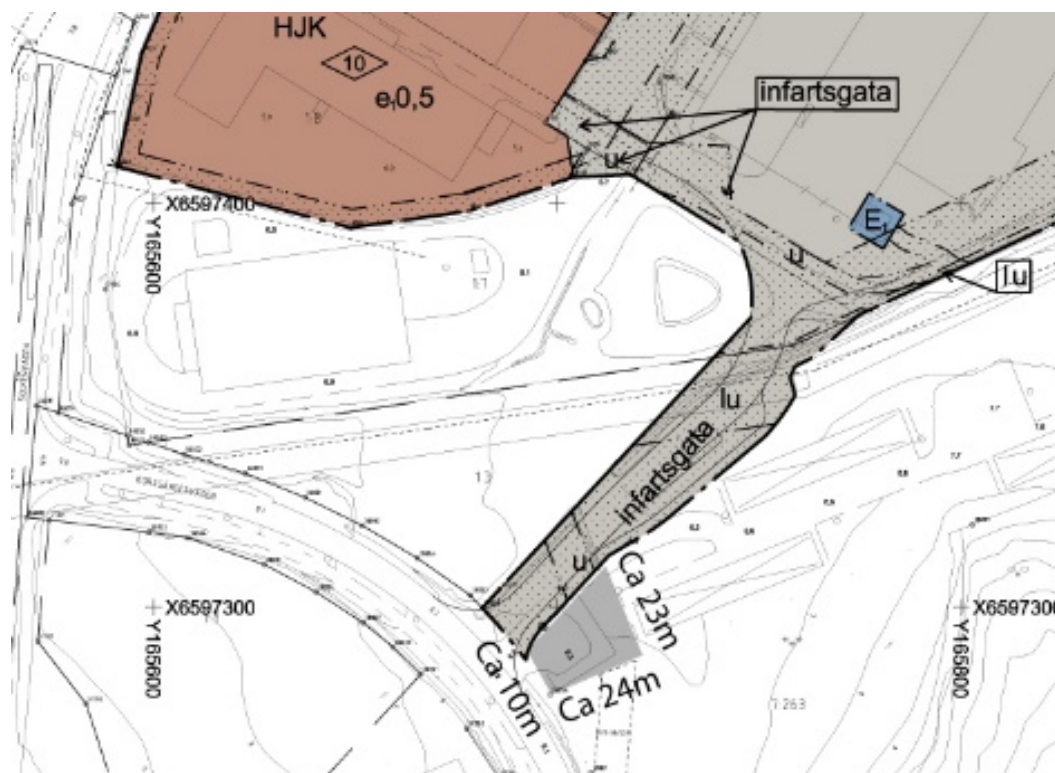
Vid E.ON:s fjärrvärmeanläggning Sandkilsverket finns två nyligen anlagda dagvattendamm i form av en mindre fördamm och en större huvuddamm. Dammarna renar vattnet som kommer från Sandkilsverket innan det leds vidare till ett dike som mynnar i Åkers kanal. I samrådsförslaget innebar dragningen av infartsgatan till bussdepån dock att dammarna behövde flyttas. Ett särskilt PM (*Dimensionering av ny dagvattendamm enligt P110, Åkersberga, 2016-12-13*) upprättades av Structor i december 2016 där flytten studerats närmare. Inför granskningen har det dock framkommit att E.ON behöver utöka sin verksamhet varför dragningen av infartsgatan har reviderats något för att inte behöva flytta evakueringsdammarna för att kunna genomföra detaljplaneförslaget för Säbydepån.

#### **Avfall**

En återvinningsstation är idag belägen på Korsgärdesvägen där den nya infartsgatan till depån är planerad. Återvinningsstationen behöver få ett nytt läge när den nya infartsgatan anläggs. Den föreslagna nya lokaliseringen av återvinningsstationen kan ses i Figur 17. Exploatören står för eventuella kostnader som uppkommer vid återvinningsstationens flytt. Återvinningsstationen föreslås även fortsättningsvis vara belägen på ej detaljplanerad mark.



Figur 16. Visar ytan som upptas av återvinningsstationen i dagsläget. Ytan är ca 18 x 18 meter. Den nya infartsgatan kan komma att påverka den yta som upptas av återvinningsstationen.



Figur 17. Visar den yta som finns tillgänglig för återvinningsstationen efter det att infartsgatan har anlagts. I fall det kommer att krävas en flytt av återvinningsstationen visar bilden att det finns tillräckligt med yta för att den ska rymmas i anslutning till infartsgatan.

Hämtning av hushållsavfall inom Österåkers kommun sköts av entreprenör.

### **Energiförsörjning**

E.ON Elnät Sverige AB svarar genom nätkoncession för elförsörjningen inom planområdet. Ny bebyggelse ansluts till elnätet.

Vattenfall har en regionalt viktig luftanläggning som löper längs kanten av planområdet i söder och korsar den nya infartsgatan. Luftledningarna med spänningsnivåer över 55 kV har ett horisontellt säkerhetsområde om 6 meter och 4 meter vertikalt avstånd från luftledningens fasar. För att säkerställa att inga förändringar sker i marknivåerna som kan påverka säkerhetsavstånden till högspänningsledningen införs ett l-område på plankartan.

E.ON Elnät har en transformatorstation inom planområdet och även två markförlagda 20 kV-högspänningskablar. Transformatorstationen och erforderligt säkerhetsavstånd markeras som ett E-område på plankartan medan högspänningskablarna markeras som ett u-område som innebär att marken ska vara tillgänglig för underjordiska ledningar.

### **IT-infrastruktur**

Befintlig bebyggelse är ansluten till Stadsnätsbolagets optofiberledningar vilket även den nya bebyggelsen föreslås bli.

### **Fjärrvärme**

Det finns ett flertal fjärrvärmeledningar inom planområdet men bedömningen är att genomförandet av detaljplanen inte kommer att påverka några fjärrvärmeledningar. I de fall det skulle vara aktuellt med en flytt eller ombyggnad av tekniska anläggningar såsom fjärrvärmeledningar bekostas det av exploitören eller de som begär/initierar en flytt av anläggningen.

## **Hälsa och säkerhet**

### **Buller**

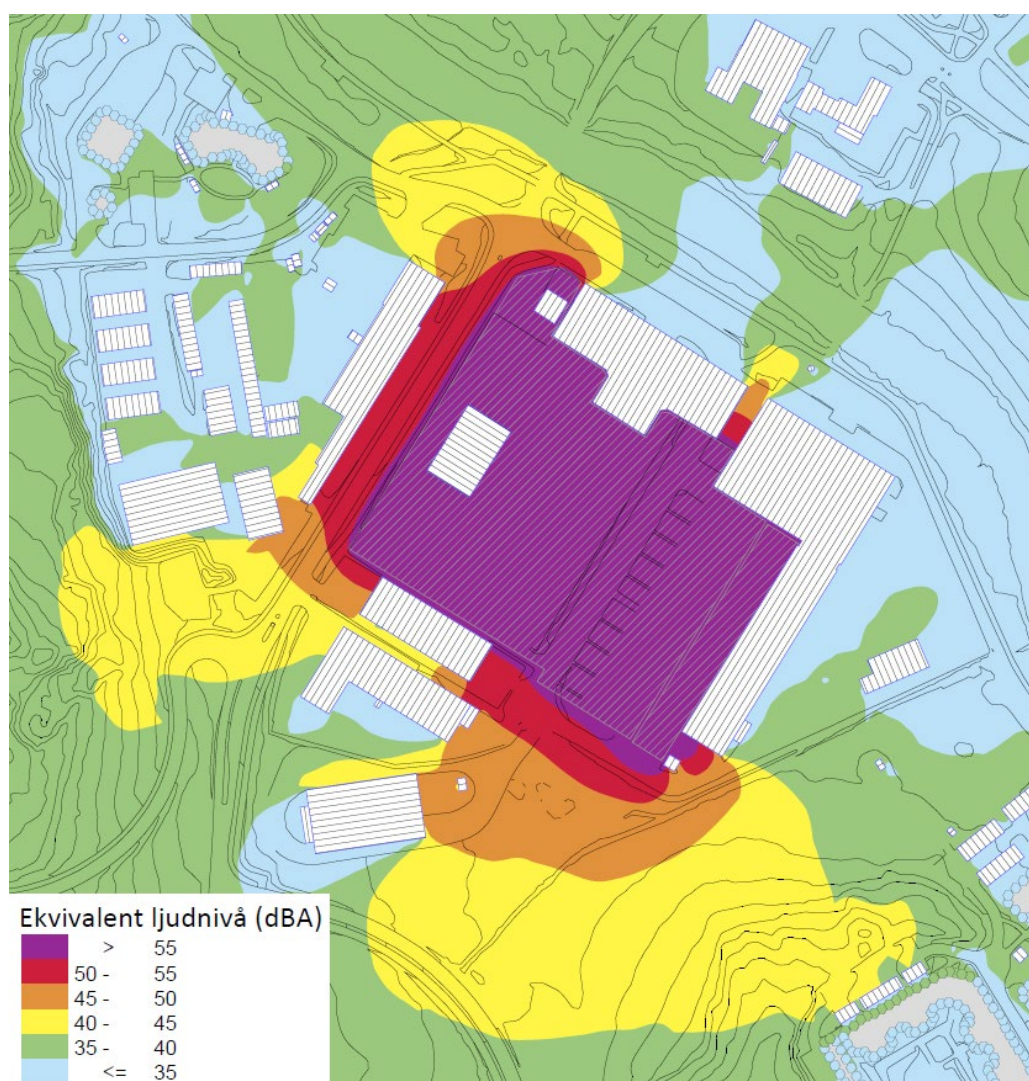
En bullerutredning för planförslaget har tagits fram av Johansson Akustik i december 2016 (*Säby Bussdepå Bullerutredning, 2016-12-27*), reviderad april 2018 (*DP Säbydepå – buller vid Hildestrandsvägen 1, 2018-04-17*). I utredningen redovisas beräknade bullernivåer för trafik- och industribuller inom planområdet samt påverkan på omgivningen.

### *Trafikbuller*

Buller från trafik på allmänna vägar inom och kring planområdet ger upphov till nivåer över riktvärdet 55 dBA dygnsekvivalent ljudnivå och 70 dBA maxnivå vid bostad och uteplats inom fastigheten Åkerstorp 31:26 i korsningen Sockenvägen-Hildestrandsvägen. Dessa värden överskrids även i dag och den trafikökning som kommer att ske beror på allmän trafikökning och inte på förändringarna inom detaljplanen. Eventuella åtgärder mot buller i befintliga miljöer sker inom ramen för kommunala och nationella åtgärdsprogram. Buller från transporter (bussar och personbilar) i planförslaget ger ett försumbart bidrag till det totala trafikbullret.

### *Industribuller*

Buller från bussar inne på depån klassas som industribuller, vilket hanteras i Naturvårdsverkets vägledning om industri- och annat verksamhetsbuller. Beräkningarna visar att verksamheten på depån uppfyller Naturvårdsverkets vägledning om industribuller vid samtliga närliggande bostäder samt för den närliggande förskolan vid Säbygårdsvägen. Det dimensionerande fallet är nattperioden då samtliga bussar lämnar depån under tidig morgon. Nivån är beräknad för om 100 bussar lämnar depån under 2 timmar. Ljudnivå vid närmsta bostad blir då knappt 40 dBA ekvivalentnivå och knappt 55 dBA maxnivå. Under dagtid, kvällar och helger klaras också Naturvårdsverkets vägledning med marginal.



Figur 18. Ekvivalent ljudnivå om 100 bussar lämnar depån under två timmar. Figur: Johansson Akustik.

### **Risk och säkerhet**

En riskanalys har tagits fram av Brandskyddslaget (*Risikanalys Säbydepån, 2016-12-13*). Med avseende på skadehändelser med akuta konsekvenser för liv och hälsa bedöms verksamheterna inom en bussdepå innebära relativt begränsade riskkällor som bedöms kunna påverka risknivån i kringliggande områden. De skadehändelser som bör beaktas är förknippade med hantering av brandfarlig vara, brand i byggnad



och/eller bussar.

Utifrån den riskinventering som tagits fram redovisas risker både inom planområdet och risker utifrån som kan påverka depåverksamheten. De verksamheter inom planområdet som identifierats är kollision med annan fordonstrafik eller gång- och cykeltrafik, olycka vid hantering av brandfarlig vara samt brand inom anläggningen. Risker inom närområdet som kan påverka den planerade verksamheten är brand i omgivande verksamheter och dammexplosion i Sandkilsverket.

#### *Kollision*

Vid in- och utfart från depån finns risk för kollision med andra fordon eller påkörning av gång- och cykeltrafikanter. Scenariot bedöms innebära låg risk. Inga åtgärder bedöms nödvändiga för att hantera scenariot.

#### *Brandfarliga varor*

Hantering av brandfarlig vara innebär en ökad sannolikhet för brand och explosion. Den planerade hanteringen av oljor, spillolja, spolarvätska med mera kommer att ske inomhus i verkstads- och administrationsbyggnaden. Det innebär att huvudsaklig påverkan sker inom den aktuella byggnaden. En omfattande olycka kan leda till större brand som kan spridas till omgivningen. Sannolikheten för spridning utanför den aktuella byggnaden är dock mycket låg. Konsekvenserna vid en olycka bedöms också bli låga. Scenariot bedöms innebära låg risk för påverkan mot omgivningen. Inga åtgärder kopplat till planförslaget bedöms därför nödvändiga för att hantera scenariot.

#### *Brand*

En brand kan uppstå till följd av olika anledningar. Brand kan uppstå både i byggnad och i bussar. En brand i byggnad bedöms huvudsakligen påverka byggnaden. Brandspridning till byggnader utanför verksamheten bedöms inte vara troligt då projektering av byggnaderna ska följa gällande byggregler. Sannolikheten för att en brand ska uppstå i uppställda bussar är mycket liten. Konsekvenserna av en olycka kan bli omfattande när det gäller egendomsskador, men bedöms bli små när det gäller personskador. Något behov av åtgärder bedöms inte föreligga men det bör övervägas om avståndet mellan fastighetsgräns och uppställningsplats för bussar bör ökas för att minska risken för brandspridning. För att förhindra att en eventuell depåbyggnad byggs för nära angränsande verksamheter (handel, industri, kontor) planläggs marken inom 4,5 meter på båda sidor av framtida fastighetsgräns som prickmark ("byggnad får inte uppföras").

#### *Sandkilsverket*

Gällande Sandkilsverket så kan hantering av pellets och träflis innebära risk för dammexplosion. Anläggningen ska vara dimensionerad med hänsyn till detta scenario och explosionsavlastningar ska finnas. Avståndet till anläggningen är 100 meter. Påverkan mot depåområdet vid en olycka bedöms vara mycket begränsad. Sannolikheten för olycka är också liten. Scenariot bedöms därför inte föranleda något behov av säkerhetshöjande åtgärder kopplat till utformningen av planförslaget.

#### *Transporter av farligt gods*

Det är sannolikt att det kommer transporteras en viss mängd farligt gods efter Sockenvägen. Huruvida dessa transporter kommer att öka eller minska i framtiden är svårt att bedöma i dagsläget. Trafiken efter Sockenvägen till bussdepån kommer att minska när planförslaget genomförs, eftersom den nya infartsgatan för bussarna kommer att avlasta Sockenvägen. Den del av Sockenvägen som inte berörs av planförslaget är relativt rak med goda siktförhållanden med GC-trafiken separerad från vägen. Det sammantaget med den låga hastigheten reducerar risken för avåkningsolyckor men också för påkörningsolyckor. Säbybron och korsningen Sockenvägen–Norrövägen–Sandkilsgatan ingår i planförslaget. Korsningen kommer att utformas som en cirkulationsplats vilket reducerar olycksrisken. Säbybron utformas med separerade GC-trafik. Eftersom det inom planområdet mestadels är uppställningsplats för bussar och parkeringsyta och ingen stadigvarande vistelse inom området behövs inga ytterligare riskreducerande åtgärder inom planområdet. Det är viktigt att under byggskedet ta hänsyn till de transporter av farligt gods som transporteras efter Sockenvägen.

#### **Skred, ras och sättningsbenägenhet**

I kommunens Klimat- och sårbarhetsanalys har områden kring Åkers kanal konstaterats ha störst risk för spontana skred. Framförallt har området kring Åkers kanal ökad risk för provocerade skred. Flera aspekter ligger till grund för områdets skredrisk; lösa leror, landskapets topografiska förutsättningar, ogynnsamma markförhållanden samt befintlig exploatering invid kanalen. I kombination med en framtida ökning av extremväder, regn med lång återkomsttid ökar även risken för skred och förändrat flödesmönster i Åkers kanal.

Structor Geoteknik Stockholm AB har under 2018 reviderat den under 2017 gjorda marktekniska undersökningen (*Markteknisk undersökningsrapport Geoteknik, 2018-05-29*) för den planerade bron över Åkers kanal. Ramböll Sverige AB har kompletterat den marktekniska undersökningen från 2017 under 2018 (*Geoteknik för detaljplan Säbydepån, 2018-06-18*) för hela planområdet.

Marken inom detaljplaneområdet är i stort sett plan och stabilitetsberäkningar visar att detaljplaneområdets totalstabilitet är tillfredsställande med undantag för partiet närmast Säbybron. För detta parti är det viktigt att projektering/framtagandet av bygghandlingar för nya Säbybron tillsammans med anslutningsvägar/korsning för GC-stråk inkluderar stabilitetsberäkningar och att grundförstärkningsåtgärder utförs så att stabiliteten säkerställs.

Då planområdet är sättningskänsligt och det enligt bedömning redan pågår sättningar i området rekommenderas att all tillskottsbelastning inom området lastkompenseras. Urgrävning och återfyllning med lättare massor rekommenderas för att undvika långtidsbundna sättningar.

För de nya byggnaderna rekommenderas pågrundläggning ner till fast botten. Vidare kommer pågående sättningar att generera påhängslaster vilket ska beaktas vid val av påle/genomförande.

Med avseende på vibrationer rekommenderas att grundläggningen av byggnader

och anläggningar utreds med hänsyn till närliggande byggnaders grundläggning och störningskänslig verksamhet och om behov föreligger upprättas ett kontrollprogram inför byggskedet. Vidare kan det behöva beaktas i vilken ordning pålar slås för att minimera omgivningspåverkan. Vibrationer i samband med pålning och eventuell spontning kan komma att behöva beaktas och begränsas för att de inte ska medföra skador.

Vid schakter kan åtgärder behöva vidtas för att inte orsaka utdränering/grundvattensänkning som kan medföra skadliga sättningar på befintliga grundläggningar.

### ***Klimatanpassning***

Klimatanpassning innebär att säkerställa och anpassa planförslaget till kommande förändringar i klimat.

Ett förändrat havsvattenstånd påverkar inte planområdet direkt då slussen nedströms planområdet reglerar vattennivån. Det är snarare avrinningsområdet uppströms slussen som är avgörande för tillrinningen och vattennivån i Åkers kanal. Tillrinning till Åkers kanal kommer ursprungligen från uppströms liggande avrinningsområde och sjön Garnsviken. Enligt Österåkers kommuns Klimat- och sårbarhetsanalys (2016) förväntas den totala medeltillrinningen i Åkers kanal variera fram till slutet på seklet. Fram till år 2050 förväntas den totala medeltillrinningen öka, för att sedan minska fram till år 2100. Samtidigt kommer flödesmönstret variera under året och de längre återkomsttiderna med högre tillrinning kommer minska i Österåkers kommun. Därav kan det konstateras att höga vattennivåer och flöden till Åkers kanal kommer att minska, vilket resulterar i minskad risk för översvämning.

Enligt den kommunövergripande skyfallskartering som togs fram 2015 av DHI finns en sannolikhet att planområdet påverkas av ett skyfall med 100 års återkomsttid baserat på dagens klimat. Karteringen har utgått från vattendjup, utbredning och strömningsvägar men inte varaktigheten på översvämning, vilket bör hållas i åtanke vid vidare konsekvensbedömning. Enligt karteringen kan planområdet påverkas av lokala översvämningar med ett vattendjup upp mot 1 meter, detta gäller framförallt fastigheten Säby 2:26, vilket kan utgöra en fara för allmänheten, d.v.s. en hälso- och säkerhetsaspekt. Därav kan det antas att vid ett fortsatt förändrat klimat riskerar planområdet att påverkas av stabilitetsproblem och lokala översvämningar.

Utan åtgärder bedöms planområdet omfattas av översvämningrisker vid en framtida klimatförändring. Med utförda åtgärder i form av höjdsättning, säkra avrinningsvägar och dimensionering av planområdets dagvattensystem i enlighet med den reviderade dagvattenutredningen som dimensionerat med klimatfaktorn 1,25 bedöms risken för översvämning minska vid skyfall, enligt MKB:n, till en nivå som enligt kommunen bedöms vara utan risk för människors hälsa.

## ADMINISTRATIVA FRÅGOR

### Tidplan

Detaljplanen beräknas i dagsläget bli antagen av Kommunfullmäktige under år 2020. Bygandet av Säbybron beräknas till ungefär två och ett halvt år och kan vara klart under 2022.

### Genomförandetid

Genomförandetiden är 5 år efter det att detaljplanen vunnit laga kraft. Begreppet genomförandetid innebär att planens ”giltighetstid” kan begränsas. Under genomförandetiden får detaljplanen 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.

Genomförandetiden för planområdet är vald utifrån planområdets läge inom Åkersberga tätort. I centrala lägen är det viktigt att ha en flexibilitet i planeringen allt för att kunna möta eventuella ändrade behov i framtiden.

### Ansvarsfördelning

Ansvarsfördelningen mellan kommunen, Österåkersvatten AB och exploatören, vid genomförande av exploateringen, specificeras och regleras i exploateringsavtal. Avtalet avser att reglera marköverlåtelse och fastighetsbildningar, utbyggnad av gemensamma och allmänna anläggningar samt kostnadsfördelningar mellan de ingående parterna inom planområdet.

Österåkers kommun ansvarar för och bekostar projektering, upphandling, samordning och ombyggnad av Sockenvägen, Säbybron och parkmarken vid Åkers kanal, d.v.s. all allmän platsmark inom detaljplanen. Kommunen ansvarar för framtida drift och underhåll av dessa.

Vidare ansvarar Österåkers kommun för projektering och bygandet av den nya infart som skall ansluta planområdet till Korsgärdesvägen. Kommunen ansvarar för ansökan om lantmäteriförrättning avseende denna infart. All fastighetsbildning inom området som krävs för planens genomförande bekostas av exploatören. Eventuell senare fastighetsbildning inom kvartermarken ansökes och bekostas av berörda exploatörer.

Exploatören kommer, genom marköverlåtelseavtal, förvärva infartsgatan tillsammans med Sandkilsvägen (del av Säby 2:24) när detaljplanen vinner laga kraft.

Exploatören ansvarar för, och bekostar övriga gemensamma anläggningar inom planområdet. Kommunen står sedan för granskning och godkännande. Detta kommer att behandlas vidare i exploateringsavtalet.

Exploatören inom området har det samlade ekonomiska och administrativa ansvaret för utbyggnad av kvartersmark i enlighet med detaljplanen, de tecknade avtalen samt dess bilagor.

Fastighetsägarna ansvarar för framtida drift och underhåll av anläggningar inom

kvartersmarken samt av s.k. servisledningar från VA-huvudmannens anslutningspunkter.

Anläggningar på kvartersmark som är gemensamma och till nytta för flera fastigheter inom området kommer, efter erforderliga anläggningsförrättningar, inrättas som gemensamhetsanläggningar och förvaltas gemensamt. Initiativet till bildande av gemensamhetsanläggningar inom planområdet vilar på fastighetsägare.

### Huvudmannaskap

Kommunen är huvudman för allmän plats inom planområdet. Det kommunala huvudmannaskapet innebär att det är kommunen som, efter iordningställande, ansvarar för drift och underhåll av allmänna anläggningar inom planområdet. I denna detaljplan utgörs de allmänna anläggningarna av Sockenvägen och Säbybron samt parkmark vid Åkers kanal.

Planområdet kommer att innefatta kvartersmark samt gemensamma anläggningar för vilken exploatören inom området initialt bär ansvar. Den nya vägsträckningen från planområdet till Korsgärdesvägen kommer att vara belägen på kvartersmark.

### Avtal och ekonomiska frågor

År 2020 slöt Österåkers kommun, genom kommunstyrelsen, ett markoptionsavtal med exploatören. Markoptionsavtalet reglerar förutsättningar för marköverlåtelsen och kostnaden för anläggandet av den nya vägsträckningen mellan planområdet och Korsgärdesvägen. Vidare avser kommunen teckna ett exploateringsavtal med exploatören i vilket man reglerar ansvars- och kostnadsfördelningen mellan parterna för övriga åtgärder nödvändiga för detaljplanens genomförande. Sådana åtgärder innefattar bl.a. fastighetsbildningar samt utbyggnad av infrastruktur. Exploatören är ansvarig för genomförandet av iordningställandet av nya infartsgator på kvartersmark, dagvattenhanteringen, markförvärv samt för övrigt färdigställande av marken. Exploatören svarar för de kostnader som är förenliga med dessa åtgärder. Vidare ansvarar och bekostar exploatören nödvändiga saneringsarbeten inom exploateringsområdet enligt överenskommelser och markoptionsavtal.

Exploatören bekostar en eventuell flytt av den befintliga återvinningsstationen som kan komma att krävas för iordningställandet av denna infartsgata samt för de kostnader som är förenade med denna åtgärd.

