

## Detaljplan för Åkersberga station Österåkers kommun, Stockholms län.

---

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

Inkomna yttranden sammanfattas och kommenteras i denna samrådsredogörelse.

Skriftliga yttranden har inkommit från:

### Remissinstanser

1. Länsstyrelsen i Stockholms län
2. Lantmäteriet
3. Trafikverket
4. Vattenfall
5. Trafikförvaltningen SLL
6. Roslagsvatten
7. Storstockholms brandförsvär
8. TeliaSonera Skanova Access AB
9. Naturskyddsföreningen Österåker
10. Cykelfrämjandet Norrort

### Sakägare enligt fastighetsförteckningen

11. BRF Spåret i Åkersberga
12. Österskärs vägförening

### Ej sakägare enligt fastighetsförteckningen

13. Klas Åström
14. Lena Walderfelt
15. Mats Højbrandt

### Revideringar av detaljplanen

- Del av fastigheten Berga 5:12 som i dagsläget är parkering inkluderas i planområdet och planläggs som parkmark.
- Justering av plangräns vid föreslagen gångbro samt vid spårområdet mot del av fastigheten Tuna 3:145 belägen öster om befintligt GC-passage.
- Justering av användningsgräns för GC-väg och transformatorstation i planområdets västra del.
- Justering av egenskapsgränser för u-områden och gångbro.
- Lekplats införs som egenskapsbestämmelse i Järnvägsparken.
- Plan- och genomförandebeskrivningen utvecklas under avsnitten *Miljöförhållanden*, *Risk och säkerhet*, *Bebyggelseområden*, *Teknisk försörjning* och *Organisatoriska frågor*.
- Gestaltungsprogram för stationsområdet har tillkommit.

## Yttranden

### I. Länsstyrelsen i Stockholms län

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

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

Fasaddämpning bör kontrolleras inom kvarteren Skonaren och Järnvägsparken för att garantera att inomhusriktvärden för buller upplevs. Om dämpningen inte är tillräcklig bör åtgärder erbjudas. Fastighetsägare som inte tidigare antagit erbjudande om bullerskydd i samband med dubbelspårsutbyggnaden bör åter erbjudas inglasning av balkonger. Även om boende har tillgång till bullerskyddade uteplatser på fastigheternas gårdar rekommenderas även att balkongerna bullerskyddas. Åtgärder bör även erbjudas fastigheter öster om stationen (BRF Spåret) som har balkonger där riktvärden överskrids. För att undvika att stomljudd överskrider riktvärden i bostäder väster om stationen bör vissa växlar och delar av spåret isoleras med ballastmatta. För att minimera störningar från bomsignaler för närboende kan riktningen på högtalare optimeras. Smörjning av räl/hjulflansar på tåg bör ske för att minska skrik- och gnisselljud.

Skyddsåtgärder för att hindra eller minska konsekvenser vid eventuell tågurspårning behöver finnas längs de delar av sträckan där bebyggelse ligger inom 25 m från spårmittpunkt. Detta gäller främst bostadsbebyggelsen i Skonaren och Järnvägsparken. Länsstyrelsen understryker betydelsen av att spårområdet skyddas mot åtgärder som påtagligt kan påverka säkerhet och försvåra användning av anläggningen.

Marken inom planområdet består främst av lera och det anges i planhandlingarna att markstabiliserande åtgärder behöver vidtas. Länsstyrelsen instämmer i detta, kommunen bör även beakta att de geotekniska förhållandena och markstabiliteten kan komma att påverkas av ett förändrat klimat med bl.a. ökad nederbörd och högre temperaturer.

Länsstyrelsen vill i övrigt påpeka att bortledning av grundvatten är tillståndspliktig vattenverksamhet, åtgärder för att tillfälligt eller permanent sänka grundvattennivån kan därmed kräva tillstånd för vattenverksamhet. Tillstånd söks hos Mark- och miljödomstolen. Berga-Hacksta torrlägningsföretag från 1937 ligger till viss del inom planområdet. Torrlägningsföretaget ligger inom kommunens VA-verksamhetsområde och det kan vara aktuellt att se över och upphäva alternativt ompröva torrlägningsföretaget då det inte längre fyller sitt ursprungliga syfte.