Exploatören svarar för kostnader för anslutning av inom detaljplaneområdet belägna fastigheter till E.ON Sverige AB:s eldistributionsnät. Detta regleras i avtal som upprättas mellan exploatören och eldistributören.

Exploatören svarar för kostnader för anslutning av, inom detaljplaneområdet belägna, fastigheter till Österåkersvattens VA-anläggning. VA-ledningar för den nya bebyggelsen föreslås anslutas till det kommunala VA-nätet och rättighet för VA-ledningarna föreslås bildas. Kostnader för eventuell inskrivning svarar exploatören för. Dagvattenhanteringen sker inom den egna fastigheten och i enlighet med framtagna dagvattenutredning.

Exploatören ersätter kommunen för kostnaderna för detaljplanearbetet i enlighet med upprättat planeringsavtal. Ingen ytterligare planavgift ska erläggas vid bygglov.

## Sammanställning av planens konsekvenser

### Ekologiska- och sociala konsekvenser

Planförslaget bedöms var i enlighet med intentionerna i översiktsplanen. De sociala konsekvenserna av buller och trafik vid byggnation av depån bedöms som obetydliga eller positiva eftersom detaljplanen klarar Naturvårdsverkets vägledning under dagtid, kvällar och helger väl. Buller från transporter (bussar och personbilar) ger ett försumbart bidrag till det totala trafikbullret, trafikökningen som beräknas beror på allmän trafikökning och inte på förändringarna inom detaljplanen.

Den övergripande bedömningen av risk- och säkerhetsfrågorna i området är att riskerna är låga, och konsekvenserna bedöms vara små eller obetydliga. Inga direkta skyddsåtgärder bedöms vara nödvändiga vid planens genomförande.

Den nya bussdepån ger bättre förutsättningar för bättre busstrafik i Åkersberga. Den ökade bussdepån bidrar till att förbättra möjligheten för utveckling av kollektivtrafiken och gör att det kollektiva resandet kan förväntas öka. Detta kan leda till minskade koldioxidutsläpp vilket ur klimathänseende är en positiv konsekvens. Ett ökat kollektivt resande kan även leda till att buller från vägtrafik minskar och en förbättring av luftkvaliteten. Placeringen av bussdepån är inom ett industriområde som redan idag inrymmer depåverksamhet. Detta innebär att marken redan är ianspråktagen och att ingen oexploaterad mark behöver tas i anspråk. I och med att den tunga trafiken vid Sockenvägen-Sandkilsvägen intill Åkers kanal minskar bedöms planförslaget ha positiv inverkan på både trafiksäkerheten men också kulturmiljön, vilket leder till obetydliga eller positiva konsekvenser.

Då VA-systemet kompletteras med en reningsanläggning enligt dagvattenutredningen bedöms dagvattnet från planområdet renas i tillräckligt hög grad för att undvika spridning av föroreningar och bidra till möjligheten att uppnå god ekologisk och kemisk status i Åkers kanal.

Konsekvenserna för markföroreningssituationen bedöms bli små eller obetydliga i och med planförslaget då haltnivåerna av föroreningar är låga inom området. När schaktmassor tas bort och omhändertas bedöms positiva konsekvenser uppstå för markmiljön, förutsatt att det görs korrekt. Planförslaget innebär att området kan anpassas efter de förväntade klimatförändringarna. Det är dock viktigt att höjdsättning och dimensionering sker i enlighet med vad som angivits i underlagsutredningarna.

## **Ekonomiska konsekvenser**

### *Ekonomiska konsekvenser för kommunen*

Kommunen får intäker från försäljning av mark avseende gata på kvartersmark inom fastigheterna Säby 2:24 samt Runö 7:108. Vidare ger planförslaget kommunen minskade driftskostnader till följd av försäljning av del av fastigheten Säby 2:24 (Sandkilsvägen). I projektet finns kommunala kostnader för projektering och anläggandet av ny infartsgata vilka kommer finansieras genom erläggandet av ersättning från exploatör. Kommunala kostnader för genomförandet av planförslaget är anläggandet av ny cirkulationsplats och byte av Säbybron. Dessa åtgärderna kommer att finansieras via den kommunala investeringsbudgeten.

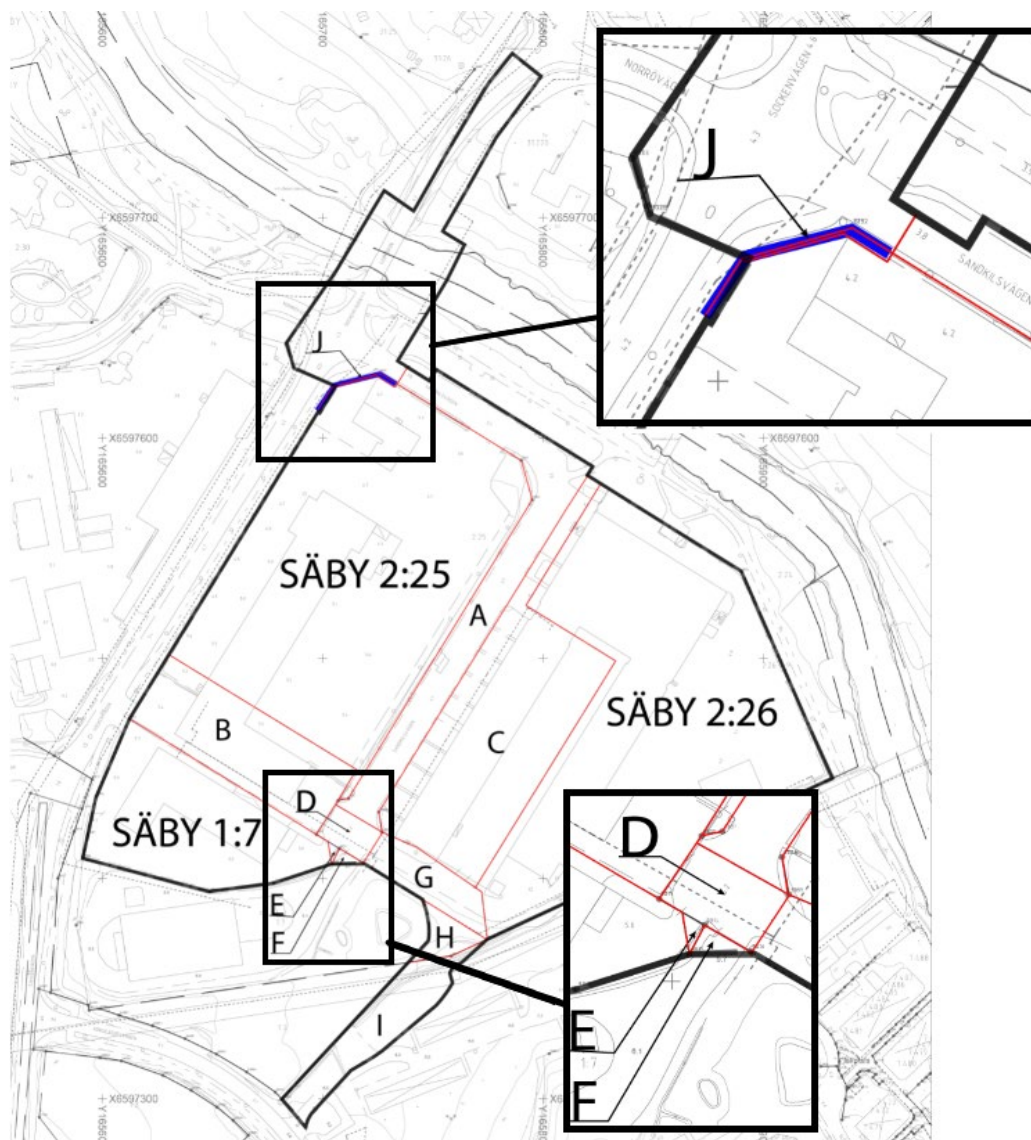
### *Ekonomiska konsekvenser för övriga*

Planen bedöms vara ekonomiskt genomförbar. Exploatören bekostar bygglov som anses nödvändiga. Exploatören har vidare utgifter för markförvärv, erforderlig fastighetsbildning och anslutningsavgifter. Exploatören bekostar den flytt och ombyggnad av allmänna VA-anläggningar som krävs för bussdepåns genomförande inklusive reningsåtgärder för dagvatten. Exploatören bekostar 50% av den breddning av korsningen Sockenvägen-Korsgärdesvägen som måste utföras för planens genomförande. Exploatören erlägger ersättning avseende infartsgatan i samband med att detaljplanen vunnit laga kraft. Exploatören bekostar planteringar och vad som i övrigt gäller gestaltning i enlighet med planbeskrivningen. Exploatören står för eventuella kostnader som uppkommer vid återvinningsstationens flytt.

## **Fastighetsrättsliga konsekvenser**

Ett flertal fastighetsregleringar kommer vara nödvändiga för att genomföra planförslaget. Exploatören står för samtliga förrättningskostnader rörande planens genomförande. Figur 19 och Tabell 4 nedan visar möjliga regleringar inom ramen för detaljplanen. Exploatören ansöker om och bekostar lantmäteriförrättningarna.

Marköverlåtelseavtalet gällande del av Runö 7:108 är villkorat av att ett nyttjanderättsavtal tecknas mellan parterna som säkerställer kommunens fortsatta tillträde till område I. Detta för att möjliggöra driften och underhållet av den återvinningsstation och tillfälliga boende som ligger i anslutning till denna infart. Det föreslås vidare att en gemensamhetsanläggning bildas som tryggar tillträdet för övriga fastighetsägare inom området. Gemensamhetsanläggningen markeras som g-område i plankartan.



Figur 19. Föreslagna fastighetsregleringar inom ramen för detaljplanen.



Tabell 4. Föreslagna fastighetsregleringar inom ramen för detaljplanen, karta över områden återfinns i Figur 19.

Fastighet	Fastighetsrättsliga konsekvenser
Säby 2:24	<p><b>Officialservitut</b> 0117-00/22.1 (utrymme), 0117-00/22.2 (röjningsrätt), 0117-00/22.3 (grindförbud) till förmån för Norrö GA:1 Påverkas ej.</p> <p><b>Avtalsservitut</b> 01-IM4-88/20957.1 (kraftledning). Påverkas ej.</p> <p><b>Avtalsservitut</b> 01-IM4-88/53545.1 (kraftledning). Påverkas ej.</p> <p><b>Ledningsrätt</b> 0117-90/40.1 (starkström). Påverkas ej.</p> <p><b>Ledningsrätt</b> 0117-00/69.1 (Vatten och avlopp). Påverkas ej.</p> <p><b>Ledningsrätt</b> 0117-04/103.1 (fjärrvärme). Påverkas.</p> <p><b>Ledningsrätt</b> 0187-82/48.1 (vatten). Påverkas ej.</p> <p>Fastigheten Säby 2:24 avstår de delar av fastigheten om ca 4 331 m<sup>2</sup> som utgörs av gata, markerat med A i figur 19, till fastigheten Säby 2:25. Området är planlagt som allmän plats, gata. Planläggs för industriändamål.</p>
Säby 2:25	<p><b>Ledningsrätt</b> 0117-04/103.1 (fjärrvärme). Påverkas.</p> <p>Del av fastigheten Säby 2:25 om ca 3 648 m<sup>2</sup> som är markerad med B i figur 19 avstyckas och bildar egen fastighet. Området är planlagt för industriändamål. Den nya fastigheten planläggs för handel, industri och kontor.</p>
Säby 2:26	<p><b>Ledningsrätt</b> 0117-04/103.1 (fjärrvärme). Påverkas.</p> <p><b>Ledningsrätt</b> 0117-90/40.1 (starkström). Påverkas ej.</p> <p><b>Avtalsservitut</b> 01-IM4-88/24348.1 (kraftledning). Påverkas ej.</p> <p>Fastigheten Säby 2:26 avstår den del av fastigheten om ca 7 083 m<sup>2</sup> som är markerad med C i figur 19 till fastigheten Säby 2:25. Området är planlagt för industriändamål. Planläggs för industriändamål.</p>
Säby 2:24	<p>Rättigheter som belastar fastigheten Säby 2:24: Se ovan.</p> <p>Fastigheten Säby 2:24 avstår den del av fastigheten om ca 228 m<sup>2</sup> som är markerad med D i figur 19 till ny registerfastighet för samfällighet och gemensamhetsanläggning. Planlagd som gata. Planläggs för industriändamål.</p>
Säby 1:8	<p><b>Ledningsrätt</b> 0117-04/103.1 (fjärrvärme). Påverkas.</p> <p>Fastigheten Säby 1:8 avstår den del av fastigheten om ca 38 m<sup>2</sup> som är markerad med E i figur 19 till ny registerfastighet för samfällighet och gemensamhetsanläggning. Planlagt för industriändamål. Planläggs för industriändamål</p>
Säby 1:7	<p><b>Ledningsrätt</b> 0117-04/103.1 (fjärrvärme, förmån). Påverkas.</p> <p><b>Ledningsrätt</b> 0117-90/40.1 (starkström). Påverkas ej.</p> <p><b>Avtalsservitut</b> 01-IM4-88/20957.1 (kraftledning). Påverkas ej.</p> <p><b>Avtalsservitut</b> D201400401515:1.1 (fjärrvärme, förmån). Påverkas ej.</p>

	<p><b>Avtalsservitut</b> D201700279564:1.1 (fjärrvärme, förmån). Påverkas ej.</p> <p>Fastigheten Säby 1:7 avstår den del av fastigheten om ca 48 m<sup>2</sup> som är markerad med F i figur 19 till ny registerfastighet för samfällighet och gemensamhetsanläggning. Planlagt för industriändamål. Planläggs för industriändamål.</p>
Säby 2:26	<p>Rättigheter som belastar fastigheten Säby 2:26: Se ovan.</p> <p>Fastigheten Säby 2:26 avstår den del av fastigheten om ca 995 m<sup>2</sup> som är markerad med G i figur 19 till ny registerfastighet för samfällighet och gemensamhetsanläggning. Planlagt för industriändamål. Planläggs för industriändamål.</p>
Säby 1:7	<p>Rättigheter som belastar fastigheten Säby 1:7: Se ovan.</p> <p>Fastigheten Säby 1:7 avstår den del av fastigheten om ca 407 m<sup>2</sup> som är markerad med H i figur 19 till ny registerfastighet för samfällighet och gemensamhetsanläggning. Planlagt för industriändamål. Planläggs för industriändamål.</p>
Runö 7:108	<p><b>Officialservitut</b> 0117-00/93.1 (utrymme). Påverkas ej. <b>Officialservitut</b> 0117-00/93.2 (röjningsrätt). Påverkas ej.</p> <p><b>Ledningsrätt</b> 0117-03/122.1 (starkström). Påverkas ej. <b>Ledningsrätt</b> 0117-03/79.4 (vatten och avlopp). Påverkas ej. <b>Ledningsrätt</b> 0117-04/103.1 (fjärrvärme). Påverkas ej. <b>Ledningsrätt</b> 0117-10/24.1 (vatten och avlopp). Påverkas ej. <b>Ledningsrätt</b> 0117-16/55.1 (starkström). Påverkas ej. <b>Officialservitut</b> 0117-2017/131.1 (utrymme). Påverkas ej. <b>Ledningsrätt</b> 0117-85/14.1 (vatten och avlopp). Påverkas ej.</p> <p><b>Ledningsrätt</b> 0117-90/40.1 (starkström). Påverkas. <b>Officialservitut</b> 0117-92/6.1 (utrymme). Påverkas ej.</p> <p><b>Officialservitut</b> 0117-93/85.1 (väg). Påverkas ej.</p> <p><b>Officialservitut</b> 0117-94/94.3 (belysningsstolpar, förmån). Påverkas ej. <b>Officialservitut</b> 0117-99/55.1 (gång- och cykelväg, förmån). Påverkas ej. <b>Avtalsservitut</b> 0117IM-04/25963.1 (dike). Påverkas ej.</p> <p><b>Ledningsrätt</b> 0187-82/48.1 (vatten). Påverkas ej.</p> <p><b>Avtalsservitut</b> 01-IM4-52/2018 (kraftledning). Påverkas ej. <b>Avtalsservitut</b> 01-IM4-88/16930.1 (kraftledning). Påverkas. <b>Avtalsservitut</b> 01-IM4-88/16931.1 (kraftledning). Påverkas. <b>Avtalsservitut</b> 01-IM4-88/16932.1 (kraftledning). Påverkas. <b>Avtalsservitut</b> 01-IM4-95/26631.1 (gång- och cykelväg, förmån). Påverkas ej.</p> <p>Fastigheten Runö 7:108 avstår den del av fastigheten om ca 1 750 m<sup>2</sup> som är markerad med I i figur 19 till ny registerfastighet för samfällighet och gemensamhetsanläggning. Ej planlagd. Planläggs för industriändamål.</p>
Säby 2:25	<p>Rättigheter som belastar fastigheten Säby 2:25: Se ovan.</p>

	Fastigheten Säby 2:25 avstår den del av fastigheten om ca 15 m <sup>2</sup> som är markerad med J i figur 19 till Säby 2:24. Planlagt för industriändamål. Planläggs som allmän plats, gata.
Säby 4:1	<b>Ledningsrätt</b> 0117-00/69.1 (vatten och avlopp). Påverkas ej. <b>Ledningsrätt</b> 0117-04/103.1 (fjärrvärme). Påverkas ej. <b>Avtalsservitut</b> 0117IM-13/25342.1 (kraftledning). Påverkas ej. <b>Ledningsrätt</b> 0187-82/48.1 (vatten). Påverkas.
Åkerstorp 5:1	<b>Ledningsrätt</b> 0117-04/103.1 (fjärrvärme). Påverkas ej. <b>Avtalsservitut</b> 0117IM-13/25346.1 (kraftledning). Påverkas ej. <b>Ledningsrätt</b> 0187-82/48.1 (vatten). Påverkas.
Åkerstorp 31:1	<b>Ledningsrätt</b> 0115-11/66.1 (vatten). Påverkas ej. <b>Ledningsrätt</b> 0117-01/9.1 (vatten- och avloppsledningar). Påverkas ej. <b>Ledningsrätt</b> 0117-04/103.1 (fjärrvärme). Påverkas ej. <b>Officialservitut</b> 0117-97/64.2 (väg). Påverkas ej. <b>Avtalsservitut</b> 0117IM-13/25380.1 (kraftledning). Påverkas ej. <b>Ledningsrätt</b> 0187-82/48.1 (vatten). Påverkas. <b>Avtalsservitut</b> 01-IM4-35/4538.1 (ledning). Påverkas ej. <b>Avtalsservitut</b> D201400488913:1.1 (infart, förmån). Påverkas ej.
<b>Gemensamhetsanläggningar</b>	
Åkerstorp GA:1	Vägar med tillhörande anordningar och grönområde. Åkerstorp 31:1 är deläggande fastighet. Påverkas ej.

Övrig mark inom detaljplanen planeras för allmän plats; park, gata, och kommer att utgöra en del av den kommunala fastigheten Säby 2:24.

## MEDVERKANDE TJÄNSTEMÄN

Detaljplanen har upprättats av en projektgrupp på Österåkers kommuns Samhällsbyggnadsförvaltning bestående av planarkitekt, exploateringsingenjör, trafikplanerare, miljö- och hälsoinspektör, bygglovshandläggare och miljöplanerare.

Maria Bengs  
Planchef

Peter Jonsson  
Planarkitekt

Matilda Johansson  
Exploateringschef

Max Mossberg  
Exploateringsingenjör



---

# Miljökonsekvensbeskrivning för Detaljplan Säbydepån

---

Upprättad av:  
Sara Nottebohm-Kaiser  
Tara Mellquist

Granskad av:  
Anna Malmlund

Datum: 2018-08-14 Granskningshandling



Ort & Datum: Solna 2018-08-14  
Projektnummer: 5086-001  
Namn: MKB Säbydepån  
granskning

---

## Sammanfattning (icke-teknisk)

På fastigheterna Säby 2:25 och 2:26 planeras en utökning av befintlig bussdepå med ny in- och utfart via Sandkilsvägen söderut till Korsgårdesvägen, se figur 1. I samband med ny in- och utfart föreslås Sandkilsvägens koppling till Sockenvägen stängas. En ny bro över Åkers kanal för bil-, gång- och cykeltrafik möjliggörs direkt sydöst om den befintliga Säbybron, som har nått slutet på sin tekniska livslängd och behöver ersättas. Befintlig byggnad inom fastigheten Säby 2:25 rivs och ersätts med uppställningsyta för cirka 100 bussar samt ny bebyggelse för verkstad, administration, tvätt med mera. Delar av befintlig hantverksbyggnad på Säby 2:26 rivs och andra delar behålls.

Planförslaget möjliggör ny bro, vilket är en tillståndspliktig vattenverksamhet enligt 11 kap i miljöbalken. Planförslaget innebär även att strandskyddet längs Åkers Kanal upphävs. I planområdets norra del tangeras ett torrlägningsföretag (Garnsviken-Vadasjön-Helgösjön-Hederviken). Ändringar i torrlägningsföretag är tillståndspliktigt enligt 11 kap miljöbalken. Den planerade bussdepån (genom tvätthall och motorbränsleanläggningen) är att betrakta som miljöfarlig verksamhet enligt 9 kap. miljöbalken och är därför anmälningspliktig verksamhet.

### Vatten

Utan reningsåtgärd bedöms det samlade utsläppet av förorenat vatten medföra måttliga negativa konsekvenser för Åkers kanal och Trälhavet som utgör recipient. I det fall VA-systemet kompletteras med föreslagna åtgärder bedöms dagvattnet från planområdet renas i tillräckligt hög grad för att undvika spridning av föroreningar och bidra till att uppnå god ekologisk och kemisk status i Åkers kanal. Med vidtagna skyddsåtgärder för dagvattnet bedöms de samlade negativa konsekvenserna vara små för recipient Åkers kanal och Trälhavet, eftersom situationen bedöms förbättras något i relation till nuläget.

### Mark

Planförslaget kommer att innebära en del schakt och hantering av delvis jordmassor. Utifrån det görs bedömningen att föroreningsituationen förbättras i och med att eventuella föroreningar i massor hanteras vid schakt och bortförel.

### Klimatanpassning

Utan åtgärder bedöms planområdet omfattas av översvämningsrisker vid en framtida klimatförändring, detta i enlighet med KSA och SMHI:s rapport.

Med utförda åtgärder i form av höjdsättning och dimensionering av planområdets dagvattensystem, i enlighet med dagvattenutredningen och som minst dimensionerat med klimatfaktorn 1,25, samt implementering av kompletterande åtgärder för att minska risk för översvämmning vid skyfall bedöms konsekvenserna bli små.

Ur ett geotekniskt perspektiv bedöms totalstabiliteten för detaljplaneområdet vara tillfredsställande med undantag för området närmast Säbybron. Vid



Ort & Datum: Solna 2018-08-14  
Projektnummer: 5086-001  
Namn: MKB Säbydepån  
granskning

---

projektering/framtagande av bygghandlingar för nya Säbybron tillsammans med anslutningsvägar/korsning för gång-och cykelstråk måste stabilitetsanalyser och grundförstärkningsåtgärder utföras för att säkerställa att området blir stabilt.

#### Buller och trafik

Beräkningarna visar att verksamheten på depån uppfyller Naturvårdsverkets vägledning om industribuller vid samtliga närliggande bostäder samt för förskolan. Nivån är beräknad för om 100 bussar lämnar depån under 2 timmar. Ljudnivå vid närmsta bostad blir då knappt 40 dBA ekvivalentnivå och knappt 55 dBA maxnivå. Under dagtid, kvällar och helger klaras också Naturvårdsverkets vägledning med marginal.

#### Kulturmiljö, stads- och landskapsbild

Genom hänsyn till kulturmiljövärden vid utformning av depån förväntas ingen betydande påverkan uppstå på Åkers kanal eller kulturmiljön. I och med att den tunga trafiken vid Åkers kanal minskar bedöms planförslaget ha positiv inverkan på kulturmiljön vilket leder till obetydliga eller positiva konsekvenser.

#### Risk och säkerhet

Den övergripande bedömningen är att riskerna i området är låga, och konsekvenserna bedöms vara små eller obetydliga. Inga direkta skyddsåtgärder behöver vidtas för att planen ska kunna genomföras utifrån studerat förslag.



Ort & Datum: Solna 2018-08-14  
Projektnummer: 5086-001  
Namn: MKB Säbydepån  
granskning

---

## Innehåll

1	Inledning.....	7
1.1	Bakgrund .....	7
1.2	Syfte.....	7
1.3	Behovsbedömning och beslut om betydande miljöpåverkan.....	8
2	Lokalisering och områdesbeskrivning .....	8
2.1	Områdesbeskrivning.....	8
2.2	Befintliga verksamheter .....	10
2.3	Planförhållanden .....	10
2.3.1	Översiktsplaner.....	10
2.3.2	Befintliga detaljplaner .....	11
3	Metodik och osäkerheter .....	12
3.1	Bedömningsgrunder .....	12
3.2	Bedömningsteknik.....	12
3.3	Osäkerheter.....	13
4	Avgränsning.....	13
4.1	Geografisk.....	13
4.2	Saklig.....	13
4.3	Tidsmässig .....	14
5	Planförslag och alternativredovisning.....	14
5.1	Planförslag.....	14
5.1.1	Tillstånd till vattenverksamhet och miljöanmälan .....	15
5.1.2	Strandskydd.....	15
5.2	Nollalternativ.....	15
5.3	Övriga alternativ.....	15
5.3.1	Höjdsättning av anläggningen .....	16
5.3.2	Höjdsättning av bron .....	16
5.3.3	Dagvattenlösning öppen damm .....	16
5.3.4	In- och utfart till depån samt EON:s dammar .....	16
5.3.5	Funktioner på depån .....	16
5.3.6	Korsningen Sockenvägen/Sandkilsvägen .....	16
6	Miljökonsekvenser .....	17



Ort & Datum: Solna 2018-08-14  
Projektnummer: 5086-001  
Namn: MKB Säbydepån  
granskning

---

6.1	Vatten (dag- och grundvatten).....	17
6.1.1	Bedömningsgrunder, metodik och osäkerheter .....	17
6.1.2	Nulägesförhållanden .....	21
6.1.3	Nollalternativets miljöpåverkan .....	24
6.1.4	Planförslagets miljöpåverkan .....	24
6.1.5	Förslag till åtgärder.....	27
6.1.6	Konsekvensbedömning .....	31
6.2	Mark, föroreningar i mark och byggnad.....	32
6.2.1	Bedömningsgrunder, metodik och osäkerheter .....	32
6.2.2	Nulägesförhållanden .....	34
6.2.3	Nollalternativets miljöpåverkan .....	36
6.2.4	Planförslagets miljöpåverkan .....	37
6.2.5	Förslag till åtgärder.....	37
6.2.6	Konsekvensbedömning .....	38
6.3	Klimatanpassning .....	38
6.3.1	Bedömningsgrunder, metodik och osäkerheter .....	38
6.3.2	Nulägesförhållanden .....	41
6.3.3	Nollalternativets miljöpåverkan .....	42
6.3.4	Planförslagets miljöpåverkan .....	43
6.3.5	Förslag till åtgärder.....	44
6.3.6	Konsekvensbedömning .....	45
6.4	Buller och trafik .....	45
6.4.1	Bedömningsgrunder, metodik och osäkerheter .....	46
6.4.2	Nulägesförhållanden .....	46
6.4.3	Nollalternativets miljöpåverkan .....	47
6.4.4	Planförslagets miljöpåverkan .....	47
6.4.5	Förslag till åtgärder.....	48
6.4.6	Konsekvensbedömning .....	48
6.5	Kulturmiljö, stads- och landskapsbild.....	49
6.5.1	Bedömningsgrunder, metodik och osäkerheter .....	49
6.5.2	Nulägesförhållanden .....	50
6.5.3	Nollalternativets miljöpåverkan .....	50

---





Ort & Datum: Solna 2018-08-14  
Projektnummer: 5086-001  
Namn: MKB Säbydepån  
granskning

---

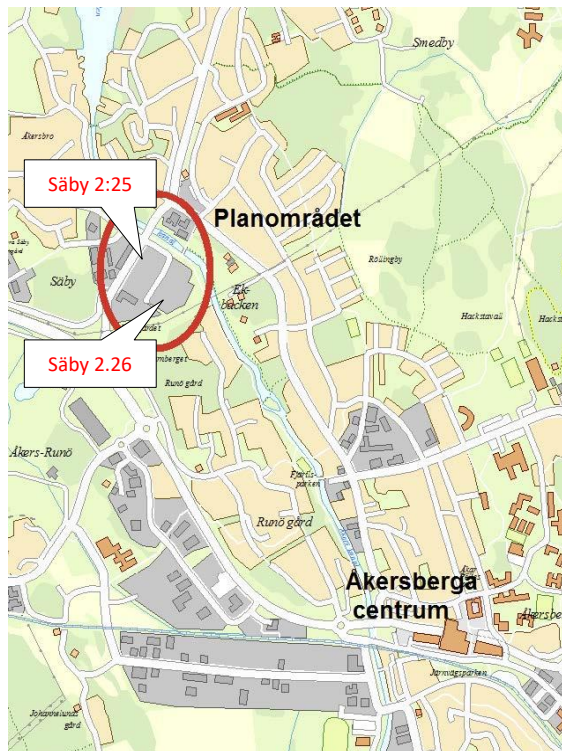
6.5.4	Planförslagets miljöpåverkan .....	50
6.5.5	Förslag till åtgärder.....	50
6.5.6	Konsekvensbedömning .....	50
6.6	Risk och säkerhet.....	51
6.6.1	Bedömningsgrunder, metodik och osäkerheter .....	51
6.6.2	Nulägesförhållanden .....	52
6.6.3	Nollalternativets miljöpåverkan .....	54
6.6.4	Planförslagets miljöpåverkan .....	54
6.6.5	Förslag till åtgärder.....	55
6.6.6	Konsekvensbedömning .....	55
7	Miljökonsekvenser byggskedet .....	57
7.1	Vatten .....	57
7.2	Mark, föroreningar i mark och byggnad.....	57
7.3	Klimat och luft .....	58
7.4	Buller och trafik .....	58
7.5	Kulturmiljö.....	58
7.6	Risk och säkerhet.....	58
8	Avstämning mot miljömål .....	59
8.1.1	Miljö kvalitetsmål (nationella och regionala).....	59
8.1.2	Kommunens miljömål.....	59
9	Samlad konsekvensbedömning .....	60
10	Uppföljning .....	61
10.1	Vatten .....	61
10.2	Mark .....	61
10.3	Klimat.....	61
11	Referenser .....	62



## 1 Inledning

### 1.1 Bakgrund

På fastigheterna Säby 2:25 och 2:26 planeras en utökning av befintlig bussdepå med ny in- och utfart via Sandkilsvägen söderut till Korsgärdesvägen, se figur 1. I samband med ny in- och utfart föreslås Sandkilsvägens koppling till Sockenvägen stängas. En ny bro över Åkers kanal för bil-, gång- och cykeltrafik möjliggörs direkt sydöst om den befintliga Säbybron, som har nått slutet på sin tekniska livslängd och behöver ersättas. Befintlig byggnad inom fastigheten Säby 2:25 rivs och ersätts med uppställningsyta för cirka 100 bussar samt ny bebyggelse för verkstad, administration, tvätt med mera. Delar av befintlig hantverksbyggnad på Säby 2:26 rivs och andra delar behålls.



Figur 1: Översiktskarta med planområdets fastigheter Säby 2:25 & Säby 2:26 markerade.

### 1.2 Syfte

Denna miljökonsekvensbeskrivning (MKB) upprättas inom ramen för planeringen av Säbydepån och är ett underlag till detaljplanen. Dokumentet beskriver vilka miljökonsekvenser planförslaget kan förväntas medföra och syftar till att påverka planförslaget utformning så att de negativa miljökonsekvenserna begränsas. Dokumentet ska fungera som underlag till den kommunala planeringen och i arbetet med att hitta en lämplig utformning av Säbydepån. Arbetet med MKB:n ska integreras med den övriga planeringsprocessen så att konflikter mellan olika intressen tidigt kan identifieras och så att möjligheten att finna miljöanpassade lösningar ökar.



Syftet med MKB:n är att:

- Identifiera och beskriva de direkta och indirekta effekter en utökning av den befintliga bussdepån inom fastigheterna Säby 2:25-26 kan medföra dels på människor, djur, växter, mark, vatten, klimat, landskap och kulturmiljö, dels på hushållningen med mark, vatten och den fysiska miljön i övrigt, dels på annan hushållning med material, råvaror och energi.
- Vidare är syftet att möjliggöra en samlad bedömning av ovan nämnda effekter på människors hälsa och miljön.

### 1.3 Behovsbedömning och beslut om betydande miljöpåverkan

När en ny detaljplan ska upprättas ska den, enligt lagstiftning, genomgå en behovsbedömning för att se om planen kan medföra betydande miljöpåverkan eller inte. Bedömningen ska utgå ifrån kriterier i bilaga 2 och 4 i förordningen om miljökonsekvensbeskrivningar (1998:905). Om planen medför betydande miljöpåverkan ska den genomgå en miljöbedömning och MKB ska upprättas enligt 6 kap miljöbalken. Syftet med miljöbedömningen är att integrera miljöaspekter i planen så att en hållbar utveckling främjas.

Österåkers kommun upprättade en behovsbedömning för planen i maj 2016 (Österåkers kommun, 2016-05-09). Kommunen gjorde bedömningen att detaljplanen medför betydande miljöpåverkan (BMP) enligt 4 kap. 34 § plan- och bygglagen, varför denna MKB tagits fram.

## 2 Lokalisering och områdesbeskrivning

### 2.1 Områdesbeskrivning

Planområdet har en areal på ca 6 ha och omfattar industrimark, vägområden, ett mindre vattenområde (Åkers kanal) samt obebyggd mark intill Korsgärdesvägen. Marken är relativt flack och den största delen av planområdet varierar mellan ca +4 m och +6 m över nollplanet (höjdsystem RH 2000). Se figur 2.

Planområdet är beläget ca 2,5 km nordväst om Åkersberga centrum utmed väg 276, och består av fastigheterna Säby 2:25 och Säby 2:26. Området utgörs idag av befintlig bussdepå med uppställning av bussar, tvätthall och tankning av ca 50 stycken bussar. Inom området finns även Säby hantverkshus med lätt industriverksamhet (flera olika hyresgäster), och Sandkilsvägen löper genom planområdet. Bussar trafikerar Sandkilsvägen mellan uppställning och tvätt/tankning.

Området gränsar till Korsgärdesvägen i söder, Sockenvägen i väst och Åkers kanal passerar genom planområdets nordöstra del. Sockenvägen sträcker sig över Åkers kanal, och den så kallade Säbybron har nått slutet på sin tekniska livslängd och behöver därför ersättas med en ny bro. I öster angränsar planområdet till obebyggd naturmark och lite längre bort ett mindre bostadsområde.



Ort & Datum: Solna 2018-08-14  
Projektnummer: 5086-001  
Namn: MKB Säbydepån  
granskning

Söder om planområdet ligger även E.ON:s fjärrvärmeanläggning, Sandkilsverket. Transporter till och från Sandkilsverket går idag igenom planområdet, längs Sandkilsvägen.

Området runt Åkers kanal utgör ett viktigt grönstråk i Åkersberga. I höjd med planområdet finns ett gångstråk på kanalens västra sida, där planer finns att anlägga ett gångstråk även på den östra sidan för att öka kanalens tillgänglighet och attraktionsvärde.

Åkers kanal som passerar genom planområdets norra del utgör ett riksintresse för kulturmiljövården. Kanalen anlades 1820-25 och är den enda i Stockholms län med bevarad äldre karaktär. Under vikingatiden var den nuvarande kanalen en del av Långhundraleden som var en viktig vattenväg mellan Uppsala och Östersjön. I kommunens kulturmiljöprogram *I Roslagen* är Åkers kanal utpekad som viktig kulturhistorisk miljö.

Flera trafikplatser planeras att ändras i närområdet. Korsningen vid väg 276 och Sockenvägen planeras bli en cirkulationsplats och strax innan den planeras för en ny fyrvägs korsning där Korsgårdsvägen möter Sockenvägen.



Figur 2: Ortofoto med planområdet markerat.



Ort & Datum: Solna 2018-08-14  
Projektnummer: 5086-001  
Namn: MKB Säbydepån  
granskning

---

## 2.2 Befintliga verksamheter

Verksamheter inom planområdet på fastighet Säby 2:25:

- Bror Jansson Mark & Byggtjänst AB
- Markent AB
- Roslagens Lastbilsservice AB
- Åkersberga Hyresmaskiner AB
- Åkersberga Lastbilcentral AB

Verksamheter inom planområdet på fastighet Säby 2:26:

- CTO Bil & Motor HB
- Karma Fönsterekonomi AB
- Lövsättra Snickeri AB
- Allsvets Bygg & Smide
- Boats For Life Sverige
- Reklambiten HB
- Residea AB
- Jämtlandet Bil & Plåtservice
- Centralbyggarna i Åkersberga

Verksamheter utom planområdet men i nära anslutning:

- Åkersberga Bygg & Trä AB
- Säby förskola
- E.ON Värme Sverige AB, Sandkilsverket
- Växö Godsfrakt AB
- Auto Best AB

## 2.3 Planförhållanden

### 2.3.1 Översiktsplaner

Stad, skärgård och landsbygd. Översiktsplan för Österåkers kommun 2040  
21 maj 2018 antog kommunfullmäktige en ny översiktsplan.

Bostadsbebyggelsen och befolkningstillväxten förväntas fortsatt öka i Österåkers kommun. Tillväxten ska främst ske i de stationsnära lägena. Av översiktsplanen framgår också en förutsättning för att kommunen ska kunna växa är att öka de hållbara resorna.



Ort & Datum: Solna 2018-08-14  
Projektnummer: 5086-001  
Namn: MKB Säbydepån  
granskning

---

Aktuellt planområde ligger inom det som i översiktsplanen benämns ”bebyggelse tät med mix”, vilket innebär Område med stadsmässig, tätortsmässig och sammanhängande bebyggelse där bostäder ingår eller kan ingå. Utgörs av bebyggelse som i huvudsak används för bostäder, kontor, handel eller annan verksamhet som är förenlig med bostäder. Bostäderna utgörs av en variation av flerbostadshus, stadsradhus, radhus och småhus. Tätare och högra bebyggelse vid stråk/knutpunkter.

Vid bebyggelseutveckling längs kanalen ska hänsyn tas till riksintresset för kulturmiljövård. Åkers kanal ska tillgängliggöras genom en strandpromenad. Vid planläggning i Säby ska behovet av en lokal knutpunkt främst i form av en offentlig plats med förutsättningar för utbud av offentlig service beaktas. Vid utveckling i hela stråket (Runö-Säby-Norrö) ska natur- och kulturvärden värnas och tillgängligheten förstärkas.

#### Österåker - skärgård och stad, Översiktsplan 2006

I kommunens översiktsplan från 2006 ingår planområdet i utvecklingsområdet för centrala Åkersberga. Planområdet ingår även i Säby verksamhetsområde som i översiktsplanen föreslås behållas för verksamheter med stora transportbehov. Ett upprättande av planprogram har inte bedömts vara nödvändigt i och med att detaljplanens syfte överensstämmer med intentionerna i översiktsplanen.

Österåkers kommun är en av de snabbast växande kommunerna i länet, och därmed också i landet. Ökningen beror bland annat på att en ökande andel av kommunens många fritidshus övergår till permanentbostäder. Bebyggelseutvecklingen förväntas fortsättningsvis ske inom exploateringsområden och inom befintlig bebyggelse. Bilberoendet är idag stort i många områden inom kommunen och bedöms öka i samband med bebyggelseutvecklingen. Utvecklingen av alla typer av kollektiva förbindelser är avgörande för kommunens fortsatta expansion.

Av översiktsplanen framgår även att riksintresset Åkers kanal och kulturmiljön i anslutning till detta ska bevaras.

Båda översiktsplanerna har legat till grund för MKBn.

### 2.3.2 Befintliga detaljplaner

Planområdet berör tre gällande detaljplaner:

- *Stadsplan för Åkerstorp 31:1. Säby 2:4 m.fl.* (dpl 199), laga kraft 1969-03-27- Planen medger allmän plats (väg och park).
- *Stadsplan för Säby industriområde* (dpl 265), laga kraft 1976-06-10. Planen medger allmän plats (väg och park) samt kvartersmark (industri).
- *Detaljplan för värmeverk inom Säby industriområde* (dpl 385), laga kraft 1999-11-25. Planen medger allmän plats (väg). Kvartersmark (industri) och vattenområde.

Den del av fastigheten Hagby 1:3 som ingår i planområdets södra del saknar gällande detaljplan.



## 3 Metodik och osäkerheter

### 3.1 Bedömningsgrunder

För att beskriva och värdera de förändringar som planförslaget medför för respektive miljöaspekt används juridiska, eller på annat sätt vedertagna mål, riktlinjer och regelverk. Exempel på ovan nämnda, och som utgör en mer generell grund för värderingar, är de nationella miljökvalitetsmålen och miljöbalkens hushållningsbestämmelser.

Vidare finns bedömningsgrunder som är mer specifikt relaterade till en miljöaspekt och som används för att identifiera, värdera och beskriva planens påverkan inom ett specifikt område. Dessa bedömningsgrunder kan till exempel vara lagreglerade normer eller fastställda riktvärden. Bedömningsgrunder kopplade till miljöaspekterna finns redovisade i respektive aspektkapitel under avsnitt "Bedömningsgrunder, metodik och osäkerheter".

### 3.2 Bedömningsteknik

För att beskriva planförslagets miljökonsekvenser används begreppen *påverkan*, *effekt* och *konsekvens*. Begreppens betydelse beskrivs nedan:

*Påverkan* är den förändring av fysiska eller beteendemässiga förhållanden som planens genomförande medför.

*Effekt* är den förändring i miljön som påverkan medför. Till exempel förlust av värdefulla naturmiljöer, högre bullernivåer eller luftföroreningar.

*Konsekvens* är den verkan de uppkomna effekterna har på en viss företeelse. Till exempel klimatet, människors hälsa eller biologisk mångfald.

För att bedöma miljökonsekvensernas omfattning har nedan skala använts som är indelad i *stora konsekvenser*, *måttliga konsekvenser*, *små konsekvenser*, *obetydliga konsekvenser* och *positiva konsekvenser*. Skalan bygger på en sammanvägning mellan de värden som finns i nuläget och omfattningen av planförslagets förväntade miljöpåverkan.

*Stora konsekvenser* – Innebär stora konsekvenser på riksintressen, intressen på EU-nivå eller värden av regional betydelse. Påverkan som kan ge stora konsekvenser kan bland annat vara utsläckande av värdefullt habitat eller stor risk att miljökvalitetsnormer inte följs.

*Måttliga konsekvenser* – Innebär måttliga konsekvenser av regional, kommunal eller lokal betydelse. En påverkan som kan ge måttliga konsekvenser kan bland annat vara påverkan på värdefullt habitat eller tangering av gränsvärden.

*Små konsekvenser* – Innebär små konsekvenser som har mindre eller lokal betydelse. Påverkan som kan ge små konsekvenser kan bland annat vara möjlig eller liten påverkan på värdefullt habitat eller någon ny typ av inslag i landskapet men utan större dominans.



*Obetydliga konsekvenser* – Innebär ingen eller marginell påverkan. Till exempel ingen påverkan på värdefullt habitat.

*Positiva konsekvenser* – Innebär positiva eller förbättrande möjligheter. Till exempel en positiv påverkan på värdefullt habitat, förbättrad luftmiljö eller liknande.

### 3.3 Osäkerheter

MKB:er är alltid förknippade med osäkerheter. Det finns dels osäkerheter i alla antaganden om framtiden, och dels osäkerheter förknippade med analytisk kvalitet och kunskapsläge. Allt eftersom planeringsprocessen fortskrider och kunskaperna om projektet fördjupas kan osäkerheterna minskas. Osäkerheter i underlag och bedömningar för respektive miljöaspekt redogörs för i aspektkapitlen under avsnitt "Bedömningsgrunder, metodik och osäkerheter".

## 4 Avgränsning

### 4.1 Geografisk

Geografiskt avgränsas MKB:n till att i huvudsak omfatta detaljplaneområdet. Miljöpåverkan som kan antas uppkomma kan dock sträcka sig utanför området för detaljplanen. Detta gäller bland annat för miljöaspekterna vatten och klimat, risk, buller samt kulturmiljö, stads- och landskapsbild. För dessa aspekter blir det därför aktuellt att ha ett större geografiskt perspektiv där konsekvenserna beskrivs för tillämpliga delar utanför planområdets gräns, t.ex. för naturområden, närliggande bostadsområden, recipienter för dagvatten, närbelägna vägar/gångstråk och verksamheter. Det geografiska området som påverkas varierar därmed beroende på vilken miljöaspekt som studeras.

För ombyggnation av Säbybron kommer ansökan om tillstånd till vattenverksamhet enligt 11 kap miljöbalken att sökas. Inom ramen för den prövningen upprättas en miljökonsekvensbeskrivning. Denna redovisar konsekvenserna av den planerade vattenverksamheten, varvid MKB till detaljplan ej omhändertar frågor avseende Säbybrons uppförande.

### 4.2 Saklig

Innehållet i en MKB ska avgränsas till att identifiera och värdera de faktorer som kan leda till betydande miljöpåverkan. En bedömning har gjorts och nedan följer de aspekter som kan innebära risk för betydande miljöpåverkan:

- Vatten (dag- och grundvatten)
- Mark, föroreningar i mark och byggnad
- Buller och trafik
- Kulturmiljö, stads- och landskapsbild
- Risk och säkerhet
- Klimatanpassning
- Hälsoaspekter har inordnats i övriga avsnitt





Ort & Datum: Solna 2018-08-14  
Projektnummer: 5086-001  
Namn: MKB Säbydepån  
granskning

---

### 4.3 Tidsmässig

Avgränsning i tid för samtliga aspekter har satts till år 2025, det vill säga det år då det planerade planområdet bedöms vara fullt utbyggt. Utbyggnaden kommer att pågå under ca 2 år, varför även beskrivning av konsekvenser under byggskedet kommer att tas upp. Avsnittet om klimatanpassning avgränsas dock till en längre tidsram, se avsnitt 6.3.

## 5 Planförslag och alternativredovisning

### 5.1 Planförslag

Detaljplanens syfte är att möjliggöra en utökning av befintlig bussdepå med en ny in- och utfart söderut mot Korsgärdesvägen. Planen möjliggör även fortsatt handels- och industriverksamhet i intilliggande fastigheter samt en ombyggnad av Säbybron vid Åkers kanal

Befintlig byggnad inom fastigheten Säby 2:25 rivs och ersätts med uppställningsyta för bussar, totalt kommer bussdepån inrymma minst 100 bussar. Nya byggnader kommer upprättas bland annat en tvätthallsbyggnad för tvätt och städning av bussar samt byggnad med administrationsdel och verkstadsplatser för reparation och fordonsservice.

Hantverksbyggnaden inom fastigheten 2:26 rivs delvis och ersätts med uppställningsyta för bussar samt personalparkering, sammanlagt 100 parkeringsplatser. Kvarstående del av hantverksbyggnad blir fortsatt industriområde.

Vid Sockenvägen/Sandkilsvägen kommer en cirkulationsplats att anläggas. Den befintliga infarten längs med Sandkilsvägen från Sockenvägen föreslås stängas och ersättas med in- och utfart till besöksparkering för bussdepån, vilket kommer minska belastningen på infarten jämfört med dagsläget. Den nya huvudinfarten till Sandkilsdepån planeras i söder på en ny dragning av Sandkilsvägen till/från Korsgärdesvägen, via E.ON:s fjärrvärmeanläggning.

En utbyggnad av den befintliga bussdepån gör att E.ON:s anlagda dammar<sup>1</sup> ska ersättas med en ny damm. Dammen kommer erhålla en ny lokalisering för att möjliggöra in- och utfart från depån.

En ny bro över Åkers kanal för bil-, gång- och cykeltrafik möjliggörs direkt sydöst om den befintliga Säbybron. Den befintliga bron har nått slutet på sin tekniska livslängd och behöver ersättas.

---

<sup>1</sup> EONs dammar är en del av den för värmeverket tillståndspliktiga verksamheten.



Ort & Datum: Solna 2018-08-14  
Projektnummer: 5086-001  
Namn: MKB Säbydepån  
granskning

---

### 5.1.1 Tillstånd till vattenverksamhet och miljöanmälan

Allt arbete i vatten är i stort sett vattenverksamhet och regleras i 11 kap. miljöbalken (1998:808). Tillstånd till vattenverksamhet kan enbart lämnas av mark- och miljödomstolen. En tillståndsprocess tar tid och inkluderar flera steg såsom samrådsprocess, bedömning om betydande miljöpåverkan och framtagande av MKB, tillståndsprovning av mark- och miljödomstolen.

Den nya bron över Åkers kanal för bil-, gång- och cykeltrafik innebär arbete i vatten och kräver därför tillstånd för vattenverksamhet enligt 11 kap. miljöbalken. Ansökan om tillstånd inklusive MKB för Säbybron har varit på samråd parallellt med detaljplanen och skickats in för provning under hösten 2018.

I planområdets norra del tangeras ett torrlägningsföretag (Garnsviken-Vadasjön-Helgösjön-Hederviken). Ändringar i torrlägningsföretag är tillståndspliktigt enligt 11 kap miljöbalken.

Den planerade bussdepån (genom tvätthall och motorbränsleanläggningen) är att betrakta som miljöfarlig verksamhet enligt 9 kap. miljöbalken och är därför anmälningspliktig verksamhet.

### 5.1.2 Strandskydd

Området omfattas av det generella strandskyddet om 100 meter från Åkers Kanal enligt 7 kap miljöbalken. I gällande detaljplaner har strandskyddet upphävts. Vid ändring av detaljplan ska frågan om strandskydd prövas.

## 5.2 Nollalternativ

Nollalternativet beskriver det alternativet där planförslaget inte kommer till stånd, det vill säga att föreslagen detaljplan inte antas och att en utökning av bussdepån inte blir av. Nollalternativet redovisar således miljöns sannolika utveckling om planen inte genomförs. Nollalternativet innebär att befintlig bussdepå kvarstår som inrymmer uppställning av ca 50 stycken bussar, tvätthall och tankstation. Inom området finns även hantverkshuset kvar med lätt industriverksamhet. Befintlig in- och utfart blir kvar. Troligen flyttar ca 15 stycken bussar från Vaxholm till Säbydepån i ett nollalternativ.

Sockenvägen som sträcker sig över Åkers kanal, den så kallade Säbybron, har nått slutet på sin tekniska livslängd och kommer behöva ersättas oavsett planförslagets framgång. Tillståndsprocessen för detta behöver förmodligen därför fortgå. Den nya bron kan innebära ny utformning av intilliggande vägar och gångstråk.