#### *Kommentar*

*En dagvattenutredning har tagits fram av WSP som underlag till den miljökonsekvensbeskrivning som tillhör detaljplanen. Mängden hårdgjord yta ökar marginellt i planförslaget – de ytor som hårdgörs för perronger och parkeringslösningar i planens västra del kompenseras med att befintliga parkeringar vid Järnvägsparken tas bort och planläggs som parkmark. Det utbyggda spårområdet ger även jämfört med dagsläget ökade ytor bestående av makadam vilket har en naturlig fördröjande funktion av dagvatten. Dagvattnet från stationen leds till befintligt ledningsnät som mynnar i Åkers kanal. Dagvatten från nya perronger bedöms inte som förorenande. Åkersberga station ingår i området för det pågående programmet för Åkersberga stad, centrumområdet. I programmet utreds dagvattenfrågan i ett större perspektiv för de centrala delarna av Åkersberga. Då stationen ingår i programområdet och bidrar till en marginell ökning av hårdgjorda ytor och dagvattenflöden så föreslås efter avstämning med Roslagsvatten inga separata fördröjnings- eller reningsåtgärder av dagvatten inom planområdet. Detta är även i enlighet med den miljökonsekvensbeskrivning som upprättats för järnvägsplanen för Åkersberga station och godkändes av Länsstyrelsen i juli 2016. Recipienten Åkers kanal ingår i Åkerströmmens avrinningsområde, där en vattenvårdssamverkan har upprättats mellan kommunerna i Österåker och Vallentuna samt andra berörda organisationer, t.ex. Roslagsvatten. Syftet med vattenvårdssamverkan är att utifrån gemensamma mål prioritera och föreslå åtgärder för vattenvården inom avrinningsområdet. Målet är att minska miljöbelastningen till vattendrag och sjöar och uppnå god ekologisk och kemisk status i enlighet med Vattenmyndighetens åtgärdsprogram. Den marginella förändring som planförslaget innebär på hårdgjorda ytor och dagvattenflöden i kombination med planerade och pågående åtgärder på övergripande nivå i Åkerströmmens vattenvårdssamverkan bedöms sammantaget inte bidra till en försämrad status i recipienten.*

*En bullerutredning har utförts av WSP där det framgår att riktvärden för bullernivåer överskrids vid vissa bostäder närmast spåret. Fastighetsägarna och de boende har tidigare erbjudits bullerdämpande åtgärder för fönster och balkonger vid utbyggnaden av dubbelspår i Åkersberga, de som inte fick detta åtgärdat då har återigen erbjudits bullerdämpande åtgärder av Trafikförvaltningen. Detta gäller även boende inom BRF Spåret. Vibrationsisolering i form av ballastmatta anläggs vid växelområdet. Bullerdämpande åtgärder på tågen regleras inte i detaljplanen.*

*Skyddsriäl anläggs från bron över Åkers kanal fram till stationen för att minimera risken för urspärning på det avsnitt där bostadsbebyggelse finns inom 25 m avstånd från spårmittpunkt. Detta regleras i järnvägsplanen för Åkersberga station och regleras därför inte närmare i detaljplanen. Avsnittet Risk och säkerhet i planbeskrivningen utvecklas på denna punkt.*

*De markförstärkande åtgärder som föreslås för spår- och stationsområdet bedöms vara tillräckliga för att minimera risken för ras eller skred.*

*En hydrogeologisk utredning för planområdet har tagits fram av WSP efter samrådet. Vid Åkersberga station kommer vissa schaktarbeten medföra att grundvattennivån behöver sänkas temporärt (under ett fåtal dagar), främst vid grundläggning av den föreslagna gångbron. Eftersom sänkningen endast är temporär i tid och avgränsad i sin utbredning så bedöms denna inte leda till någon risk för sättningar och inte heller föranleda krav på tillstånd för vattenverksamhet. Berga-Hacksta torrlägningsföretag från 1937 fyller inte längre sitt syfte och kommunen kommer framöver att se över möjligheten att ompröva alternativt upphäva torrlägningsföretaget.*

## 2. Lantmäteriet

Planen innebär fastighetsregleringar mellan Trafikförvaltningen respektive kommunen gentemot de privatägda fastigheterna Tuna 3:84, 3:145 och Tuna 3:182. Det bör framgå vem som ansöker och bekostar dessa förrättningar. Det bör även framgå att åtgärderna inklusive ersättningsfrågor prövas av Lantmäteriet.

Det saknas information i planhandlingarna gällande vilka gemensambetsanläggningar som kan påverkas samt hur de påverkas av fastighetsregleringarna i planförslaget.

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

Fastighetsregleringar som leder till minskat arrende av parkeringsplatser innebär att arrendatorns rätt till ersättning för minskat arrende prövas i förrättningen. Det bör framgå om frågan istället hanteras i genomförandeavtalet.

Område L i genomförandebeskrivningens karta över fastighetsrättsliga konsekvenser bör överföras till kommunens fastighet Berga 5:12 istället för Tuna 3:1.

### *Kommentar*

*Genomförandebeskrivningen förtydligas på nämnda punkter. Inga gemensambetsanläggningar finns inom planområdet.*

## 3. Trafikverket

Ingen erinran.

## 4. Vattenfall

Ingen erinran.

## 5. Trafikförvaltningen SLL

Trafikförvaltningen anser att de u-områden (marken ska vara tillgänglig för allmänna underjordiska ledningar) som finns i plankartan vid spårområdet ska strykas. Istället bör lämpliga lägen för ledningskorsningar prövas i varje enskilt fall för nya ledningar, rättigheten ska regleras i ledningskorsavtal mellan ledningshavaren och SLL/SL.