## 5.3 Övriga alternativ

En alternativ lokalisering har inte studerats närmare då planen huvudsakligen avser en utökning av den på platsen befintliga verksamheten. Alternativa utformningar har studerats.



Ort & Datum: Solna 2018-08-14  
Projektnummer: 5086-001  
Namn: MKB Säbydepån  
granskning

---

### *5.3.1 Höjdsättning av anläggningen*

Alternativ som innebär en högre höjdsättning, ca 1 meter över planförslaget, har studerats i syfte att hitta lämplig utformning på in- och utfartsväg. Alternativet valdes bort då det bland annat skulle innebära en ökad risk för skred och sättningar mot Åkers Kanal.

### *5.3.2 Höjdsättning av bron*

En lösning som skulle innebära att det signalreglerade övergångsstället blir kvar har studerats inom projekteringen av den nya bron. Alternativet har valts bort då det skulle innebära att köerna på Sockenvägen kvarstår då gång- och cykeltrafikanter ska passera.

### *5.3.3 Dagvattenlösning öppen damm*

Rening och fördröjning via en öppen dagvattendamm i områdets lägre del har föreslagits i dagvattenutredning men avfärdats då den förutsätter att situationsplanen omdisponeras, vilket har bedömts vara ogenomförbart om antalet bussar som planeras ska kunna bibehållas.

### *5.3.4 In- och utfart till depån samt EON:s dammar*

Tidigt föreslogs att den lämpligaste vägen in- och ut från depån skulle vara att öppna en ny väg mot Korsgärdesvägen. Det innebär dock att EON:s dammar tillhörande Sandkilsverket på något sätt skulle passeras. Olika lösningar har studerats, bland annat studerades att runda befintliga dammar, vilket valdes bort då det inte är lämpligt med avseende på körspår (det vill säga hur fordonen rör sig och vilken plats de tar på vägen).

### *5.3.5 Funktioner på depån*

Olika lösningar inom depån har studerats i syfte att skapa så flexibla lösningar som möjligt. Lösningar som helt har valts bort är in- och utfart via Sockenvägen (det finns en nödfart kvar). Därutöver har en trafikering längs befintligt hantverkshus mot Åkers Kanal valts bort, då det skulle innebära buller och övriga störningar mot Åkers Kanal.

### *5.3.6 Korsningen Sockenvägen/Sandkilsvägen*

Olika lösningar för korsningen vid Sockenvägen/Sandkilsvägen och anslutningen mot Säbybron har studerats. Både en fyrvägs korsning och en cirkulationsplats har studerats. Av utrymmesskäl valdes en cirkulationsplats.



## 6 Miljökonsekvenser

I det här kapitlet beskrivs miljökonsekvenserna av respektive aspekt för nollalternativet samt planförslaget när det är helt utbyggt. Under respektive miljöaspekt beskrivs relevanta bedömningsgrunder, nuläge, miljöpåverkan och konsekvenser samt eventuella förslag på skyddsåtgärder.

Konsekvensbedömningarna baseras på vilken miljöpåverkan planen ger upphov till. Miljöpåverkan har identifierats genom ett antal underlagsutredningar som tagits fram inom ramen för arbetet med MKB:n, även genom inventeringar, kommunala planer och kontakter.

### 6.1 Vatten (dag- och grundvatten)

#### 6.1.1 Bedömningsgrunder, metodik och osäkerheter

En fördjupad dagvattenutredning (Ramböll 2018-05-21) har tagits fram som komplement till den PM dagvattenutredning (Structor 2016-12-15) som togs fram i samrådet.

##### 6.1.1.1 Österåkers dagvattenstrategi

Enligt Dagvattenstrategi, Österåkers kommun, ska dagvatten i första hand omhändertas lokalt på den egna fastigheten (LOD)<sup>2</sup>. Om det inte är möjligt ska trög avledning genom exempelvis små dikesanvisningar och översilningsytor eftersträvas.

##### 6.1.1.2 Miljökvalitetsnormer för ytvatten

Dagvatten inom planområdet avrinner mot Åkerströmmen-Åkers kanal som mynnar i Trälhavet. Åkers kanal och Trälhavet är klassade som vattenförekomster enligt VISS (Vatteninformationssystem Sverige) och omfattas av Miljökvalitetsnormer (MKN).

- Åkerströmmen – Åkers kanal (SE659873-164072)
- Trälhavet (SE592605-182310)

MKN för vatten infördes och fastställdes 2009 och de uttrycker den kvalitet en vattenförekomst ska ha, det vill säga krav för uppnådd status till en viss tidpunkt. MKN för vatten uttrycks i *ekologisk status/potential* och *kemisk status*. Huvudmålet är att alla vattenförekomster ska uppnå *god ekologisk status/potential* och *god kemisk status* till nästa fastställda planeringscykel inom vattenförvaltningen. Statusen på en vattenförekomst får heller inte försämrats.

Vattenförekomsternas nuvarande ekologiska status/potential, det vill säga dess miljötillstånd, bedöms enligt en femgradig skala: Hög, God, Måttlig, Otillfredsställande och Dålig.

---

<sup>2</sup> Dagvattenstrategi, Österåkers kommun, april 2010



Ort & Datum: Solna 2018-08-14  
Projektnummer: 5086-001  
Namn: MKB Säbydepån  
granskning

---

Ekologisk status/potential är en sammanvägning av biologiska, kemiska och hydrologiska parametrar. Om ytvattenförekomsten är naturlig används begreppet "status" och om den är konstgjord eller kraftigt modifierad används begreppet "potential". Kemisk ytvattenstatus bestäms av gränsvärden för 33 olika ämnen som är gemensamma för EU. Samtliga ämnen är miljögifter och benämns i vattenförvaltningsarbetet som prioriterade ämnen. Om gränsvärdet för ett av ämnena överskrids uppnås inte kravet på god kemisk ytvattenstatus.

Syftet med ramdirektivet för vatten är att skydda Europas vatten på ett mer entydigt och kraftfullt sätt och bidra till att förbättra vattenkvaliteten. Arbetet för att skydda vattnet utgår från avrinningsområden och Sverige har delats in i fem vattendistrikt. Österåkers kommun ligger inom Norra Östersjöns vattendistrikt. Miljökvalitetsnormerna är styrande för myndigheter och kommuner, och recipienternas statusklassning ger viktig vägledning vid bedömning av hur känsliga de är för dagvattenpåverkan.

#### 6.1.1.2.1 Ekologisk status, kemisk ytvattenstatus och kvalitetskrav

##### Ekologisk status

Den ekologiska statusen i Åkers kanal och Trälhavet är i dagsläget klassificerad till måttlig (klassning från 2009).

##### Ekologiskt kvalitetskrav (MKN)

Senast 2021 ska de två vattenförekomsterna klassificeras som god ekologisk status. Det pågår ett arbete med att uppdatera statusklassningarna. Uppdateringen föreslår att målet för att uppnå God ekologisk status i Trälhavet skjuts fram till år 2027. Förslaget grundas på att stora kustområden har övergödningssproblematik som till stor del beror på kväve- och fosfortillförsel från närliggande vattenförekomster.

##### Kemisk ytvattenstatus

Den kemiska statusen (exklusive kvicksilver) i berörda vattenförekomster uppnår ej god status (klassning från 2009). För parametern *Kemisk ytvattenstatus utan överallt överskridande ämnen* klassificeras dock Åkers kanal som *God*.

Ämnen som inte uppnår *God kemisk status* i vattenförekomsten är de allmänt överskridande ämnena: kvicksilver och polybromerade difenyletrar (PBDE) (VISS, 2017). Med allmänt överskridande ämnen menas de ämnen som överskrids i alla Sveriges vattenförekomster.

Trälhavet är klassad till *Uppnår ej god Kemisk Ytvattenstatus utan överallt överskridande ämnen*. *God kemisk ytvattenstatus är likt Åkers kanal kvicksilver och PBDE. Anledningen att vattenförekomsten inte heller uppfyller God kemisk ytvattenstatus utan överallt överskridande ämnen är att halter av tributyltenn (TBT) har mätts i se-diment. (VISS, 2017)*

##### Kemisk ytvattenstatus – kvalitetskrav (MKN)

Åkers kanal har kvalitetskravet att uppnå *God kemisk ytvattenstatus*. Undantag med mindre stränga krav (*Uppnår ej god kemisk ytvattenstatus*) gäller för PBDE och kvicksilver. Skälet till



Ort & Datum: Solna 2018-08-14  
Projektnummer: 5086-001  
Namn: MKB Säbydepån  
granskning

---

undantag för PBDE och kvicksilver är att det bedöms vara tekniskt omöjligt att sänka halterna till de nivåer som motsvarar god kemisk ytvattenstatus.

Trälhavet har kvalitetskravet att uppnå *God* kemisk ytvattenstatus. Undantag med mindre stränga krav (*Uppnår ej god* kemisk ytvattenstatus) gäller för PBDE och kvick-silver av samma skäl som undantag för Åkers kanal. Undantag gäller även för TBT, i form av att *God* kemisk ytvattenstatus ska uppnås till 2027 på grund av att *God* status med avseende på TBT-föreningar inte kan uppnås i denna ytvattenförekomst även om åtgärder genomförs.

Vid exploatering är det därmed av betydelse att möjligheterna till att uppnå *God ekologisk status* inte försvåras, samt att den kemiska ytvattenstatusen inte riskerar att försämrans till följd av exploateringen. Med avseende på kvicksilver, PBDE, och TBT, är det av betydelse att belastningen på recipienterna inte ökar, samt att om möjligt minska utsläppen kvicksilver, PBDE, och TBT, från planområdet med hjälp av renings-åtgärder för dagvatten.

#### 6.1.1.2.2 Weserdomen

EU-domstolens avgörande i den så kallade Weserdomen har påverkat myndigheters tillämpning av miljökvalitetsnormerna för vatten. Domstolen pekade på en rad följder av vattenförvaltningens miljömål i vattendirektivet, bland annat ansåg domstolen att en verksamhet som medför en försämring av ekologisk eller kemisk status, eller äventyrar att dessa mål uppnås, inte får tillåtas.

Havs- och vattenmyndigheten har i rapport 2016:30 (Hav 2016) bedömt hur domen påverkar svensk rättstillämpning. Myndigheten bedömer bland annat att miljökvalitetsnormerna för ekologisk och kemisk status har samma rättsverkan och att det räcker med att en av statusklassningens kvalitetsfaktorer försämrans för att en försämring av vattenförekomstens status ska ha skett – och att verksamheten således inte får ges tillstånd.

#### 6.1.1.3 Svenskt Vatten P110

Enligt P110 ska för industriområden och andra verksamhetsområden utredas från fall till fall vilken återkomsttid för regn som ska väljas utifrån möjligheterna att skapa fördröjningsvolym och översvämningsytor. I syfte att ta hänsyn till framtida klimatförändringar föreslår Svenskt Vatten att nederbördsintensiteten ska ökas med 25 % i beräkningar då utredning av dagvattenfrågan sker. Klimatfaktor 1,25 används därför för beräkning av framtida flöden.



#### 6.1.1.4 Riktvärden för dagvattenutsläpp

Det finns idag inga fastslagna riktvärden för föroreningshalter i dagvatten. Bedömningar görs från fall till fall utifrån referensvärden och bedömningar av recipientens känslighet. Behov finns dock att använda rikt-/jämförelsevärden för att spegla påverkan från dagvatten på recipient ur föroreningssynpunkt. Med anledning av detta tog Riktvärdesgruppen fram riktvärden för föroreningar i dagvatten som ska fungera som en indikator på om rening av dagvatten är nödvändigt (Riktvärdesgruppen, 2009). Rening ska göras med bästa möjliga teknik, till en rimlig kostnad och med målsättning att åtgärderna leder till att riktvärdena inte överskrids.

Riktvärdena avser årsmedelvärden och är kategoriserade utifrån typ av recipient och var i avrinningsområdet som utsläppet sker, se tabell 1. Det finns därmed olika nivåer på riktvärdena beroende på typ av recipient samt om utsläppet sker direkt till recipient eller om dagvattnet leds via ett system (t.ex. via ett dike, damm eller ledning) till recipient.

Planområdets recipient för dagvatten, Åkers kanal och Trälhavet, tillhör recipienttyp 1M enligt tabell 1. Vilket innebär utsläpp i vattenområde (1) till vattendrag och havsvikar (M). Viss värdering och jämförelse mellan riktvärdena och faktiska mätningar har gjorts, se den fördjupade dagvattenutredningen.

Tabell 1: Föreslagna riktvärden för dagvattenutsläpp givna i årsmedelhalt. Angivna riktvärden motsvarar utsläpp från delområde till mindre vattendrag och havsvik.

Ämne	Enhet	Riktvärde 1M (årsmedelhalt)
Fosfor (P)	µg/l	160
Kväve (N)	mg/l	2,0
Bly (Pb)	µg/l	8
Koppar (Cu)	µg/l	18
Zink (Zn)	µg/l	75
Kadmium (Cd)	µg/l	0,4
Krom (Cr)	µg/l	10
Nickel (Ni)	µg/l	15
Kvicksilver (Hg)	µg/l	0,03
Suspenderad substans (SS)	mg/l	40
Olja	µg/l	400
Benso(a)pyren (BaP)	µg/l	0,03

Riktvärden för ytvatten i form av årsmedelhalter är inte direkt jämförbara med riktvärden för dagvatten, då dagvatten ofta innehåller högre halter som späds ut när det når recipienten. Riktvärdena för ytvatten är kopplade till vilka effekter ämnena får i vattenförekomsten. Exempelvis kan höga halter kväve och fosfor leda till ökad risk för eutrofiering.



Ort & Datum: Solna 2018-08-14  
Projektnummer: 5086-001  
Namn: MKB Säbydepån  
granskning

---

Riktvärden för ytvatten är relevanta att jämföra med uppmätta halter i vattenförekomsten. Kopplingen till dagvatten är snarare att om riktvärden i recipienten inte uppnås, så är det aktuellt att med hjälp av åtgärder minska belastningen av aktuellt ämne som tillförs recipienten via dagvatten.

#### *6.1.1.5 Metodik och osäkerheter*

Beräkning av dagvattenflöden och föroreningsbelastning har utförts med hjälp av recipient- och dagvattenmodellen StormTac. Indata består av korrigerad nederbördsdata samt det aktuella planområdets markanvändning idag och efter planerad exploatering. StormTac tar generellt sett inte hänsyn till den specifika markanvändningen (uppställning av bussar) utan är en generell beräkningsmodell.

I StormTac finns inte schablonvärden för den typ av verksamhet som den planerade bussdepån utgör, på grund av att mätningar från liknande verksamheter saknas. De föroreningsberäkningar som utförts i det här avseendet bygger således på schablonvärden för andra markanvändningskategorier såsom parkering, vägar och så vidare.

Föroreningsmängder varierar även med typ av bränslen och lokal utformning av verksamhetsytorna vilket inte föroreningsberäkningarna kan ta hänsyn till. Den beräknade föroreningsbelastningen ska alltså inte betraktas som några exakta värden, utan snarare en indikation på hur föroreningsbelastningen kan komma att påverkas av exploateringen.

Den beräknade föroreningsbelastningen från området omfattar inte reduktion till följd av busstvätt och gatusopning vilka kan förväntas ha positiva effekter på dagvattenkvaliteten. Busstvätt och gatusopning innebär att föroreningarna begränsas vid källan, vilket kan minska behovet av reningsanläggningar på dagvattnets väg till recipienten (Ramböll, 2018).

### *6.1.2 Nulägesförhållanden*

#### *6.1.2.1 Topografi, geotekniska förhållanden och markföroreningar*

Området omfattar industrimark, vägområden och vattenområde (Åkers kanal). Marken inom planområdet är relativt flack och marknivån varierar mellan ca + 4 m och + 6 m över nollplanet (höjdsystem RH 2000).

Området lutar från söder till norr med cirka 1 % fall ned mot Åkers kanal, som är recipient för dagvattnet.

Enligt SGUs jordartskarta utgörs de naturliga jordlagren inom huvuddelen av området av gyttjelera. Norr om Åkers kanal finns postglacial lera.

Enligt utförda undersökningar i och i närheten av området utgörs jordlagren överst av fyllnadsmassor med uppmätta mäktigheter på ca 1 m – 1,4 m. De naturliga jordlagren under fyllningen utgörs av lera med måttliga mäktigheter. Enligt resultat från utförda undersökningar har leran en mäktighet av ca 5m -10 m. Under leran finns friktionsjord som bedöms ha en mäktighet av 1-2 m och vilar på berg.





Ort & Datum: Solna 2018-08-14  
Projektnummer: 5086-001  
Namn: MKB Säbydepån  
granskning

---

Inom fastigheterna Säby 2:25-2:26 har det förekommit flera förorenade verksamheter under de senaste decennierna vilket medför viss risk för markföroreningar, se mer i avsnitt 6.2.

#### *6.1.2.2 Befintligt VA-system*

Planområdet ligger inom det kommunala VA-verksamhetsområdet.

Enligt underlag från Österåker kommun har fastighet Säby 2:25 med befintlig bussdepå servisavsättning för dagvatten, spillvatten, och vatten, vid fastighetsgräns mot Sandkilsvägen i fastighetens nordöstra hörn. Servisavsättning för dagvatten, spillvatten, och vatten, till fastighet Säby 2:26 ligger också i anslutning till Sandkilsvägen, i fastighetens nordvästra hörn. Dimensionen på dagvattenavsättning till Säby 2:25 är 400 mm. Dimensionen på avsättning till Säby 2:26 är okänd. Inom fastighet 2:25 avvattnas uppställningsyta för bussar, samt byggnadens takvatten och dränering till dagvattenbrunnar anslutna till dagvattenledningar, och det samma antas för 2:26, enligt dagvattenutredning av Structor (2016).

Kommunala VA-ledningar; spillvattenledning 225 mm, dagvattenledning 400 mm, och vattenledning 160 mm ligger i gräsytan mellan Strandkilsvägen och Åker kanal i öst-västlig riktning. Dagvattenledningen lutar mot öster och har utlopp i kanalen strax norr om Säby 2:26. Norrut i Strandkilsvägen ligger spillvattenledning 200 mm, vattenledning 150 mm och dagvattenledning 225 mm. För kommunens ledningar som hamnar på kvartersmark för föreslagen ny bussdepås område antas att ledningsrätt behöver bildas då spill- och vattenledningen även går till fastigheten Säby 1:7, Värmeverket. Det kommer även vara nödvändigt att lägga om ledningar på grund av placering av nya föreslagna byggnader (Structor, 2016).

#### *6.1.2.3 Avrinningsförhållanden*

Planområdet ligger i en urban miljö kopplad till kommunalt VA. Som tidigare beskrivits lutar planområdet mot åkers kanal, med cirka 1 % från söder till norr. Dagvatten från planområdet samlas i ett befintligt dike längs Strandkilsvägens norra sida och parallellt med Åkers kanal, se figur 3. Diket är anslutet till en dagvattenledning med utlopp i Åkers kanal.



Ort & Datum: Solna 2018-08-14  
Projektnummer: 5086-001  
Namn: MKB Säbydepån  
granskning



Figur 3. Befintligt dike norr om Sandkilsvägen.

#### 6.1.2.4 Flödesberäkningar

Se tabell 2 för beräknat dagvattenflöde inom planområdet vid befintliga förhållanden.

Tabell 2: Flöden vid befintliga förhållanden, för 2-, 5-, 10- och 100-års regn. 10 min varaktighet.

	<b>Befintliga förhållanden 2-års regn (l/s)</b>	<b>Befintliga förhållanden 5-års regn (l/s)</b>	<b>Befintliga förhållanden 10-års regn (l/s)</b>	<b>Befintliga förhållanden 100-års regn (l/s)</b>
Grönyta	10	13	17	36
Tak	165	224	281	603
Hårdgjord yta	139	187	236	505
Hårdgjord yta bussdepå	144	195	245	524
Gata/väg, asfalt	62	84	106	227
Grusyta	20	27	34	72
Damm och vattendrag	0	0	0	0
<b>Total</b>	<b>540</b>	<b>730</b>	<b>919</b>	<b>1 967</b>

#### 6.1.2.5 Föroreningsberäkningar

En fördjupad dagvattenutredning har tagits fram (Ramböll, 2018-05-21) som underlag till denna MKB.



I tabell 3 nedan redogörs för befintlig situations beräknade föroreningskoncentrationer och föroreningsmängder i dagvattnet samt belastning. De beräknade värdena jämförs med föreslagna riktvärden (från Riktvärdesgruppen) enligt tabell 1 i avsnitt 6.1.1. Värdena som är markerade med rött överskrider riktvärdena. I dagsläget finns ingen rening i området vilket innebär att föroreningarna sprids med dagvattnet till recipienten Åkers kanal och Trälhavet. Ytvatten i området avleds via dike, det kan antas att en mindre mängd föroreningar fastläggs i dessa.

Tabell 3: Beräknade föroreningshalter ( $\mu\text{g/l}$ ) och belastning ( $\text{kg}/\text{år}$ ) för befintlig markanvändning. Beräkningarna förutsätter att rening eller fördröjning av dagvatten inte förekommer. Värden markerade med rött överskrider riktvärdena.

Ämne	Föroreningskoncentrationer		Föroreningsmängder		
	Enhet	Riktvärden	Nuläge	Enhet	Nuläge
P	$\mu\text{g/l}$	160	146	$\text{kg}/\text{år}$	4,2
N	$\mu\text{g/l}$	2 000	1 680	$\text{kg}/\text{år}$	48
Pb	$\mu\text{g/l}$	8,0	17	$\text{kg}/\text{år}$	0,5
Cu	$\mu\text{g/l}$	18	27	$\text{kg}/\text{år}$	0,76
Zn	$\mu\text{g/l}$	75	121	$\text{kg}/\text{år}$	3,5
Cd	$\mu\text{g/l}$	0,40	0,77	$\text{kg}/\text{år}$	0,022
Cr	$\mu\text{g/l}$	10	9,4	$\text{kg}/\text{år}$	0,27
Ni	$\mu\text{g/l}$	15	7,0	$\text{kg}/\text{år}$	0,2
Hg	$\mu\text{g/l}$	0,030	0,054	$\text{kg}/\text{år}$	0,002
SS	$\mu\text{g/l}$	40 000	88 315	$\text{kg}/\text{år}$	2 530
Olja	$\mu\text{g/l}$	400	893	$\text{kg}/\text{år}$	26
BaP	$\mu\text{g/l}$	0,030	0,056	$\text{kg}/\text{år}$	0,002
TBT	$\mu\text{g/l}$	-	0,070	$\text{kg}/\text{år}$	0,002

### 6.1.3 Nollalternativets miljöpåverkan

Nollalternativet förväntas bli som nuläget. Inga förändringar vad gäller byggnader eller verksamheter är idag kända och därför inga förändringar vad gäller dagvattenhanteringen. I och med avsaknad av rening av dagvattnet blir Åkers kanal och Trälhavet fortsatt belastade med förorenat dagvatten från området.

### 6.1.4 Planförslagets miljöpåverkan

#### 6.1.4.1 Markanvändning inom planområdet

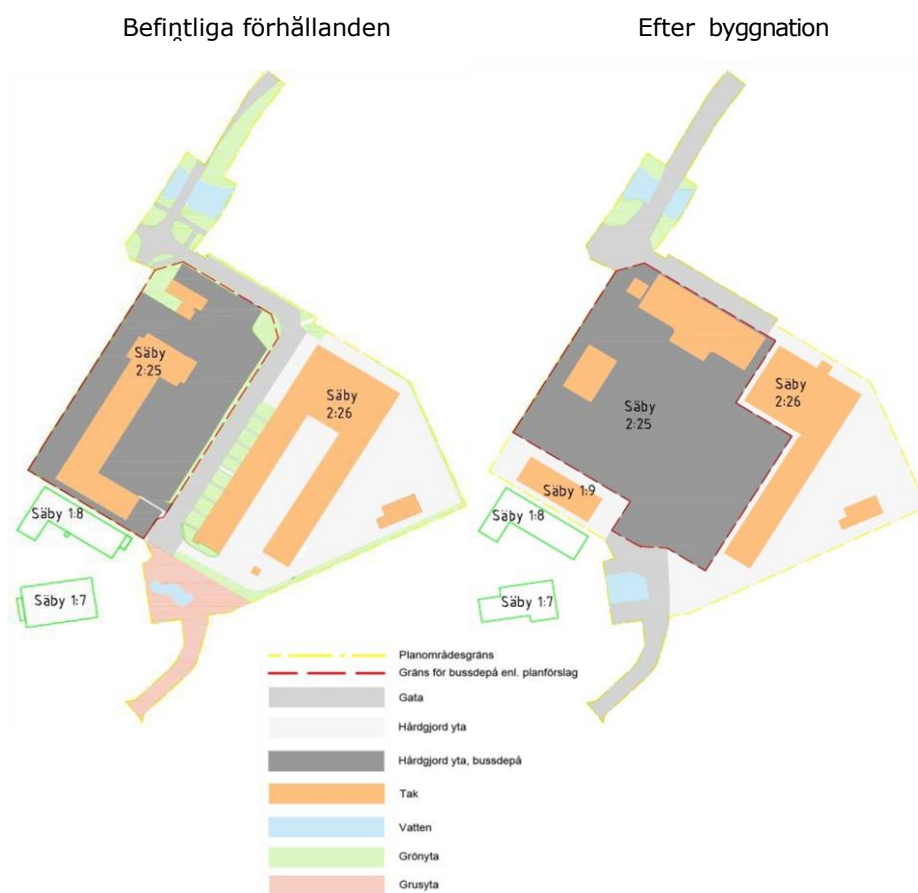
Planförslaget medför en utökning av befintlig bussdepå vilket innebär att en del av de befintliga byggnaderna rivs och ersätts med nya samt att utökade parkeringsytor för bussar och personbilar tillkommer. Totalt sett innebär planförslaget att andelen gröna ytor inom planområdet minskar, medan andel hårdgjord yta ökar. Andelen hårdgjord yta som nyttjas av bussdepån kommer att öka i förhållande till övrig yta, se tabell 4 och figur 4.



Ort & Datum: Solna 2018-08-14  
Projektnummer: 5086-001  
Namn: MKB Säbydepån  
granskning

Tabell 4: Markanvändning inom planområdet

Markanvändning	Befintliga förhållanden (m <sup>2</sup> )	Efter byggnation (m <sup>2</sup> )
Grönyta	7 290	880
Tak	13 700	11 290
Hårdgjord yta	16 610	13 600
Hårdgjord yta bussdepå	13 410	22 500
Gata/väg, asfalt	5 810	8 120
Damm och vattendrag	870	1 300
Total	57 690	57 690



Figur 4: Schematisk redovisad markanvändning inom planområdet, före och efter exploatering.

Då den hårdgjorda ytan ökar vid föreslagna exploateringen jämfört med befintliga förhållanden ökar årsmedelavrinningen från planområdet.

#### 6.1.4.2 Flödesberäkningar

I och med förändringar av markanvändning inom planområdet förväntas dagvattenflödet inom planområdet att öka, se tabell 5 för beräknat dagvattenflöde efter exploatering. Samtliga beräkningar är utförda med klimatfaktorn 1,25.



Ort & Datum: Solna 2018-08-14  
Projektnummer: 5086-001  
Namn: MKB Säbydepån  
granskning

Tabell 5: Flöden efter föreslagen exploatering, för 2-, 5-, 10- och 100-års regn. 10 min varaktighet, klimatfaktor 1,25

	Efter Exploatering 2-års regn med klimatfaktor 1,25 (l/s)	Efter Exploatering 5-års regn med klimatfaktor 1,25 (l/s)	Efter Exploatering 10-års regn med klimatfaktor 1,25 (l/s)	Efter Exploatering 100-års regn med klimatfaktor 1,25 (l/s)
Grönyta	1	2	3	5
Tak	170	230	290	621
Hårdgjord yta	182	247	310	665
Hårdgjord yta bussdepå	302	408	513	1100
Gata/väg, asfalt	109	147	185	397
Damm och vattendrag	0	0	0	0
Total	765	1034	1300	2788

#### 6.1.4.3 Föroreningsberäkningar

I tabell 6 presenteras resultatet för föroreningsberäkningar för befintliga förhållanden och för föreslagen exploatering inom planområdet. Beräknade koncentrationer jämförs med riktvärden för dagvattenkvalitet i Österåkers kommun.

Vid både befintliga förhållanden och vid exploatering enligt planförslag överstiger de beräknade föroreningskoncentrationerna flertalet riktvärden. Vid beräkning av föroreningsmängder framgår det att det vid exploatering av planområde kan förväntas en ökning av föroreningsmängder, om inte reningsåtgärder vidtas.

Tabell 6: Beräknade föroreningshalter ( $\mu\text{g/l}$ ) och belastning ( $\text{kg/år}$ ) för befintlig markanvändning och efter förändringarna som följer planförslag, utan att åtgärder tillämpas. Beräkningarna förutsätter att rening eller fördröjning av dagvatten inte förekommer. Värden markerade med rött överskrider riktvärdena

Ämne	Föroreningskoncentrationer			Föroreningsmängder			
	Enhet	Riktvärden	Nuläge	Planförslag utan åtgärder	Enhet	Nuläge	Planförslag utan rening
P	$\mu\text{g/l}$	160	146	152	$\text{kg/år}$	4,2	4,8
N	$\mu\text{g/l}$	2 000	1 680	1 640	$\text{kg/år}$	48	52
Pb	$\mu\text{g/l}$	8,0	17	22	$\text{kg/år}$	0,5	0,7
Cu	$\mu\text{g/l}$	18	27	31	$\text{kg/år}$	0,76	0,99
Zn	$\mu\text{g/l}$	75	121	142	$\text{kg/år}$	3,5	4,5
Cd	$\mu\text{g/l}$	0,40	0,77	0,77	$\text{kg/år}$	0,022	0,023
Cr	$\mu\text{g/l}$	10	9,4	11	$\text{kg/år}$	0,27	0,35
Ni	$\mu\text{g/l}$	15	7,0	7,0	$\text{kg/år}$	0,2	0,2
Hg	$\mu\text{g/l}$	0,030	0,054	0,069	$\text{kg/år}$	0,002	0,002
SS	$\mu\text{g/l}$	40 000	88 315	111 512	$\text{kg/år}$	2 530	3 525
Olja	$\mu\text{g/l}$	400	893	908	$\text{kg/år}$	26	29
BaP	$\mu\text{g/l}$	0,030	0,056	0,058	$\text{kg/år}$	0,002	0,002
TBT	$\mu\text{g/l}$	-	0,070	0,054	$\text{kg/år}$	0,002	0,002



För att uppfylla riktvärden för dagvattenkvalitet är det nödvändigt med reningsåtgärder inom planområdet, innan dagvatten släpps till recipient.

Med föreslagna reningsåtgärder visar beräkningarna att riktvärden för dagvattenkvalitet kan uppnås, och föroreningsmängderna minskas jämfört med dagens situation, se tabell 7.

Vid jämförelse av årsmedelflöde i recipient och årsmedelflöde från planområde, framgår att flödet ut från planområdet är mycket litet i relation till flödet i recipienten. Årsmedelflödet dagvatten från planområdet, cirka 1 l/s, vilket utgör cirka 0,04 % av årsmedelflödet i vattendraget, 2,45 m<sup>3</sup>/s. Belastningen från planområdet bedöms därmed inte innebära att koncentrationer överskrider medelvärde på årsnivå (AA-MKN) i recipienten.

Tabell 7: Beräknade föroreningshalter (µg/l) och belastning (kg/år) som släpps ut från planområdet efter rening och fördröjning enligt föreslagna åtgärder.

Ämne	Föroreningskoncentrationer		Föroreningsmängder		Beräknad reduktion*		
	Enhet	Riktvärden	Planförslag med rening	Enhet	Planförslag med åtgärder	Nuläge	Utan rening
P	µg/l	160	77	kg/år	2,4	42 %	49 %
N	µg/l	2 000	1 305	kg/år	41	14 %	20 %
Pb	µg/l	8,0	6	kg/år	0,2	64 %	74 %
Cu	µg/l	18	11	kg/år	0,35	55 %	65 %
Zn	µg/l	75	41	kg/år	1,3	63 %	71 %
Cd	µg/l	0,40	0,3	kg/år	0,011	52 %	54 %
Cr	µg/l	10	4,0	kg/år	0,1	54 %	64 %
Ni	µg/l	15	2,6	kg/år	0,08	59 %	63 %
Hg	µg/l	0,03	0,03	kg/år	0,001	29 %	49 %
SS	µg/l	40 000	29 380	kg/år	925	63 %	74 %
Olja	µg/l	400	182	kg/år	5,7	78 %	80 %
BaP	µg/l	0,03	0,03	kg/år	0,001	44 %	50 %
TBT	µg/l	-	0,03	kg/år	0,001	57 %	57 %

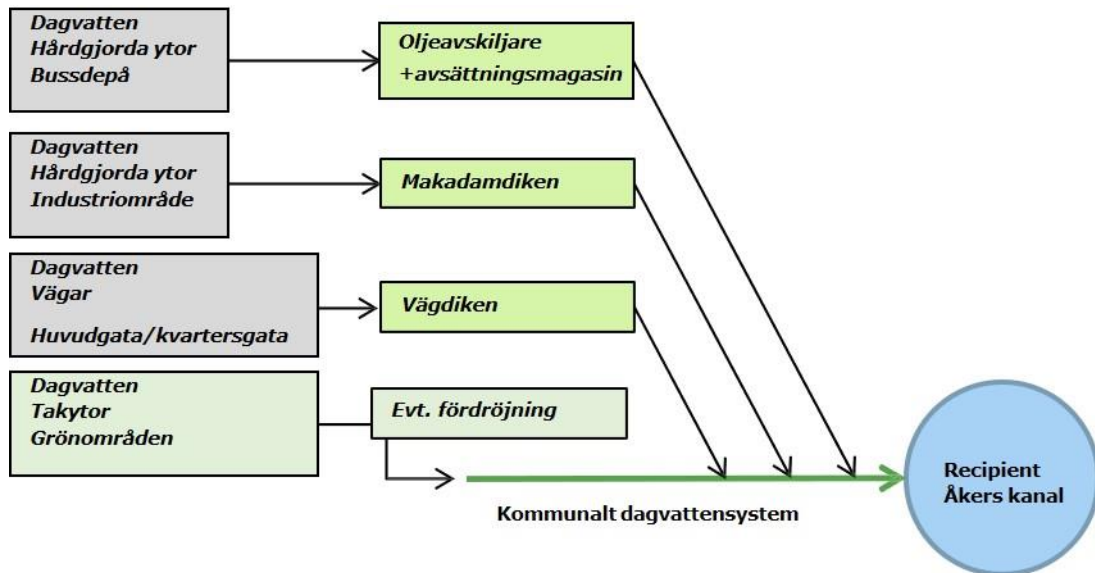
\*Beräknad reduktion föroreningsmängd för markanvändning enligt planförslag med reningsåtgärder jämfört med beräknade mängder för nuläge resp. planförslaget utan reningsåtgärder presenterade i tabell 6.

### 6.1.5 Förslag till åtgärder

Förslag på dagvattenhanteringsåtgärder baseras på resultat från beräkningar av dimensionerande flöden och föroreningsberäkningar. Vid val av åtgärder har även riktlinjer i Österåkers dagvattenstrategi använts, samt rekommendationer i Svenskt vattens publikation P105.

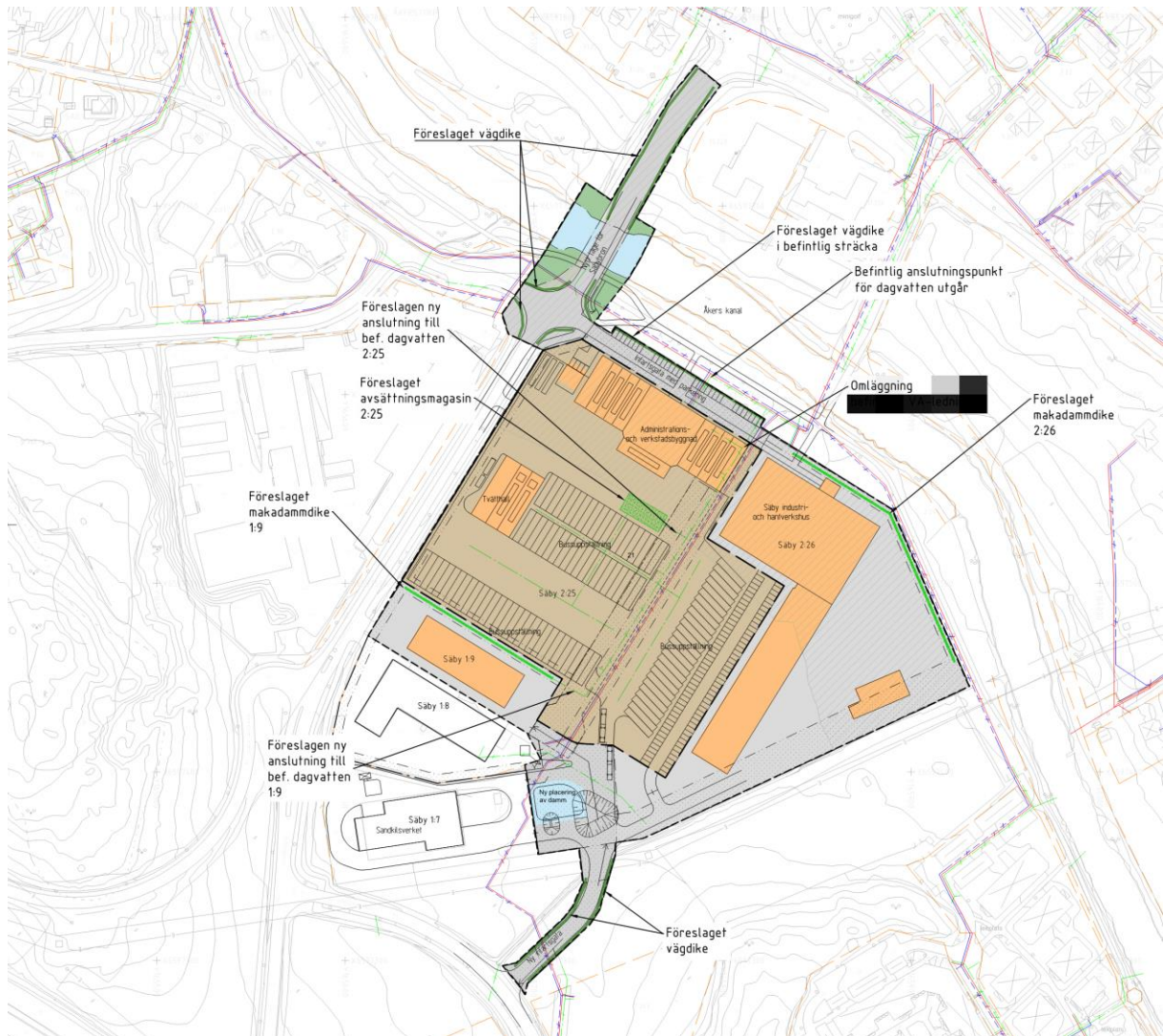
Konsekvenser vid skyfall har också beaktats och föreslagna åtgärder och höjdsättning ska möjliggöra sekundära avrinningsvägar, så att vattnet inte riskerar att samlas i instängda områden.

I figur 5 presenteras ett flödesschema över föreslagna dagvattenhanteringsåtgärder. Åtgärderna förklaras även kortfattat i nedanstående avsnitt.



Figur 5: Flödesschema över föreslagna dagvattenhanteringsåtgärder

Se figur 6 för föreslagna dagvattenhanteringsåtgärder i plan.



Figur 6. Föreslagna dagvattenåtgärder i plan

#### 6.1.5.1 Höjdsättning

Höjdsättning kring byggnader ska planeras så att dagvatten rinner bort från huskroppen, det vill säga att gator läggs lägre än fastighetsmarken så att dagvatten kan rinna av ytledes vid extrema regn. Marken måste ges en ordentlig lutning från byggnaden för att förhindra att yt- eller dagvatten rinner in mot byggnaden.

#### 6.1.5.2 Väg dagvatten

Vägdagvatten inom planområdet föreslås hanteras i vägdiken i linje med Österåkers kommuns dagvattenstrategi, för att efter det ledas till recipient. I dagvattenstrategin anges att: *”Vägdagvatten bör i största möjliga mån avledas med hjälp av vägdiken så att dagvattnet renas lokalt innan avledning sker till recipient eller förbinds till allmän dagvattenanläggning”*.





Ort & Datum: Solna 2018-08-14  
Projektnummer: 5086-001  
Namn: MKB Säbydepån  
granskning

Föroreningsberäkningarna har visat att vägdiken bidrar som renande åtgärd för vägdagvattnet och bidrar till att riktvärden för dagvatten kan uppnås.

Sockenvägen, längs med planområdet, är inte en del av planområdet. Det skulle dock vara positivt, utifrån vattenkvalitet och belastning på recipient, om befintlig kantsten och brunnar skulle kunna ersättas med vägdiken, se Figur 7. Detta blir än viktigare i framtiden då trafiken längs Sockenvägen förväntas öka.



Figur 7: Sockenvägen sett från söder mot norr, och korsning innan Säbybron (Google maps 2017-12-12).

#### 6.1.5.3 Dagvatten från hårdgjorda ytor inom industriområde

Föreslagen dagvattenhantering utgår ifrån att hög reningsgrad kan uppnås, samt att åtgärden ska kunna tillämpas inom befintlig fastighet med befintlig verksamhet. Dagvatten från hårdgjorda ytor inom industriområdet föreslås avvattnas mot makadamdiken där det kan fördröjas och renas innan det släpps till kommunalt dagvattenledningsnät och recipient. Det är av betydelse att marken inom respektive fastighet höjdsätts med fall från byggnader och mot makadamdiken, vilket även är av betydelse vid skyfall.

#### 6.1.5.4 Dagvatten från hårdgjord yta inom bussdepå

För hårdgjorda ytor inom bussdepån föreslås att dagvatten hanteras och renas i oljeavskiljare och avsättningsmagasin. Avsättningsmagasin har relativt hög reningseffekt och kan både rena och fördröja dagvatten. En underjordisk anläggning ger möjlighet att avleda dagvatten från bussdepåns relativt stora hårdgjorda yta via brunnar eller linjeavvattning.



Ort & Datum: Solna 2018-08-14  
Projektnummer: 5086-001  
Namn: MKB Säbydepån  
granskning

---

Enligt Miljö och Hälsa, Österåker kommun, ska allt dagvatten från bussdepån renas i en oljeavskiljare med bästa möjliga teknik. I dagsläget angivet som klass 1 enligt svensk standard, samt med by-pass funktion som vid skyfall kan säkerställa funktionen i avsättningsmagasinet. Avsättningsmagasin bör även utföras med katastrofskydd utifrån den verksamhet som ska bedrivas inom området, för att förhindra föroreningar att nå recipient i händelse av tillbud.

#### 6.1.5.5 Dagvatten från taktor och grönområde

Dagvatten från taktor och grönområde bedöms som relativt rent och därför finns inget behov av reningsåtgärd innan det släpps till kommunalt ledningsnät och recipient.

För att inte öka belastningen på kommunalt ledningsnät finns behov av att fördröja dagvatten från taktor. Fördröjning kan kombineras med föreslagna dagvattenåtgärder och bör utredas vidare för respektive fastighet.

Grönområdena ligger i anslutning till Åkers kanal enligt föreslagen utformning av planområdet vid utbyggnad av bussdepå. Fördröjning ses därmed heller inte som nödvändig.

#### 6.1.6 Konsekvensbedömning

Flödessituationen förväntas bli större efter exploatering. Vad gäller föroreningsituationen förväntas även den att öka efter exploatering. Föreslagna riktvärden för dagvatten överskrids i nuläget vilket innebär att föroreningar släpps med dagvattnet till recipienten Åkers kanal. Utan reningsåtgärd bedöms det samlade utsläppet av förorenat vatten medföra måttliga negativa konsekvenser för Åkers kanal och Trälhavet som utgör recipienten.

Föroreningsberäkningar för planområdet med föreslagna dagvattenhanteringsåtgärder har visat att riktlinjer för dagvattenkvalitet enligt Österåkers kommun kan uppfyllas, samt att föroreningsmängder från planområdet kan minskas vid användning av reningsåtgärder.

En påverkansbedömning på recipienternas Trälhavet och Åkers kanal miljökvalitets-normer har utförts. Bedömningen baseras på en jämförelse av beräknade föroreningskoncentrationer och föroreningsbelastning från planområdet, uppmätta flöden och koncentrationer näringsämnen i Åkers kanal, samt koncentrationer enligt vattendirektivets miljökvalitetsnormer.

Jämförelsen visar att beräknade föroreningskoncentrationer, med undantag för TBT, är lägre än vattendirektivets miljökvalitetsnorm *maximal tillåten koncentration* (MAC-MKN), samt lägre än uppmätta koncentrationer kväve och fosfor i Åkers kanal. Vidare visar jämförelsen att beräknade föroreningskoncentrationer i dagvatten inte riskerar att bidra till högre koncentration föroreningar i recipienten än vattendirektivets miljökvalitetsnorm; *medelvärde på årsnivå* (AA-MKN), med hänsyn tagen till årsmedelflöde från planområdet och årsmedelflöde i Åkers kanal. Beräknat årsmedelflödet från plan-området är mycket litet i förhållande till årsmedelflödet i Åkers kanal.



Ort & Datum: Solna 2018-08-14  
Projektnummer: 5086-001  
Namn: MKB Säbydepån  
granskning

---

Beräknad koncentrationen TBT överskrider MAC-MKN. Beräkningarna visar dock att både koncentration och mängder TBT som släpps till recipient kan minska med föreslagna reningsåtgärder. Nuvarande halter av TBT bedöms därmed inte öka till följd av exploatering av planområdet.

Det är av betydelse att åtgärder för att reducera flödestoppar och koncentrat-ionstoppar "first flush" tillämpas, för att inte riskera tillfälligt höga utsläpphalter till recipienten när vattenföringen är låg och dagvattenflödet relativt stort.

Bedömningen är att planområdet inte påverkar möjligheten negativt att uppnå miljö kvalitetsnormerna i recipienten, samt inte heller bidrar till att försämra vattenkvaliteten i recipienterna. Under förutsättning att reningsåtgärder för dagvatten inom planområdet tillämpas innan dagvattnet släpps till recipient.

Det är viktigt att planområdet höjdsätts så att dagvatten från planområdet och från uppströms belägna området kan ledas genom området vid skyfall. Marken närmast byggnaderna behöver höjdsättas med fall från byggnaden.

Med vidtagna skyddsåtgärder för dagvattnet bedöms de samlade negativa konsekvenserna vara små för recipient Åkers kanal och Trälhavet, eftersom situationen bedöms förbättras i relation till nuläget.

I den fortsatta detaljprojekteringen bör förslag på dagvattenhantering och höjdsättning inom planområdet studeras mer i detalj, samt kontrolleras mot nivåer i anslutningspunkter till befintligt kommunalt dagvattenledningsnät. Vid val av dagvattenhanteringsåtgärder inom planområdet bör fokus ligga på att uppnå höga reningseffekter samt utjämning av flöden. Dagvattenhanteringsåtgärder bör även prioritera rening av kvicksilver, TBT, och näringsämnen då dessa idag bidrar till att ekologisk och kemisk status i recipienterna inte kan klassas som God.

## 6.2 Mark, föroreningar i mark och byggnad

### 6.2.1 Bedömningsgrunder, metodik och osäkerheter

#### 6.2.1.1 Bedömningsgrunder

Som utgångspunkt för bedömningen av föroreningars miljörisk har Naturvårdsverkets generella riktvärden för mark använts.<sup>3</sup> Syftet med Naturvårdsverkets riktvärden är att bedöma hur stor en förorening är och vilken risk föroreningen kan innebära. Riktvärdena skiljer på känslig markanvändning (KM) och mindre känslig markanvändning (MKM), där det skarpare riktvärdet KM generellt används vid byggande av bostäder och MKM avser mark för kontor, industri, vägar etc.

---

<sup>3</sup> Riktvärden för förorenad mark, Modellbeskrivning och vägledning, Naturvårdsverket rapport 5976, sept 2009



Ort & Datum: Solna 2018-08-14  
Projektnummer: 5086-001  
Namn: MKB Säbydepån  
granskning

---

Det är markanvändningen som påverkar vilka krav som kan ställas på skydd av markmiljön i området. För det aktuella planområdet bedöms MKM gälla då planen avser busstoppsplats och gata där personer vistas tillfälligt under arbetstid.

För haltnivåer av föroreningar i grundvatten har haltnivåer jämförts med jämförelsevärden enligt Naturvårdsverkets rapport 4918, Livsmedelsverkets dricksvattennorm (SLV 2001:30), riktvärden vid sanering av förorenade bensinstationer (SPI-RV), samt holländska jämförelsevärden.

Gällande asfalt hänvisas idag till Naturvårdsverket, som anför att gränsen för farligt avfall går vid 300 mg/kg TS PAH. Asfalt med PAH-halter över 70 mg/kg klassas av Trafikverket som asfalt med innehåll av tjära. Vid påträffande av tjärasfalt ska upplysning lämnas till tillsynsmyndigheten och borttagande ska anmälas till tillsynsmyndigheten i en saneringsanmälan § 28 i förordning 1998:899.

Gällande sanering av PCB gäller PCB-förordningen.

#### 6.2.1.2 Metodik

En översiktlig miljöteknisk markundersökning har gjorts för Säby 2:25 och Säby 2:26 (Structor, 2016-09-14) med syfte att utreda om eventuella föroreningar i mark- och grundvatten på området kan innebära att sanering eller andra åtgärder behöver vidtas innan alternativt i samband med kommande markarbeten.

Ett prov på fyllnadsmassor från varje provpunkt analyserades på lab, i några provpunkter analyserades även underliggande lera. Utvalda jordprov analyserades m a p på alifater (oljeämnen), PAH (polycykliska aromatiska kolväten) och metaller.

Grundvattenproven analyserades m a p på olja, PAH och metaller.

Ett grundvattenprov analyserades även m a p flyktiga organiska ämnen (VOC) innefattande ett stort antal parametrar – halogenerade alifater, halogenerade aromater liksom icke halogenerade aromater (BTEX mfl).

Ett asfaltsprov - där asfalten var något tjockare - lämnades på analys för kontroll av PAH.

Samtliga analyser har utförts av ALS och samtliga valda analyser är ackrediterade.

En riktad kompletterande porgas- och grundvattenprovtagning har utförts av Wescon Miljökonsult AB 2017-11-29. Provpunkterna har i huvudsak placerats i den del av fastigheten Säby 2:26 där misstankar funnits om hantering användning av klorerade lösningsmedel.



Ort & Datum: Solna 2018-08-14  
Projektnummer: 5086-001  
Namn: MKB Säbydepån  
granskning

---

### 6.2.1.3 Osäkerheter

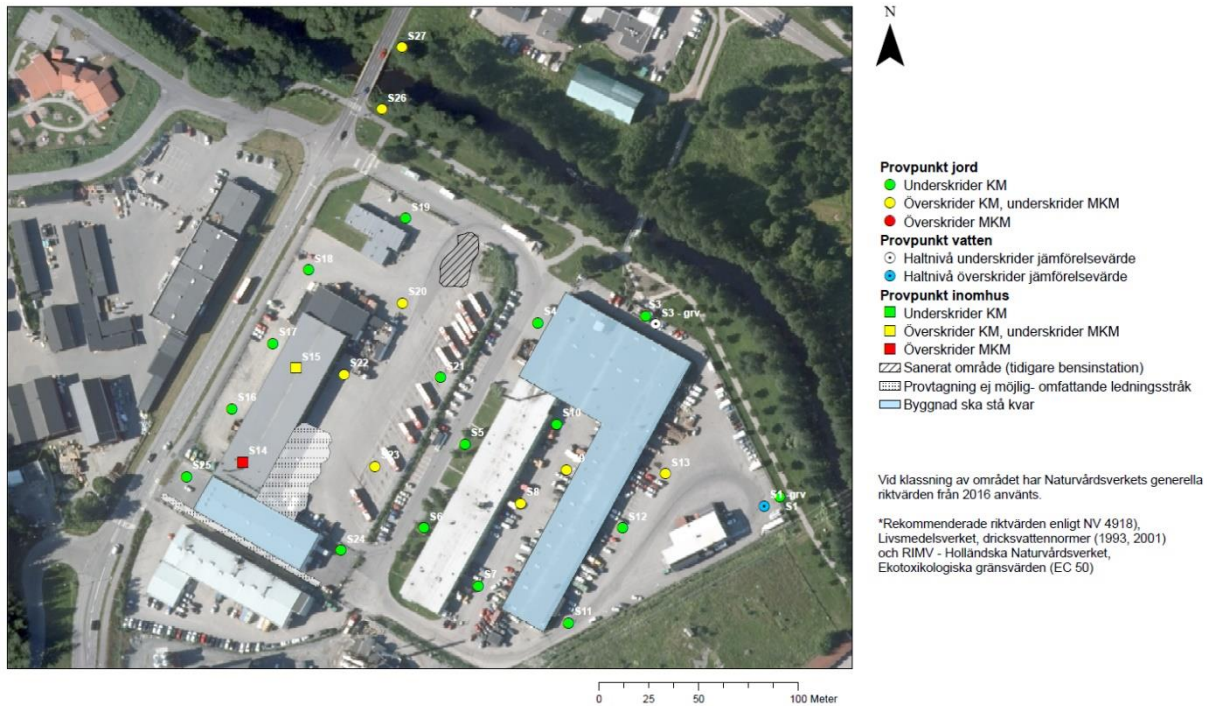
Inga tidigare kända miljötekniska markundersökningar finns utförda för fastigheterna Säby 2:25 eller Säby 2:26. Endast en begränsad markundersökning har utförts inom Säby 2:25 i samband med sanering av tidigare bensinstation med cisterner. Den markundersökning som utförts inom ramen för MKB:n är av översiktlig karaktär. Det är därför viktigt att vara uppmärksam på eventuella tecken på förorening, så som avvikande lukt etc., i samband med schakt i området. För de föroreningar som har identifierats i marken under en av fordonsbyggnaderna har ett PM tagits fram för beräkning av saneringskostnader som tillkommer i samband med exploatering.

### 6.2.2 Nulägesförhållanden

Undersökt område utgör ett industriområde. Pågående verksamheter på fastigheten Säby 2:25 utgörs av:

- Lastbilscentralen, med kontor i baracker och garage för fordon
- Roslagens lastbilsservice med service av lastvagnar
- Hyresmaskiner (Åkersberga) med i huvudsak uthyrning av diverse maskiner
- Bussuppställning för stadsbussar – tvätt, tankning och service av bussar sker i separat byggnad på Säby 2:26
- Aftén bilfirma, försäljning och service av personbilar i avskild byggnad på södra delen av fastigheten

Jordprovtagning genomfördes i totalt 27 punkter under augusti 2016 och grundvattenprov i två punkter, enligt figur 8 nedan.



Figur 8: Provtagning i plan – Säbydepån, Åkersberga – Säby 2:25 och Säby 2:26

Baserat på iakttagelser i samband med provtagning och utförda analyser bedöms fastigheterna Säby 2:25 och 2:26 generellt innehålla låga haltnivåer av markföroreningar. I huvudsak ligger haltnivåer av föroreningar under/i nivå med riktvärde för KM.

Spår av oljeämnen förekommer i ett fåtal punkter. Sannolikt rör det sig om äldre slumpmässiga och delvis nedbrutna oljespill, inga tecken på flyktiga oljeämnen har påträffats. Inga tecken på förorening i underliggande lera har noterats. Tecken på byggrester (tegelkross) i fyllnadsjord påträffades endast i en punkt inom Säby 2:26.

I maskinhallen på Säby 2:25 har en del olja droppat från uppställda fordon och en tydligare oljeförorening förekommer fläckvis i fyllningen. I samband med markundersökningen kunde konstateras att byggnaderna inom Säby 2:26 har en betongplatta som troligen är ca 20 cm och tillsynes intakt, d v s den bör i huvudsak ha fångat upp spill/föroreningar från verksamheten.

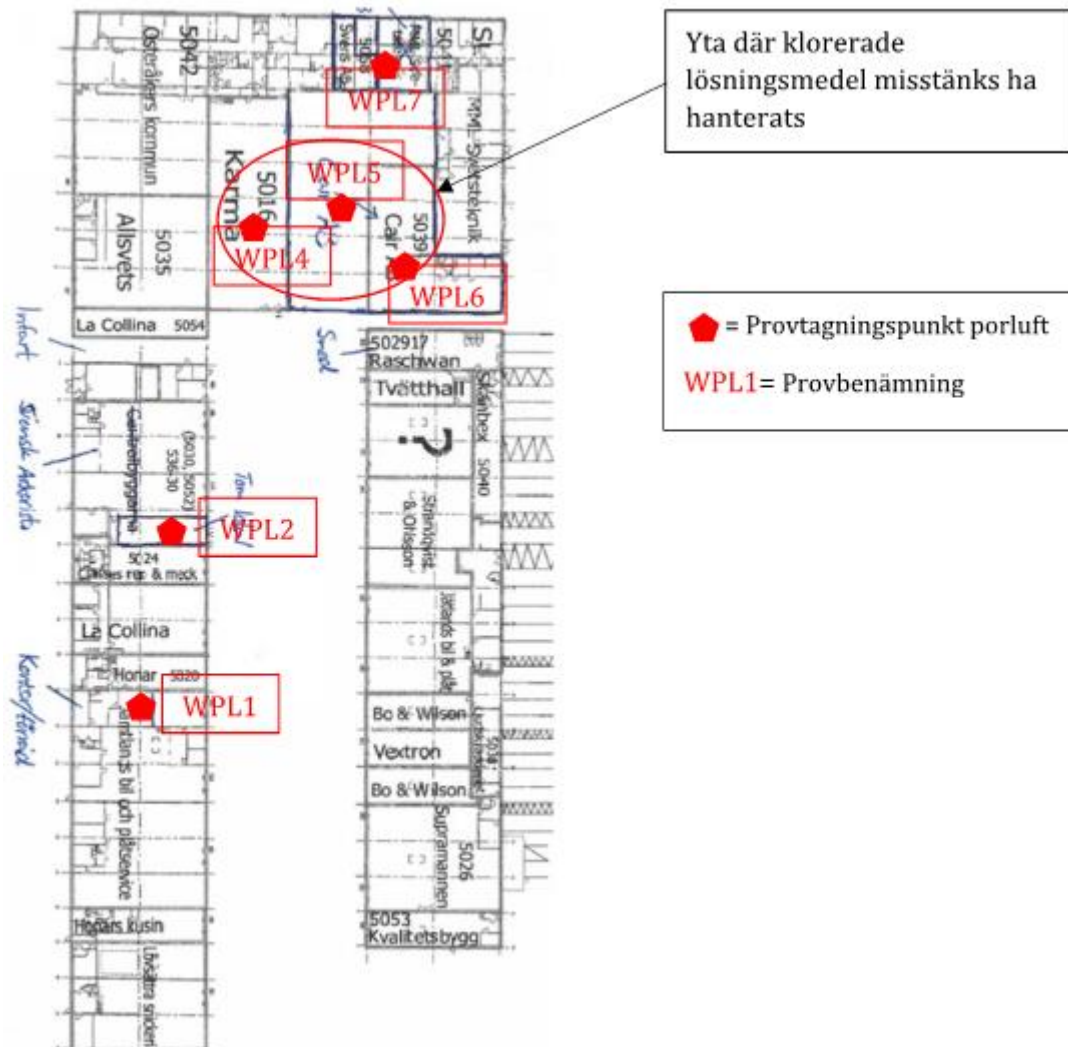
Viss oljeförorening förekommer i ett markvattenprov inom Säby 2:26, haltnivån bedöms dock som måttlig.

En PCB-inventering har utförts (OCAB 2008-06-10) vilken visar att lysrörsarmaturer och vissa fasta elektriska installationer kan innehålla PCB.

Efter en fördjupad historisk inventering av miljöfarliga verksamheter utfördes en kompletterande undersökning av porgas under byggnad inom Säby 2:26 i sex punkter (se figur 9) samt kontroll av grundvattnet i punkt s3 (se figur 5) för klorerade alifater.



De kompletterande provtagningarna ligger i samtliga fall under laboratoriets detektionsgränser för analysen.



Figur 9: Lokalisering av provpunkter med avseende på porluftsprovtagning

### 6.2.3 Nollalternativets miljöpåverkan

Med avseende på markföroreningar bedöms nollalternativet innebära varken negativa eller positiva konsekvenser. Inga andra planer för området är idag kända varför nuvarande förutsättningar består. I fordonsverkstaden finns en identifierad punkt där olja har droppat från fordonen. Oljeförorening förekommer fläckvis i fyllningen. I nollalternativet planeras ingen sanering av punkten.



Ort & Datum: Solna 2018-08-14  
Projektnummer: 5086-001  
Namn: MKB Säbydepån  
granskning

---

I och med att Säbybron har nått slutet på sin tekniska livslängd kan det förväntas att den, oavsett planförslagets framskridande, kommer att upprustas eller ersättas med en ny bro. Vid broområdet förekommer viss förorening i fyllnadsmassorna, bland annat har förhöjd halt av kvicksilver påvisats. Jordmassorna kommer att hanteras i samband med byggnationen av bron, i och med schakt och hantering/bortförel av förorenade massor bedöms föroreningsituationen förbättras.

#### *6.2.4 Planförslagets miljöpåverkan*

Planförslaget medför en utökning av befintlig bussdepå vilket innebär att en del av de befintliga byggnaderna rivs och ersätts med nya samt att utökade parkeringsytor för bussar och personbilar tillkommer. I den miljötekniska markundersökningen som gjorts konstateras att fastigheterna Säby 2:25 och 2:26 generellt innehåller låga haltnivåer av markföroreningar. Planförslaget kommer att innebära att massor schaktas bort.

#### *6.2.5 Förslag till åtgärder*

Baserat på den miljötekniska markundersökningen som utförts och att det är generellt liten förekomst av föroreningar i marken.

Kompletterande provtagning av jord bör ske av mark under byggnader som ska rivas i samband med rivning. Grundat på resultat och indikationer från aktuell undersökning och relativt begränsad förekomst av föroreningar, bör dessa kompletterande undersökningar kunna utföras då byggnaderna är rivna. Åtgärderna bör ske i samråd med tillsynsmyndigheten och eventuell sanering ske innan byggstart. Inför åtgärder ska en saneringsanmälan §28 inlämnas till tillsynsmyndigheten i god tid innan schakt får påbörjas i förorenade massor.

Gällande området där den nya Säbybron planeras, förekommer viss förorening i fyllnadsmassorna. Rekommendationen är att utta ytterligare några prov för analys i detta område för att säkerställa föroreningsomfattningen inför kommande arbeten.

En schablonkalkyl har genomförts av Structor Miljöbyrå (Bedömning av saneringsbehov och saneringskostnad avseende markförorening inom Säby 2:25 – Åkersberga, 2018-06-20) för att uppskatta saneringskostnaden härrörande till konstaterad oljeförorening i byggnad kring provpunkt S14, d v s ej andra planerade områden för byggnation inom fastigheten. Förorenad area (area med oljefläckar i byggnaden) har antagits för att få en ungefärlig kostnadsuppskattning för hantering/omhändertagande. I kostnads kalkylen förutsätts att mark behöver schaktas ur i samband med rivning eller övriga markarbeten för omhändertagande på mottagningsanläggning.

Installationer som riskerar att innehålla PCB ska omhändertas korrekt.





## 6.2.6 Konsekvensbedömning

Planförslaget kommer att innebära en del schakt och hantering av jordmassor. Utifrån det görs bedömningen att föroreningsituationen förbättras till godtagbar nivå för tänkt markanvändning (MKM) i och med att eventuella föroreningar i massor hanteras vid schakt och bortförsl. Beräkningar inkluderar kostnader för omhändertagande av förorenade massor mellan KM och MKM för det fall att även dessa massor behöver tas bort av andra skäl men som måste hanteras som förorenade massor vid schakt.

Generellt är haltnivåerna av föroreningar låga inom området, under/i nivå med riktvärde för KM vilket generellt används för byggande av bostäder. För planområdet gäller även MKM då planen omfattar industriområde och avser bussdepå och gata där personer vistas tillfälligt.

Då schaktmassor och installationer som kan innehålla PCB tas bort och omhändertas bedöms positiva konsekvenser uppstå för markmiljön, förutsatt att det görs korrekt.

## 6.3 Klimatanpassning

Klimatanpassning innebär att säkerställa och anpassa planförslaget till kommande förändringar i klimat.

### 6.3.1 Bedömningsgrunder, metodik och osäkerheter

#### 6.3.1.1 Bedömningsgrunder

Underlaget baseras på SMHI:s regionala rapport om "Framtidsklimat i Stockholms län – enligt RCP<sup>4</sup> scenarier" och RCP-scenarier (SMHI, 2015). Klimatscenerierna beskriver och bedömer global och regional klimatutveckling baserat på antaganden om framtida växthusutsläpp (SMHI, 2015).

Bedömningsgrunderna baseras på SMHI:s rapport på två regionala klimatscenarier, IPCC:s scenarier för strålningsdrivning kallade RCP 4.5 och RCP 8.5 (SMHI, 2015). Av tabell 8 framgår vilka förändringar scenarierna kan antas medföra. I avsnitten med nollalternativets- och planförslagets miljöpåverkan utgår klimatfaktorer från RCP 4.5.

Tabell 8. Beskrivning av RCP scenario 4.5 och RCP scenario 8.5, källa: KSA, 2016.

RCP4.5	RCP8.5
<ul style="list-style-type: none"><li>• Utsläppen av koldioxid ökar något och kulminerar omkring år 2040</li><li>• Befolkningsmängd något under 9 miljarder i slutet av seklet</li><li>• Lågt arealbehov för jordbruksproduktion, bland annat till följd av större skördar och förändrade konsumtionsmönster</li><li>• Omfattande skogsplanteringsprogram</li><li>• Låg energiintensitet</li><li>• Kraftfull klimatpolitik</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Koldioxidutsläppen är tre gånger dagens vid år 2100 och metanutsläppen ökar kraftigt</li><li>• Jordens befolkning ökar till 12 miljarder vilket leder till ökade anspråk på betes- och odlingsmark för jordbruksproduktion</li><li>• Teknikutvecklingen mot ökad energieffektivitet fortsätter, men långsamt</li><li>• Stort beroende av fossila bränslen</li><li>• Hög energiintensitet</li><li>• Ingen tillkommande klimatpolitik</li></ul>

<sup>4</sup> Representative Concentration Pathways, RCP



Ort & Datum: Solna 2018-08-14  
Projektnummer: 5086-001  
Namn: MKB Säbydepån  
granskning

---

Baserat på klimatscenario RCP 4.5 och RCP 8.5 förväntas årsmedeltemperaturen i Stockholms län öka fram till år 2100 (SMHI, 2015). Enligt RCP 4.5 kommer temperaturen öka med 3 grader medan RCP 8.5 indikerar på en ökning av 5 grader.

Årsmedelnederbörden och den maximala dygnsnederbörden för länet antas öka enligt RCP 4.5 och RCP 8.5 (SMHI, 2015). Enligt RCP 4.5 ökar årsmedelnederbörden och maximala dygnsnederbörd, dvs kraftigt regn, med ca 20% fram till år 2100 och baserat på RCP 8.5 ökar båda klimatfaktorer med ca 30%.

SMHI:s rapport redovisar även estimerade förändringar av länets korttidsnederbörd, dvs den extrema 1-timmesnederbörden. RCP 8.5 visar även här på en större ökning än RCP 4.5. Det årligen återkommande skurarna beräknas öka med 15 - 25 % dock beräknas det mer extrema 1-timmesnederbörden som inträffar med längre återkomsttid, öka mest.

Ett förändrat havsvattenstånd kan frångås i denna MKB:n då slussen nedströms planområdet reglerar vattennivån, (se figur 6) (KSA Österåkers kommun, 2016). Det är snarare avrinningsområdet uppströms slussen som är avgörande för tillrinningen och vattennivån i Åkers kanal längst planområdet.



Ort & Datum: Solna 2018-08-14  
Projektnummer: 5086-001  
Namn: MKB Säbydepån  
granskning



Figur 10. översiktskarta med planområdet markerat, källa Behovsbedömning.

Tillrinning till Åkers kanal kommer ursprungligen från uppströms liggande avrinningsområde och sjön Garnsviken. Enligt Klimat- och sårbarhetsutredningen förväntas den totala medeltillrinningen i Åkers kanal variera fram till slutet på seklet (KSA, 2016). Fram till år 2050 förväntas den totala medeltillrinningen öka, för att sedan minska fram till år 2100. Samtidigt kommer flödesmönstret variera under året och de längre återkomsttiderna med högre tillrinning kommer minska i Österåkers kommun. Därav kan det konstateras att höga vattennivåer och flöden till Åkers kanal kommer att minska, vilket resulterar i minskad risk för översvämning.

#### 6.3.1.2 Metodik

Befintliga förutsättningar för platsen har studerats och relevanta klimatfaktorer har belysts för att studera behov av klimatanpassning.

Klimatavsnittet är baserat på tidigare publicerade rapporter och utredningar som innefattat klimatrelaterad forskning om Österåker kommun och Åkersberga. Klimatunderlag och figurer har till stor del tagits ur SMHI:s *klimatologirapport "Framtidsklimat i Stockholms län – Enligt RCP-scenarier"* (2015), Österåker kommuns *"Klimat- och sårbarhetsanalys"* (2016), nedan benämnt KSA, och *"Skyfallskartering Åkersberga"* (DHI, 2015).



### 6.3.1.3 Osäkerheter:

SMHI:s senaste regionala och länsspecifika klimatdata baseras på IPCC:s utvärderingsrapport AR5 från år 2013–2014. Klimatforskningen i IPCC rapporten utgår från förhållandevis nyutvecklade klimatscenarier, så kallade ”representativa koncentrationsutvecklingsbanor” (Representative Concentration Pathways, RCP), vilket innebär beskrivningar av global och regional klimatutveckling baserat på antaganden om framtida växthusutsläpp (källa). Dessa antagande är statistiskt underbyggda men baserade på antaganden kring global och regional klimatutveckling vilket kan vara kopplat till osäkerheter.

### 6.3.2 Nulägesförhållanden

Åkers kanal är ett vattendrag som förbinder sjön Garnsviken med havet i Tunaviken (KSA Österåkers kommun, 2016). Kanalen är 11 km lång och delvis naturlig, delvis anlagd med tillhörande sluss som färdigställdes på 1820-talet. MKB:ns planområde är lokaliserat längst Åkers kanal uppströms slussen, se figur 6. Tillrinningen till Åkers kanal sker från ett avrinningsområde uppströms slussen på ca 397 km<sup>2</sup>. Avrinningsområdet är stort och påverkar vattendragets vattenstånd och vattenflöde, varvid längre regnperioder kan resultera i kraftig tillrinning i Åkers kanal. Kommunens KSA framhäver att den största delen av kommuners tillrinning, uppströms planområdet, sker via Åkerströmmen och passerar Åkers kanal. Se tabell 4 i avsnitt 6.1.2.4 för beräknat dagvattenflöde vid befintliga förhållanden. Planområdets markförhållanden omkring vattendraget utgörs främst av lösa leror.

Beräkningarna visar att säkerheten mot skred är under 1 för området innefattande gång-och cykelväg/grönyta fram mot Åkers kanal d v s detta område kan inte klassas som stabilt (Ramböll, 2018). Då kanalslätten idag är relativt flack och kanalen i stort är rak tyder inget på att det pågår någon erosion som skulle kunna påverka stabilitetsförhållandena negativt.

Ett eventuellt mindre skred utmed kanalen kan komma att medföra att nuvarande slänt mot Åkers kanal flackas ut. Ingen ”kvicklera” har påträffats i området vilket gör att risken för bakåtgripande skred blir mycket liten.

Området är sättningskänsligt och bedömningsvis pågår sättningar i området.

Inget berg i dagen finns i området eller i dess närhet varvid ingen risk för blocknedfall föreligger inom området.

#### 6.3.2.1 Geotekniska förhållanden

##### Jordlager

Enligt SGUs jordartkarta utgörs de naturliga jordlagren inom huvuddelen av området av gyttjelera. Norr om Åkers kanal finns postglacial lera.



Ort & Datum: Solna 2018-08-14  
Projektnummer: 5086-001  
Namn: MKB Säbydepån  
granskning

---

Enligt utförda undersökningar i och i närheten av området utgörs jordlagren överst av fyllnadsmassor med uppmätta mäktigheter på ca 1 m – 1,4 m. De naturliga jordlagren under fyllningen utgörs av lera med måttliga mäktigheter. Enligt resultat från utförda undersökningar har leran en mäktighet av ca 5m – 10 m. Under leran finns friktionsjord som bedöms ha en mäktighet av 1-2 m och vilar på berg. Fyllningen består av sand, grus och sten.

Leran utgörs i översta del av en svagt utbildad torrskorpa med en mäktighet av som mest ca 0,5. Leran är omväxlande siltig och sandig och har en densitet som är ca 1,5-1,8 t/m<sup>3</sup> genom lerprofilen. Lerans skjuvhållfasthet är mycket låg och kan anses vara ca 8-10kPa närmast under fyllningen och ner till ca 4 m djup för att därunder öka mot djupet med ca 2kPa per meter lös lera. Den naturliga vattenkvoten är generellt ca 50 %- 80% och konflytgränsen följer vattenkvoten men är ca 5-10% lägre. Leran är att betrakta som mellansensitiv och normalkonsoliderad.

#### Yt- och grundvatten

Den övre fria grundvattenytan bedöms ligga i underkant fyllning/torrskorpelera större delen av året men varierar med hänsyn till fyllningens något olika mäktighet och sammansättning samt med hänsyn till årstid och nederbörd.

Inom området har grundvattennivån i friktionsjorden under leran mätts i grundvattenrör. Mätningar visar på grundvattennivåer motsvarande ca +1,4 m - +3,2 m under mätperioden 2013-05-28 till 2013-08-14.

Troligtvis flukturerar grundvattennivåerna med hänsyn till årstid och nederbördsförhållanden.

### **6.3.3 Nollalternativets miljöpåverkan**

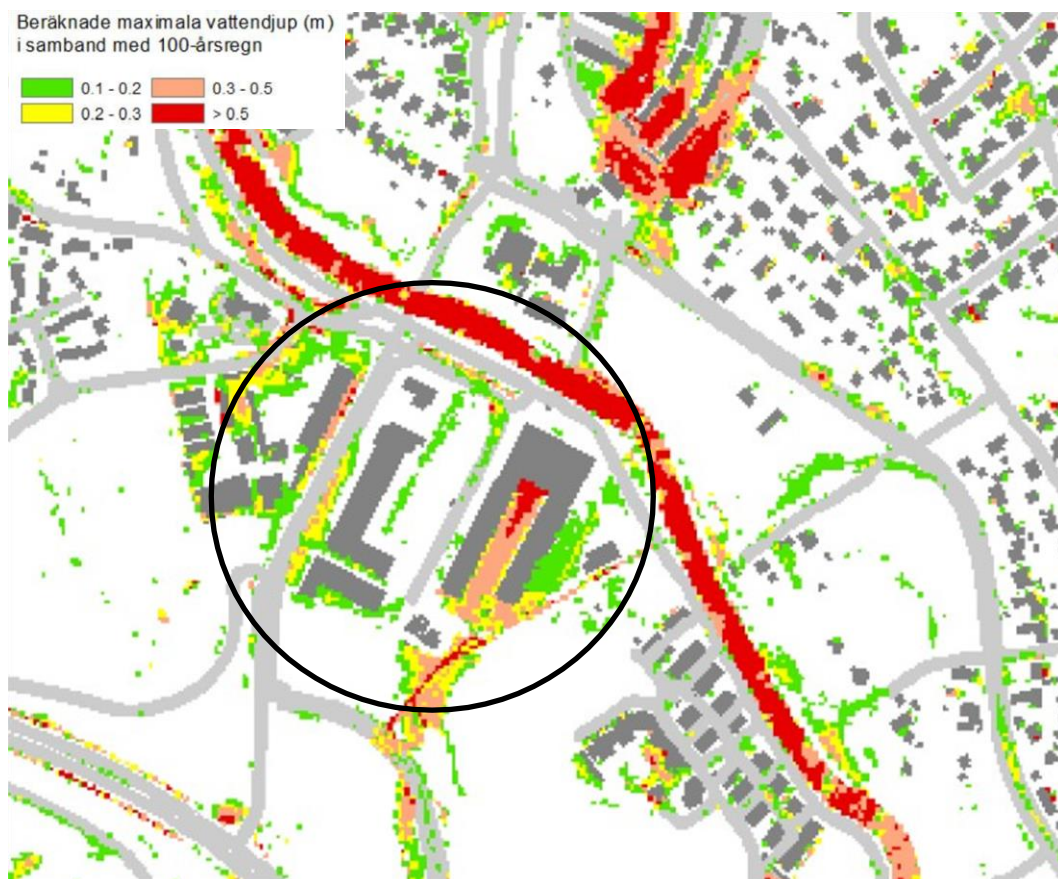
I kommunens Klimat- och sårbarhetsanalys har områden kring Åkers kanal konstateras ha störst risk för spontana skred (KSA Österåkers kommun, 2016). Framförallt har området kring Åkers kanal ökad risk för provocerade skred. Flera aspekter ligger till grund för områdets skredrisk; lösa leror, landskapets topografiska förutsättningar, ogynnsamma markförhållanden samt befintlig exploatering invid kanalen. I kombination med en framtida ökning av extremväder, regn med lång återkomsttid ökar även risken för skred och förändrat flödesmönster i Åkers kanal (SMHI 2015)

Enligt skyfallskartering finns en sannolikhet att planområdet påverkas av ett skyfall med 100-års återkomsttid i dagens klimat, se figur 11 (Ramböll, 2018). Enligt karteringen kan planområdet påverkas av lokala översvämningar med ett vattendjup som är större än 0,5 m vid extremt regn, detta gäller för fastighet Säby 2:26. Utifrån översvämningsskartan kan det också utläsas att vattnet, som samlas inom 2:26, ser ut att komma från diket som löper sydväst om planområdet mot Åkers kanal. Det ser även ut som att vattnet samlas mot fastigheten på grund av fastighetens utformning (som ett U).



I övrigt visar inte översvämningsutredningen på risk för att större vattendjup samlas inom planområdet. Inom fastighet 2:25 samlas vattnet främst längsmed Sockenvägen där det löper ett dike mot Åkers kanal, samt längsmed lågstråk inom 2:25 mot Åkers kanal.

Översvämningsrisken kan utgöra en fara för allmänheten, dvs en hälso-och säkerhetsaspekt, vilket bör beaktas. Därav kan det antas att vid ett fortsatt förändrat klimat riskerar planområdet att påverkas av stabilitetsproblem och lokala översvämningar. Under ett längre tidsperspektiv kan detta tänkas medföra kostnader för kommunen vilket bör beaktas.



Figur 11: Översvämningskarta som visar områden där vatten riskerar att bli stående och orsaka en översvämning på ytan vid skyfall.

#### 6.3.4 Planförslagets miljöpåverkan

Marken inom detaljplaneområdet är i stort sett plan och stabilitetsberäkningar visar att detaljplaneområdets totalstabilitet är tillfredsställande med undantag för partiet närmast Säbybron. För detta parti är det viktigt att projektering/framtagande av bygghandlingar för nya Säbybron tillsammans med anslutningsvägar/korsning för gång-och cykelstråk inkluderar stabilitetsberäkningar och att grundförstärkningsåtgärder utförs så att stabiliteten säkerställs.



Ort & Datum: Solna 2018-08-14  
Projektnummer: 5086-001  
Namn: MKB Säbydepån  
granskning

---

Utanför detaljplaneområdet närmare Åkers kanal är stabilitetsförhållandena ej tillfredsställande. Ett eventuellt mindre skred utmed kanalen kan komma att medföra att nuvarande slänt mot Åkers kanal flackas ut. Ingen "kvicklera" har påträffats i området vilket gör att risken för bakåtgripande skred blir mycket liten.

Flödesberäkningar har räknats med en klimatkoefficient 1.25, dvs en 25 % ökning i nederbörd, se tabell 5 i avsnitt 6.1.4.3. Enligt flödesberäkningarna i den fördjupade dagvattenutredningen (Ramböll, 2017) ökar vattenflödet efter planerad exploatering. Andelen hårdgjorda ytor ökar medan andelen grönytor minskar efter exploatering av planområdet. SMHI:s rapport på att den maximala dygnsnederbörden, dvs kraftigt regn, och länets korttidsnederbörd, dvs den extrema 1-timmesnederbörden, ökar i området med 20%, enligt RCP 4.5 (SMHI, 2015).

Skyfallskarteringen, figur 11, visar på översvämningsrisker i planområdet vid ett regn med 100-års återkomsttid, baserat på dagens klimat. Kombinationen av en ökad maximal dygnsnederbörd, ökad korttidsnederbörd och fler hårdgjorda ytor i ett område som är delvis låglänt är problematiskt och bör beaktas ur ett hälso- och säkerhetsperspektiv samt ur ett kostnadsperspektiv.

Vid exploatering av planområdet enligt föreslagen utformning förändras byggnaden inom 2:26 och ett av "benen" på den nuvarande U-formade byggnaden tas bort och ersätts av uppställningsplatser för bussar. Det gör att risken för att vatten ska samlas mot byggnaden minskar betydligt och därmed minskar risken för att stora vattendjup kan uppstå.

### 6.3.5 Förslag till åtgärder

Förslag till åtgärder relaterade till klimatanpassning är utarbetade för att minska risken för översvämnning och skred i planområdet.

- Dimensionering av dagvattensystemet enligt föreslagen dagvattenhantering i fördjupad dagvattenutredning, sammanfattad i avsnitt 6.1.5.
- Höjdsättning kring byggnader ska planeras så att dagvatten rinner bort från huskroppen, det vill säga att gator läggs lägre än fastighetsmarken så att dagvatten kan rinna av yttledes vid extrema regn. Marken måste ges en ordentlig lutning från byggnaden för att förhindra att yt- eller dagvatten rinner in mot byggnaden.
- Den vattenförande kapaciteten i befintligt dike sydväst om fastighet 2:26 föreslås ses över och eventuella nödvändiga åtgärder, så som exempelvis vall, tillämpas inom fastighet 2:26 norr om diket. Detta för att hindra att vatten rinner in på 2:26 vid stora flöden.



Ort & Datum: Solna 2018-08-14  
Projektnummer: 5086-001  
Namn: MKB Säbydepån  
granskning

---

- Tre huvudavrinningsstråk är föreslagna, och är av stor betydelse för att vatten inte ska samlas inom planområdet vid skyfall. Flödeskapaciteten i dessa bör säkerställa att flöden som uppstår inom och uppströms planområdet, vid ett 100-årsregn, kan avbördas utan risk för överbelastning. Generellt är planområdet flackt och föreslagna flödesvägar bedöms inte innebära större förändringar i höjdsättning i området.
- För att inte påverka detaljplaneområdets stabilitetsförhållanden negativt behöver grundläggning av byggnader inom planområdet ske med pålning och eventuell markhöjning med kompensationsåtgärder behöver ske med hänsyn till sättningar.

### 6.3.6 Konsekvensbedömning

Utan åtgärder bedöms planområdet omfattas av översvämningsrisker vid en framtida klimatförändring. I kombination med dåliga markförhållanden ökar risken för skred vilket kan leda till konsekvenser ur ett hälso- och säkerhetsperspektiv. Myndigheten för samhällsskydd och beredskap definierar verksamheter som kollektivtrafik som viktiga samhällsfunktioner (MSB, 2014). Negativ påverkan på viktiga samhällsfunktioner bör bemötas med aktsamhet då konsekvenser blir än tydligare och kan ha en inverkan på allmänheten.

Översvämningsrisken är störst inom fastighet 2:26, men i och med exploatering enligt föreslagen utformning förändras byggnaden inom 2:26 vilket minskar risken för vattenansamling vid byggnaden och därmed även risken att stora vattendjup kan uppstå. Detta i kombination med utförda åtgärder i form av höjdsättning och dimensionering av föreslagen dagvattenhantering, samt implementering av kompletterande åtgärder för att minska risk för översvämning vid skyfall bedöms konsekvenserna bli små.

En bedömning av risken för skred har gjorts och detaljplaneområdets totalstabilitet är tillfredsställande med undantag för partiet närmast Säbybron samt område *utanför* detaljplaneområdet ner mot Åkers kanal.

Dessutom finns det en kostnadsaspekt vid klimatanpassning att ta hänsyn till. Österåkers kommun kan åläggas ansvar för återställande och underhåll av verksamheten vid klimatrelaterade skador. Potentiella konsekvenser av identifierade klimatfaktorer kan resultera i kostnader för reparation och underhåll vilket skulle finansieras med skatteintäkter. Generellt kan det konstateras att kostnader för klimatanpassning kan bli höga men konsekvenserna, i form av de potentiella skadekostnaderna, av att inte implementera klimatanpassningsåtgärder i samhället bedöms som högre (SMHI, 2015b).

## 6.4 Buller och trafik

Buller är att betrakta som oönskat ljud. Det är således en hälsoaspekt som kan påverka människors hälsa negativt. Inför framtagande av MKBn har en underlagsrapport tagit fram avseende buller (Bullerutredning, Säbydepån. Johansson Akustik 2016-12-13).

Tyrens har för Trafikförvaltningens räkning tagit fram en underlagsrapport för nuvarande busstopp vid Säby. (Förstudie Åkersberga 269109 – bullerskydd depåer, Tyrens 2016-12-14)





### 6.4.1 Bedömningsgrunder, metodik och osäkerheter

För trafik på allmänna vägar gäller riktvärden enligt infrastrukturpropositionen 1996/1997:53. Följande riktvärden för trafikbuller bör normalt inte överskridas vid nybyggnad eller väsentlig ombyggnad av trafikinfrastruktur:

- 30 dB(A) dygnsekvivalentnivå inomhus
- 45 dB(A) maximalnivå inomhus nattetid
- 55 dB(A) dygnsekvivalentnivå utomhus (vid fasad)
- 70 dB(A) maximalnivå vid en uteplats i anslutning till en bostad.

För industribuller, dvs buller från bussdepån, inklusive buller från transporter och bussrörelser inom depåns verksamhetsområde, gäller Naturvårdsverkets vägledning om industri- och annat verksamhetsbuller, se tabell 9.

Tabell 9. naturvårdsverkets vägledning om industri- och annat verksamhetsbuller

	Leq vardag (kl 06-18)	Leq kväll (kl 18-22)  Leq lör-, sön- och helgdag (kl 06-18)	Leq natt (kl 22-06)
Ljudnivå för lägenhetsbedömning vid bostäder, vård och undervisningslokaler	50 dBA	45 dBA	40dBA

Utöver detta gäller:

Maximala ljudnivåer (LFmax > 55 dBA) bör inte förekomma nattetid klockan 22 - 06 annat än vid enstaka tillfällen. Vissa ljudkaraktärer är särskilt störningsframkallande. I de fall verksamhetens buller karakteriseras av ofta återkommande impulser eller innehåller ljud med tydligt hörbara tonkomponenter bör värdena i tabellen sänkas med 5 dBA.

Den ekvivalenta ljudnivån ska beräknas över den tid som de bullriga verksamheterna pågår, dock minst en timme. I detta projekt bedöms det inte förekomma bullerkällor som är särskilt störningsframkallande.

### 6.4.2 Nulägesförhållanden

Sockenvägen är en viktig huvudled för trafiken i västra Åkersberga och förbinder bl.a. Säby, Norrö och Åkerstorp med väg 276. År 2015 var vardagsdygnstrafiken (VDT) drygt 11 300 fordon på Sockenvägen. Sockenvägen passerar över Åkers kanal på Säbybron som ursprungligen uppfördes som en svängbro 1917 och byggdes om till dagens fasta bro 1973.



Bron har en bredd på drygt 7 m, har två körfält men saknar gång- och cykel(GC)-väg. Säbybron har nått sin tekniska livslängd och avses ersättas med en ny bro.

Nuvarande depåverksamhet alstrar från rangering och tvätt, beräknade maximala ljudnivåer på 55 dBA, vid den mest exponerade bostadsfasaden. Nattetid är den ekvivalenta ljudnivån från depåverksamheten beräknad till 48 dBA.

### 6.4.3 Nollalternativets miljöpåverkan

Detaljplanen omfattar även delar av Sockenvägen. Detaljplanen kommer inte att medföra några större förändringar av dagens trafikflöden i området annat än den allmänna trafikökningen som förväntas bli 1,5% per år, se tabell 10.

Tabell 10 Trafiksiffror använda i beräkningarna. Uppgifterna kommer från Österåkers kommun och Trafikverket.

Väg	ÅDT år 2030	Andel tung trafik	Hastighet
Sockenvägen	14 500	6 %	50 km/h
Korsgärdesvägen	5 000	8 %	50 km/h
Väg 276	31 500	9 %	50 – 90 km/h

Inga åtgärder för begränsning av buller från depåverksamheten vidtas och ljudnivåerna förväntas vara desamma.

### 6.4.4 Planförslagets miljöpåverkan

Säbydepån ligger i ett befintligt verksamhetsområde. De närmsta bostäderna ligger ca 150 m från den planerade depån. Drygt 100 m väster om depån ligger en förskola. Depån kommer att ha plats för 100 bussar. Inom depån kommer även finnas verkstad och tvätthall som båda är förlagda inomhus och alstrar därmed inget buller. Tankning (gas) kommer enbart att ske dagtid, se tabell 11. I anslutning till depån finns parkering för personal med 100 parkeringsplatser.

Tabell 11. Bussarnas trafikrörelser förväntas ha följande fördelning över dygnet.

Tidig morgon	100 bussar ut
Förmiddag	33 bussar in
Eftermiddag	33 bussar ut
Kväll	100 bussar in

Trafiken till personalens parkering förväntas ha samma fördelning.

Depån får en ny utfart mot Korsgärdesvägen. När bussarna lämnar depån förväntas ca 70 % svänga vänster på Korsgärdesvägen mot centrala Åkersberga. Antalet transporter som depån genererar på allmän väg blir 270 bussar och 270 personbilar per dygn. Hastigheten på infartsvägen förväntas vara begränsad till 30 km/h. Transporter på allmän väg bedöms som trafikbuller.



Ort & Datum: Solna 2018-08-14  
Projektnummer: 5086-001  
Namn: MKB Säbydepån  
granskning

---

I planförslaget förändras Sandkilsvägens läge och dragning för att möjliggöra bättre trafiklösningar och en utbyggd bussdepå. Den del av Sandkilsvägen som löper parallellt med Åkers kanal, inklusive infarten från Sockenvägen, försvinner. Istället blir Sandkilsvägen en återvändsgata som ansluter till Korsgärdesvägen i söder. Vägen fungerar som infart för busstrafiken till depån samt till Sandkilsverket och intilliggande verksamheter.

Säbybron ersätts med en ny bro direkt sydost om den befintliga bron. När den nya bron är färdig rivs den befintliga Säbybron.

GC-stråket längs Åkers kanal blir kvar i sin nuvarande sträckning, dock ersätts den ljusreglerade passagen vid Sockenvägen med en GC-tunnel under vägen. Detta görs för att skapa bättre trafiksäkerhet och framkomlighet för både gående, cyklister och bilister.

#### *6.4.5 Förslag till åtgärder*

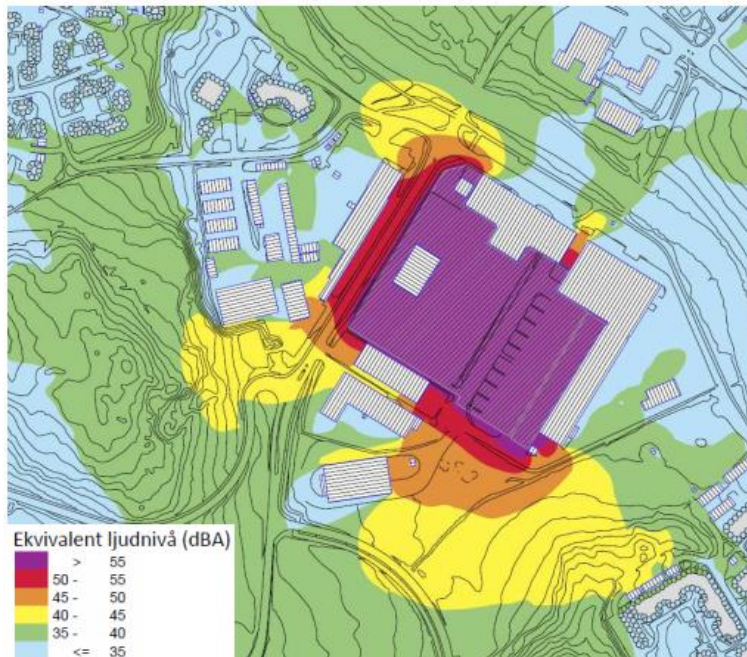
Buller från transporter (bussar och personbilar) ger ett försumbart bidrag till det totala trafikbullret. Buller från trafik på allmänna vägar inom och kring planområdet ger upphov till nivåer över riktvärdet 55 dBA dygnsekvivalent ljudnivå och 70 dBA maxnivå vid bostad och uteplats (se bilaga 7 – 8 i bullerutredning). Dessa värden överskrids även i dag och den trafikökning som kommer att ske beror på allmän trafikökning och inte på förändringarna inom detaljplanen. Eventuella åtgärder mot buller i befintliga miljöer sker inom ramen för kommunala och nationella åtgärdsprogram.

Behov av bullerdämpande åtgärder har identifierats på fastigheten Hildestrandsvägen 1. Fastigheten är lokaliserad utanför planområdet och påverkas både av trafikbuller från kringliggande vägar och övriga verksamheter. Kommunen har en fortsatt dialog med fastighetsägaren om vilka åtgärder som bör vidtas (Johansson, 2018). Frågan behandlas inte närmare i denna MKB

#### *6.4.6 Konsekvensbedömning*

Beräkningarna visar att verksamheten på depån uppfyller Naturvårdsverkets vägledning om industribuller vid samtliga närliggande bostäder samt för förskolan.

Det dimensionerande fallet är nattperioden då samtliga bussar lämnar depån under tidig morgon. Nivån är beräknad för om 100 bussar lämnar depån under 2 timmar. Ljudnivå vid närmsta bostad blir då knappt 40 dBA ekvivalentnivå (se bilaga 3 i bullerutredning och figur 12 nedan) och knappt 55 dBA maxnivå (se bilaga 4). Under dagtid, kvällar och helger klaras också Naturvårdsverkets vägledning med marginal.



Figur 12. Ekvivalent ljudnivå från depån, 100 bussar lämnar depån under 2 timmar. Dimensionerande beräkningsfall.

## 6.5 Kulturmiljö, stads- och landskapsbild

### 6.5.1 Bedömningsgrunder, metodik och osäkerheter

Hänsyn till kulturmiljöer av riksintresse regleras i hushållningsbestämmelserna i 3 och 4 kap. miljöbalken (1998:808) (Naturvårdsverket, 2005). Bestämmelsernas syfte är att ge stöd i avgörandet av hur mark- och vattenområden ska användas. Reglerna ska tillämpas så att en god hushållning främjas. Hushållningsbestämmelserna utgår från att olika aktörer ska hushålla med mark- och vattenområden och den fysiska miljön. Detta genom god planering och hänsynstagande.

Miljöbalkens 3 kap. 6 § avser sådana kulturmiljöer som anses särskilt värdefulla från nationell synpunkt och som därför ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan påverka eller skada områdets karaktär. Påtaglig skada avser sådana åtgärder som kan ha en bestående negativ inverkan eller som tillfälligt kan ha en mycket stor negativ inverkan.

En påtaglig skada kan uppstå om en åtgärd mer än obetydligt skadar något eller några av de värden som utför grunden för riksintresset, eller att den negativa inverkan blir så stor att området i något avseende förlorar sitt värde som riksintresse. Om en åtgärd kan antas medföra påtaglig skada på riksintresset ska miljön skyddas.

Nordöst om planområdet passerar Åkers kanal som utgör riksintresse för kulturmiljövården enligt 3 kap. 6 § miljöbalken. Åkers kanal är rester av en farled som har fått namnet Långhundraleden, vilken var en viktig färdväg under förhistorisk tid (Stockholm läns museum, 2016). Under 1800- talet beslöt man att muddra upp den gamla farleden och att bygga en kanal. Arbetet med en nästan fyra kilometer lång sträcka med en sluss påbörjades 1820, och 1825 kunde Åkers kanal invigas.



Ort & Datum: Solna 2018-08-14  
Projektnummer: 5086-001  
Namn: MKB Säbydepån  
granskning

---

Senare har kanalen både breddats, fördjupats och renoverats på grund av ångbåtarnas framdrift. Biltrafiken övertog emellertid ångbåtarnas transporter och ångbåtstrafiken upphörde helt när den nya landsvägsbron vid Sockenvägen byggdes 1939.

Åkers kanal är idag den enda kanalen i Stockholms län som bevarat sin äldre karaktär och därför är den av riksintresse för kulturmiljövården. Kanalen omfattar en sluss, slussvaktarbostad och andra anläggningar som hör samman med kanalverksamheten (RAÄ 2014).

### *6.5.2 Nulägesförhållanden*

Kommunen arbetar med att rusta och bevara Åkers Kanal. Ett arbete pågår med att rusta upp miljöerna runt Åkers Kanal.

### *6.5.3 Nollalternativets miljöpåverkan*

Nollalternativet förväntas förbli detsamma som i nuläget, då inga andra planer för området idag är kända.

Då Säbybron nått slutet på sin tekniska livslängd kan den, oavsett planens framfart, behöva upprustas eller ersättas. Detta innebär arbete i och kring Åkers kanal och särskild hänsyn bör därför tas till kulturmiljövärdena i området.

### *6.5.4 Planförslagets miljöpåverkan*

Planförslaget möjliggör en utökning av befintlig bussdepå. Den tidigare in- och utfarten stängs och ska endast fungera som in- och utfart för besökare, detta innebär att trafikeringen kommer minska och förflyttas till ny in- och utfart från Korsgärdesvägen.

Arbetet vid den nya Säbybron innebär arbete i och kring Åkers kanal och särskild hänsyn bör därför tas till kulturmiljövärdena i området.

### *6.5.5 Förslag till åtgärder*

Hänsyn till kulturmiljövården måste tas vid utformning av depån och nya Säbybron. Det är lämpligt att utforma området närmas kanalen i dialog med kommunens ansvariga för Åkers Kanal med avseende på kulturmiljö.

### *6.5.6 Konsekvensbedömning*

Genom hänsyn till kulturmiljövården vid utformning av depån förväntas ingen betydande påverkan uppstå på Åkers kanal eller kulturmiljön. I och med att den tunga trafiken vid Åkers kanal minskar bedöms planförslaget ha positiv inverkan på kulturmiljön vilket leder till obetydliga eller positiva konsekvenser.



## 6.6 Risk och säkerhet

### 6.6.1 Bedömningsgrunder, metodik och osäkerheter

#### 6.6.1.1 Riskhänsyn vid ny bebyggelse

Ett flertal olika lagar reglerar när riskanalyser skall utföras. Enligt Plan- och bygglagen (2010:900) skall bebyggelse lokaliseras till mark som är lämpad för ändamålet med hänsyn till boendes och övrigas hälsa. Sammanhållen bebyggelse skall utformas med hänsyn till behovet av skydd mot uppkomst av olika olyckor.

Länsstyrelsen i Stockholms Län har tagit fram riktlinjer för hur risker från transporter med farligt gods på väg och järnväg ska hanteras vid exploatering av ny bebyggelse (Länsstyrelsen Stockholm, 2016-04-11). Syftet med riktlinjerna är att ge vägledning och underlätta hanteringen av riskfrågor. Länsstyrelsen anser att möjliga risker ska studeras vid exploatering närmare än 150 meter från en riskkälla. I vilken utsträckning och på vilket sätt riskerna ska beaktas beror på hur riskbilden ser ut för det aktuella planförslaget.

Egenkontrollen behöver omfatta risker för spridning av farliga kemikalier och farligt avfall vid översvämning.

För ny bebyggelse inom rekommenderade skyddsavstånd behöver en riskutredning göras som undersöker om planförslaget är lämpligt och vilka eventuella skyddsåtgärder som behövs.

#### *Hantering brandfarlig vara*

Det finns ett flertal olika styrande dokument och rekommendationer med avseende på hantering av brandfarlig vara. I Lagen (2010:1011) om brandfarliga och explosiva varor (LBE) anges att byggnader och andra anläggningar där brandfarliga eller explosiva varor hanteras skall vara inrättade så att de är betryggande ur brand- och explosionssynpunkt och förlagda på sådant avstånd ifrån omgivningen som behövs med hänsyn till hanteringen (SFS 2010:1011).

För att uppfylla LBE finns föreskrifter upprättade av Myndigheten för Samhällsskydd och Beredskap (tidigare Räddningsverket och innan dess Sprängämnesinspektionen), vilka ska uppfyllas vid hantering av brandfarliga varor.

#### 6.6.1.2 Metodik och osäkerheter

En inventering av riskkällor har gjorts i anslutning till det studerade området med fokus på planförslaget. Riskinventeringen omfattar de riskkällor (transporter för farligt gods, järnvägar, verksamheter som hanterar farligt gods) som kan innebära plötsliga och oväntade olyckshändelser med konsekvens för det aktuella området. Riskkällorna har beskrivits i Riskanalys (Brandskyddslaget 2016) och förekommande hantering/transport av farliga ämnen har kartlagts och redovisats i utredningen. Riskinventeringen har legat till grund för den utförda riskanalysen. Risker avseende översvämning hanteras under avsnitt Klimat.



Ort & Datum: Solna 2018-08-14  
Projektnummer: 5086-001  
Namn: MKB Säbydepån  
granskning

---

Utifrån riskinventeringen har en uppställning av möjliga olycksrisker gjorts som kan påverka människor inom det studerade området.

För identifierade olycksrisker har en kvalitativ bedömning (inledande analys) av möjlig konsekvens av respektive händelse gjorts. En grov bedömning har även gjorts av sannolikheten för att en olycka ska inträffa. Bedömning syftar i huvudsak till att avgöra om händelsen kan inträffa över huvud taget, d.v.s. om riskkällan omfattar just de förutsättningar som krävs för att den identifierade olycksrisken ska finnas.

Utifrån de kvalitativa bedömningarna av sannolikhet och konsekvenser har sedan en sammanvägd bedömning gjorts av huruvida identifierade olycksrisker kan påverka risknivån inom aktuellt planområde.

### *6.6.2 Nulägesförhållanden*

Planområdet omfattar ca 6 hektar och upptas idag av industrimark, befintlig bussdepå, vägområden, vattenområden samt obebyggd mark. Marken är relativt flack med små höjdskillnader.

En kort beskrivning av omgivande bebyggelse görs nedan, se även figur 13.

- Norr om planområdet går Åkers kanal. Närmaste bebyggelse norr om kanalen består av en bensinstation, bilverkstad och försäljningslokal. Det kortaste avståndet till bussdepån är ca 100 meter.
- Sydost om området finns ängsmark närmast depån sedan bostäder. Avståndet till bostäderna är som minst ca 75 meter.
- Söder om planområdet finns Sandkilsverket, vilket invigdes våren 2016. Avståndet till detta är ca 100 meter. Söder om området ligger även lokaler med bilförsäljning (Ford, Bilia) samt garage/verkstadsbyggnad. Avståndet till depån från dessa är som minst ca 6-7 meter (bussuppställning).
- På andra sidan Sockenvägen ligger bland annat en trävaruhandel (Woody). Avståndet till depån är ca 30 meter (tvätthall och bussuppställning).



Figur 13: Verksamheter i omgivningen. Planområdets avgränsning i rött.

I planområdets närhet har nyligen en detaljplan för Säby Hage, ett planprojekt som omfattar bebyggelse i form av bostäder och industri antagits. Avståndet till planområdet är ca 100 meter (se figur 14).

I närområdet finns ett pågående byggprojekt (se figur 14). Projektet omfattar en ny Willysbutik. Bygget har påbörjats. Butiken ligger ca 300 meter från den planerade busstoppen.

De identifierade plan- och byggprojekten bedöms i dagsläget inte påverka risknivån inom befintligt område.





Ort & Datum: Solna 2018-08-14  
Projektnummer: 5086-001  
Namn: MKB Säbydepån  
granskning



1 – Säby Hage: detaljplan bostäder, industri

2 – Runö gårds norra: Willysbutik

Figur 14: Pågående plan- och byggprojekt i aktuellt områdes närhet.

### 6.6.3 Nollalternativets miljöpåverkan

Nollalternativet förväntas förbli detsamma som i nuläget, då inga andra planer för området idag är kända.

Ombyggnation av Säbybron förväntas ske och nollalternativet som sådant innebär ingen förändring ur riskperspektiv. En saneringsanmälan kommer behövas vid genomförandet eftersom det är schakt i kvicksilverhaltig jord.

### 6.6.4 Planförslagets miljöpåverkan

Med avseende på skadehändelser med akuta konsekvenser för liv och hälsa bedöms verksamheterna inom en bussdepå innebära relativt begränsade riskkällor som bedöms kunna påverka risknivån i kringliggande områden. De skadehändelser som bör beaktas är förknippade med hantering av brandfarlig vara, brand i byggnad och/eller bussar.

När det gäller risker mot tredjeman är det främst trafik in- och ut från området, hantering av brandfarlig vara och brand- och rökspridning till intilliggande områden som bedöms vara relevanta att beakta.

#### *Risker i omgivningen*

I närområdet har följande möjliga risker identifierats som kan påverka den planerade verksamheten:

- Bilhandel, garage/ verkstad
- Hantverksbyggnaden
- Sandkilsverket



Ort & Datum: Solna 2018-08-14  
Projektnummer: 5086-001  
Namn: MKB Säbydepån  
granskning

---

#### 6.6.4.1 Resultat från riskanalys

##### *Risker mot omgivningen*

Utifrån riskinventeringen redovisas ett antal olycksscenarier som kan innebära risk mot omgivningen:

- Kollision med annan fordonstrafik, gång- eller cykeltrafik
- Olycka vid hantering av brandfarlig vara
- Brand inom anläggningen

##### *Risker i omgivningen*

Utifrån riskinventering bedöms följande scenarier kunna innebära en påverkan mot planområdet och den planerade depåverksamheten:

- Brand i omgivande verksamheter
- Dammexplosion i Sandkilsverket

#### 6.6.5 Förslag till åtgärder

Riskerna i området bedöms vara så låga att inga säkerhetshöjande åtgärder är nödvändiga. Möjligheten att öka avståndet mellan bussuppställning och byggnader inom angränsande fastigheter bör undersökas vidare, på grund av risken för brandspridning. Vid vidare utredning måste hänsyn tas till att depåns funktionsmått i nord-sydriktning utnyttjar i princip den kommande depåfastighetens totala mått. Det kan alltså vara problematiskt om avstånd mellan byggnad och bussuppställning måste ökas.

För att undvika olycka vid hantering av brandfarlig vara ska riskutredning, klassningsplaner och explosionsskyddsdokument upprättas där det säkerställs att hanteringen av brandfarlig vara kommer att ske på ett säkert sätt innan anläggningen tas i drift.

#### 6.6.6 Konsekvensbedömning

Vid in- och utfart från depån finns risk för kollision med andra fordon eller påkörning av gång- och cykeltrafikanter. Scenariot bedöms innebära låg risk. Inga åtgärder bedöms nödvändiga för att hantera scenariot.

Hantering av brandfarlig vara innebär en ökad sannolikhet för brand och explosion. Den planerade hanteringen av oljor, spillolja, spolarvätska med mera kommer att ske inomhus i verkstads- och administrationsbyggnaden. Det innebär att huvudsaklig påverkan sker inom den aktuella byggnaden. En omfattande olycka kan leda till större brand som kan spridas till omgivningen. Sannolikheten för spridning utanför den aktuella byggnaden är dock mycket låg. Konsekvenserna vid en olycka bedöms också bli låga. Scenariot bedöms innebära låg risk för påverkan mot omgivningen. Inga åtgärder bedöms därför nödvändiga för att hantera scenariot.



Ort & Datum: Solna 2018-08-14  
Projektnummer: 5086-001  
Namn: MKB Säbydepån  
granskning

---

En brand kan uppstå till följd av olika anledningar. Brand kan uppstå både i byggnad och i bussar. En brand i byggnad bedöms huvudsakligen påverka byggnaden. Brandspridning till byggnader utanför verksamheten bedöms inte vara troligt då projektering av byggnaderna ska följa gällande byggregler. Sannolikheten för att en brand ska uppstå i uppställda bussar är mycket liten. Konsekvenserna av en olycka kan bli omfattande när det gäller egendomsskador, men bedöms bli små när det gäller personskador. Något behov av åtgärder bedöms inte föreligga men det bör övervägas om avståndet mellan fastighetsgräns och uppställningsplats för bussar bör ökas för att minska risken för brandspridning.

Verksamheter närmast bussdepån omfattar samtliga hantering av brandfarlig vara i, vilket innebär ökad risk för brand och explosion. All hantering sker inomhus vilket innebär att påverkan mot omgivningen blir begränsad. Risk för brandspridning kan föreligga där avståndet mellan de olika verksamheterna är litet. Detta gäller främst mellan hantverksbyggnad och bussuppställning samt mellan garage/verkstad och bussuppställning där avståndet är ca 6-7 meter. Konsekvenserna avseende personskador bedöms dock bli små. Sannolikheten för olycka bedöms också vara liten. Något behov av åtgärder bedöms inte föreligga men det bör övervägas om avståndet mellan fastighetsgräns och uppställningsplats för bussar bör ökas för att minska risken för brandspridning.

Hantering av pellets och träflis vid Sandkilsverket kan innebära risk för dammexplosion. Anläggningen ska vara dimensionerad med hänsyn till detta scenario och explosionsavlastningar ska finnas. Avståndet till anläggningen är 100 meter. Påverkan mot depåområdet vid en olycka bedöms vara mycket begränsad. Sannolikheten för olycka är också liten. Scenariot bedöms därför inte föranleda något behov av säkerhetshöjande åtgärder.

Genomförd analys innebär att en kvalitativ bedömning har gjorts av identifierade risker. Bedömningen är att risknivån inom området är låg med hänsyn till studerade risker. Störst risk bedöms föreligga när det gäller brandspridning mellan uppställda bussar och byggnader i nära anslutning till uppställningsplatser. Risken bedöms dock inte vara så stor att säkerhetshöjande åtgärder är nödvändiga, men möjligheten att öka avståndet mellan bussuppställning och byggnader inom angränsande fastigheter bör övervägas.

Den övergripande bedömningen är att riskerna i området är låga, och konsekvenserna bedöms vara små eller obetydliga. Inga direkta skyddsåtgärder behöver vidtas för att planen ska kunna genomföras utifrån studerat förslag.



## 7 Miljökonsekvenser byggskedet

Utbyggnaden av planområdet kommer att pågå under ca 2 år. Arbetet kommer innebära rivning av hus, uppbyggande av nya hus, schaktning och andra markarbeten för nya uppställningsplatser och parkering samt arbete i vatten i och med den nya Säbybron. Konsekvenser i byggskedet för Säbybron prövas i ansökan om tillstånd till vattenverksamhet. Utöver detta kommer utbyggnaden innebära transporter av byggnadsmaterial och jordmassor. Byggskedet bedöms därför medföra störningar i form av buller, vibrationer samt utsläpp till luft och vatten. I det här avsnittet beskrivs konsekvenserna till följd av byggskedet.

### 7.1 Vatten

Utbyggnaden kan innebära risk för partikelspridning till yt- och grundvatten dels genom transporter och dels vid schakt och markarbeten. Det finns även risk för spill av olja från arbetsmaskiner inom arbetsområdet. Föroreningar i mark kan frigöras och kontroll av grumling och föroreningar av länshållningsvatten ska ske. Vid geotekniska förstärkningsarbeten kan även pH behöva kontrolleras.

För att minska risken för spridning av partiklar bör skyddsåtgärder vidtas vid markarbetena. Även rutiner och instruktioner för hur föroreningar ska omhändertas vid till exempel läckage av olja från arbetsmaskiner. Med tanke på att recipienten Åkers kanal och Tunaviken är känslig för föroreningar bör skyddsåtgärder vidtas så att föroreningar inte sprids till kanalen.

### 7.2 Mark, föroreningar i mark och byggnad

Föreliggande miljöteknisk markundersökning redogör för en generellt liten förekomst av föroreningar i marken inom planområdet. Hantering av jordmassor bedöms därför kunna utföras i rivnings- eller byggskedet. När/om jordmassor ska föras bort från området bör klassning ske i lämpliga enhetsvolym för rätt hantering vid mottagningsanläggning. Kompletterande provtagning av jord bör utföras av mark under byggnader som ska rivas. Grundat på resultat och indikationer från aktuell undersökning och relativt begränsad förekomst av föroreningar, bör dessa kompletterande undersökningar kunna utföras då byggnaderna rivits.

Även vid den nya Säbybron kommer jordmassor att hanteras i samband med byggnationen. Rekommendationen är att utta ytterligare några prov för analys i detta område för att säkerställa föroreningsomfattningen inför kommande arbeten.

En saneringsanmälan inlämnas till tillsynsmyndigheten i god tid för att säkerställa att korrekt hantering av förorenade massor och att tillräckliga skyddsåtgärder vidtas. Detta gäller även åtgärder vid Säbybron. Åtgärdsålet bedöms till MKM, men även förorenade massor under åtgärdsålet omfattas av saneringsanmälan.



Ort & Datum: Solna 2018-08-14  
Projektnummer: 5086-001  
Namn: MKB Säbydepån  
granskning

---

### 7.3 Klimat och luft

Under byggskedet kommer arbetsmaskiner och transporter att medföra utsläpp till luft. Avgaser från arbetsmaskiner och transporter innehåller partiklar samt hälsopåverkande gaser som till exempel kväveoxider och kolmonoxid. Utsläppen kommer att ske under en begränsad tid och bedöms utgöra en liten del av de totala utsläppen från övrig trafik.

För att minimera negativ påverkan med avseende på klimat och luft bör tomgångskörning av arbetsmaskiner och fordon undvikas. Transporter av massor bör planeras för att begränsa långa transporter. En masstransportplan kan bli aktuell att ta fram.

Inför byggnation bör utredningar med avseende på geoteknik och geohydrologiska förhållanden utföras för att säkerställa att byggnation kan ske utan risk för skred och ras mot Åkers Kanal.

### 7.4 Buller och trafik

Naturvårdsverket har angivit riktvärden för buller från byggplatser. Riktvärdena gäller för de arbetsmaskiner och arbeten som utförs inom arbetsområdet. Buller från trafik till och från byggplatsen bedöms efter riktvärden för trafikbuller.

Inför produktion är det viktigt att informera kringboende om den störande verksamheten, det vill säga information om själva bygget samt när och hur länge olika arbeten ska pågå.

### 7.5 Kulturmiljö

Under byggskedet kan finnas risk att omkringliggande miljö som inte är avsedd att exploateras blir påverkad. Eftersom planområdet gränsar till Åkers kanal som utgör riksintresse för kulturmiljövården krävs därför extra hänsyn för att inte påverka kulturmiljövården. I anslutning till områden med kulturmiljövården behöver skyddsåtgärder vidtas för att skydda området från utbyggnaden. Försiktighet bör iaktas vid etablering av arbetsytor.

### 7.6 Risk och säkerhet

Risker förknippade med byggskedet som kan påverka tredje man, kringliggande bebyggelse, miljö eller övrig infrastruktur är bland annat trafikomläggningar, brand samt utsläpp av farliga ämnen eller grumling.

Bland annat kan byggskedet medföra en ökad risk för trafikolyckor på angränsande vägar till följd av trafikomläggningar. Omledningar kan även påverka räddningstjänstens insatsmöjligheter i de fall befintliga tillfartsvägar berörs. Det kan då behövas alternativa tillfartsvägar för att säkerställa räddningstjänstens framkomlighet. Det bör även vidtas åtgärder kring arbetsområdet som säkerställer att gående, cyklister och övriga trafikanter kan ta sig fram säkert.



## 8 Avstämning mot miljömål

### 8.1.1 Miljökvalitetsmål (nationella och regionala)

Riksdagen har beslutat att det övergripande målet för Sveriges miljöpolitik är att till nästa generation lämna över ett samhälle där landets stora miljöproblem är lösta. För att uppnå detta har Riksdagen antagit 16 nationella miljökvalitetsmål som syftar till att främja en hållbar utveckling. Målen beskriver den kvalitet miljön ska ha år 2020. Av de 16 nationella miljökvalitetsmålen bedöms följande vara relevanta för detaljplanen för Säbydepån.

- Begränsad klimatpåverkan
- Frisk luft
- Giftfri miljö
- Ingen övergödning
- Levande sjöar och vattendrag
- Grundvatten av god kvalitet
- God bebyggd miljö
- Ett rikt växt- och djurliv

År 2006 regionaliserade Länsstyrelsen de nationella miljökvalitetsmålen till regionala delmål för Stockholms län. För länet har sex av de 16 nationella miljökvalitetsmålen som ska nås till år 2020 valts ut för prioriterade insatser i länet.

- Begränsad klimatpåverkan
- Frisk luft
- Giftfri miljö
- Ingen övergödning
- God bebyggd miljö
- Ett rikt växt- och djurliv

Samtliga sex regionala delmål har relevans för Säbydepån.

### 8.1.2 Kommunens miljömål

Österåkers miljömål är indelade i fem områden och bygger på de nationella miljömålen. De speglar också de regionala delmålen och strategier samt regelverket för miljökvalitetsnormerna för vatten och luft.

- Skärgård, sjöar och vatten
- Mark, byggnad och boende
- Klimat och luft
- Natur och biologisk mångfald
- Skadliga ämnen och rena kretslopp

Inom kommunen ska miljömålen vara ett verktyg för att arbeta mot det övergripande målet: "Österåker ska utveckla ett långsiktigt hållbart samhälle där goda förutsättningar ges för människa, miljö och natur att samverka".



Ort & Datum: Solna 2018-08-14  
Projektnummer: 5086-001  
Namn: MKB Säbydepån  
granskning

---

## 9 Samlad konsekvensbedömning

Den nya bussdepån ger bättre förutsättningar för busstrafik i Åkersberga. Den utökade bussdepån bidrar till att förbättra kollektivtrafiken och gör att det kollektiva resandet kan förväntas öka. Detta kan leda till minskade koldioxidutsläpp vilket ur klimathänseende är en positiv konsekvens. Ett ökat kollektivt resande kan även leda till att buller från vägtrafik minskar och en förbättring av luftkvaliteten.

Placeringen av bussdepån är inom ett industriområde som redan idag inrymmer befintlig bussdepå. Detta innebär att marken redan är ianspråktagen och att ingen oexploaterad mark behöver ianspråkta.

Vatten – I det fall VA-systemet kompletteras med föreslagna åtgärder enligt avsnitt 6.1.5 bedöms dagvattnet från planområdet renas i tillräckligt hög grad för att undvika spridning av föroreningar och bidra till att uppnå god ekologisk och kemisk status i Åkers kanal. Med vidtagna skyddsåtgärder för dagvattnet bedöms de samlade negativa konsekvenserna vara små för recipient Åkers kanal och Tunaviken.

Mark - Konsekvenserna för markföroreningsituationen bedöms bli små eller obetydliga i och med planförslaget då haltnivåerna av föroreningar är låga inom området. När schaktmassor tas bort och omhändertags bedöms positiva konsekvenser uppstå för markmiljön, förutsatt att det görs korrekt. Genomförandet av planen innebär att olämpliga markföroreningar åtgärdas på ett permanent sätt och att föroreningarna inom hela planområdet minskar till acceptabel nivå för miljö och människors hälsa.

Klimat – Planförslaget innebär att området kan anpassas efter de förväntade klimatförändringarna. Det är dock viktigt att höjdsättning och dimensionering sker i enlighet med vad som angivits i underlagsutredningarna.

Buller och trafik – Konsekvenserna av buller och trafik vid byggnation av depån bedöms klara Naturvårdsverkets vägledning under dagtid, kvällar och helger väl. Buller från transporter (bussar och personbilar) ger ett försumbart bidrag till det totala trafikbullret, trafikökningen som beräknas öka beror på allmän trafikökning och inte på förändringarna inom detaljplanen.

Kulturmiljö – Genom hänsyn till kulturmiljövärden vid utformning av depån förväntas ingen betydande påverkan uppstå på Åkers kanal eller kulturmiljön. I och med att den tunga trafiken vid Åkers kanal minskar bedöms planförslaget ha positiv inverkan på kulturmiljön, vilket leder till obetydliga eller positiva konsekvenser.

Risk och säkerhet - Den övergripande bedömningen är att riskerna i området är låga, och konsekvenserna bedöms vara små eller obetydliga. Inga direkta skyddsåtgärder behöver vidtas för att planen ska kunna genomföras utifrån studerat förslag.



Ort & Datum: Solna 2018-08-14  
Projektnummer: 5086-001  
Namn: MKB Säbydepån  
granskning

---

## 10 Uppföljning

Enligt 6 kap. 12 § miljöbalken finns krav på att en MKB ska innehålla en redogörelse av de åtgärder som planeras för uppföljning och övervakning av den betydande miljöpåverkan som genomförandet av planen medför. Uppföljningen har stor betydelse för att tillgodose syftet med miljöbedömningen och det långsiktiga målet om en hållbar utveckling. Uppföljningen är även viktig för att följa upp om de i MKB:n föreslagna skyddsåtgärderna verkligen beaktats och genomförts.

Uppföljningen bör utvärdera vad utfallet av planen blev och i vilken utsträckning om förutsägelsena av konsekvenserna varit korrekta. Enligt Boverkets handbok för Miljöbedömningar för planer och program (Boverket 2006), rekommenderas kommunen att följa upp betydande miljöpåverkan som en plan i realiteten ger med sådan miljöövervakning som redan sker i och med befintliga tillsyns-, miljölednings- och övervakningssystem.

Nedan ges förslag på vilka åtgärder som bör följas upp och övervakas, och även vilka frågor som behöver utredas vidare i senare skede.

### 10.1 Vatten

Dagvattenutredningen redovisar behov av rening. I detaljprojekteringen föreslås närmare utredningar utföras i syfte att säkerställa att rening sker och att miljö kvalitetsnormerna klaras.

### 10.2 Mark

Den miljötekniska markundersökningen och provtagning av klorerade lösningsmedel visar att det finns mindre mängder av föroreningar. Uppföljning bör ske för att säkerställa att förorenade massor åtgärdas enligt saneringsanmälan och transporteras bort.

### 10.3 Klimat

Höjdsättning och dimensionering av dagvattensystem bör kontrolleras och följas upp så att kraven följs.





Ort & Datum: Solna 2018-08-14  
Projektnummer: 5086-001  
Namn: MKB Säbydepån  
granskning

---

## 11 Referenser

### ***Underlagsrapporter***

- Fördjupad dagvattenutredning för detaljplan Säbydepån, Ramböll, 2018-05-21
- Dagvattenutredning PM – ny bussdepå vid Sandkilen Åkersberga, Structor Uppsala AB, 2016-12-15
- Dimensionering av ny dagvattendam enligt P110, Åkersberga, Structor Uppsala AB, 2016-12-13
- Geoteknik för detaljplan Säbydepån, Ramböll, 2018-06-25
- Utlåtande om befintlig mark, Arega Projektledning AB, 2016-12-21
- Miljöteknisk markundersökning – Säby 2:25 och Säby 2:26, Åkersberga, Österåker, Structor Miljöbyrå Stockholm AB, 2016-09-14
- Säby 2:26, Åkersberga
- PM – Översiktlig kompletterande porluft och grundvattenprovtagning, Wescon, 2017-11-29
- In- och utvändig PCB inventering, Ocab, 2008-06-10
- Miljöinventering av kontorsbyggnad – LBC – Sandkilsvägen, Åkersberga, Structor Miljöbyrå Stockholm AB, 2016-11-21
- Förstudie Åkersberga 269109 – bullerskydd depåer, Tyrens, 2016-12-14
- Säby bussdepå bullerutredning, Johansson Akustik, 2016-12-27
- Dp Säbydepån – buller vid Hildestrandvägen 1, Johansson Akustik, 2018-04-17
- Riskanalys, Brandskyddslaget, 2016-12-13

### ***Publikationer***

- Stad, skärgård och landsbygd. Översiktsplan för Österåkers kommun 2040.
- Österåker - skärgård och stad, Översiktsplan 2006
- Österåkers kommun: Österåkers miljömål 2015–2018 (Beslutsversion 2016-02-22)
- RUFSS 2016: Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen, Europas mest attraktiva storstadsregion RUFSS 2050. SAMRÅDSFÖRSLAG 8 APRIL–30 SEPTEMBER 2016.
- KSA Österåkers kommun, 2016: Klimat och sårbarhetsanalys, Österåkers kommun, 2016.
- SMHI, 2015: Framtidsklimat i Stockholms län – enligt RCP scenarier, Klimatologi Nr 21, 2015.
- Förslag till riktvärden för dagvattenutsläpp, Stockholm: Regionplane- och trafikkontoret - Stockholms Läns Landsting, Riktvärdesgruppen 2009.
- Svenskt Vatten, 2016, P110 Avledning av dag-, drän- och spillvatten – Funktionskrav, hydraulisk dimensionering och utformning av allmänna avloppssystem.
- Länsstyrelsen Stockholm, 2016-04-11, Riktlinjer för planläggning intill vägar och järnvägar där det transporteras farligt gods, Fakta 2016:4
- SFS 2010:1011 – Lagen om brandfarliga och explosiva varor, utfärdad 2010-07-01
- Österåkers kommun, 2016-05-09, Behovsbedömning. Detaljplan för Sandkilsvägens förlängning, Österåkers kommun, Stockholms län.



Ort & Datum: Solna 2018-08-14  
Projektnummer: 5086-001  
Namn: MKB Säbydepån  
granskning

---

- Boverket 2006, Miljöbedömningar för planer enligt plan- och bygglagen.
- Plan- och bygglag (2010:900)
- Miljöbalk (1998:808)
- Svenskt Vatten, 2011, P 105 - Hållbar dag- och dränvattenhantering.
- SMHI, 2015b: Underlag till kontrollstation 2015 för anpassning till ett förändrat klimat, SMHI. Norrköping. Klimatologi Nr 12, 2015.
- MSB, 2014: Vägledning för samhällsviktig verksamhet Att identifiera samhällsviktig verksamhet och kritiska beroenden samt bedöma acceptabel avbrottstid

#### **Internet**

- Miljömål.se – Naturvårdverket, 2016:  
<http://www.miljomal.se/Miljomalen/Regionala/?t=Lan&l=1> (hämtat 2016-08-18)