Vid den västra gångpassagen som föreslås utformas som en gångbro bör planbestämmelsen x<sub>3</sub> ”marken ska vara tillgänglig för allmän gångtrafik” ersättas med bestämmelse ”marken ska vara tillgänglig för allmän gångtrafik på bro”.

Egenskapsområdet i plankartan där gångbron får uppföras är väldigt brett och bör ses över innan granskningen.

### *Kommentar*

*Plankartans u-områden behålls men justeras enligt de omdragningar av ledningar som föranleds av spårbyggnaden.*

*Plankartan har kompletterats med bestämmelse att marken ska vara tillgänglig för allmän gångtrafik på bro. Storleken på egenskapsområdet har justerats.*

## 6. Roslagsvatten

Det är positivt att planområdet kompletteras med u-områden (*marken ska vara tillgänglig för allmänna underjordiska ledningar*) för de VA-ledningar som saknar dessa i gällande plan. Nya u-områden behöver dock tillkomma för ändrade/justerade ledningar enligt den ritning som Roslagsvatten bifogar sitt yttrande. Omläggning av ledningar p.g.a. stationens ombyggnation bekostas av SL och/eller kommunen, detsamma gäller fördröjnings- eller ev. reningsåtgärder för dagvatten. Det är viktigt att grundvattennivåer inte sänks med hänsyn till sättningsrisken för befintligt VA-nät.

Pumpning kommer att behövas för att hålla bort yt-/regnvatten från schakt i samband med byggande. Länshållning ska utföras på sådant sätt att finkornigt material eller föroreningar inte sköljs ur och transporteras bort. Grumling/förorening till dagvattennätet och Åkers kanal ska förhindras. För att säkerställa att föroreningar inte sprids till dagvattennätet och/eller Åkers kanal ska provtagning ske regelbundet vid arbeten i områden med risk för föroreningar. En omprövning av markavvattningsföretaget Berga-Hacksta torrlägningsföretag bör utföras i samband med programarbetet för Åkersberga centrum.

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

### *Kommentar*

*Plankartans u-områden revideras enligt bifogad ledningskiss. Ombyggnationer av ledningsnätet som föranleds av stationsombyggnaden bekostas av SL. Efter avstämning med Roslagsvatten görs bedömningen att ingen fördröjning eller rening av dagvatten krävs specifikt för stationen då ökningen av hårdgjord yta i planförslaget är marginell. Dagvattenhanteringen i centrala Åkersberga utreds i ett större perspektiv i en separat dagvattenutredning som tas fram i samband med det pågående planprogrammet för centrala Åkersberga.*

*En hydrogeologisk rapport har tagits fram WSP efter samrådsskedet. Vid Åkersberga station kommer vissa planerade schaktarbeten medföra att grundvattennivån behöver sänkas temporärt (under ett fåtal dagar), främst vid grundläggning av den föreslagna gångbron. Eftersom sänkningen endast är temporär i tid och avgränsad i sin utbredning så bedöms denna inte leda till någon risk för sättnings. Planbeskrivningen utvecklas på denna punkt.*

*Övriga synpunkter noteras.*

## 7. Storstockholms brandförsvaret

En bebyggelsefri zon på 25 m från järnväg rekommenderas av länsstyrelsen, detta avstånd kan dock minskas om risknivån visas vara låg alternativt om kompletterande riskreducerande åtgärder införs. I det risk-PM som upprättats av WSP som underlag till miljökonsekvensbeskrivningen (MKB) finns föreslagna åtgärder för att nå acceptabel risknivå i närheten av befintlig bostadsbebyggelse inom 25 m från spårområdet. Om det beslutas att dessa skyddsåtgärder (t.ex. skyddsräll, skyddsmur eller skyddsvallar) ska införas i planområdet bör det framgå i detaljplanen och/eller järnvägsplanen.

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

### *Kommentar*

*Skyddsåtgärd i form av skyddsräll införs i spåren närmast befintlig bostadsbebyggelse för att minska risknivån avseende urspårning. Denna skyddsåtgärd regleras i järnvägsplanen för Åkersberga station och behöver därmed inte regleras närmare i detaljplanen.*

*Övriga synpunkter beaktas.*

## 8. TeliaSonera Skanova Access AB

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

### *Kommentar*

*Synpunkten noteras.*

## 9. Naturskyddsföreningen Österåker

Planförslaget innebär att delar av Järnvägsparken tas i anspråk och att träd behöver fällas i parken, vilket är olyckligt. Det är inte uteslutet att nyplanterade träd på Stationsvägen även kan försvinna. Parkanläggningarna bör flyttas söderut och de träd som avverkas bör ersättas med nya. Stationsvägen bör även stängas av framför centrumdelen och ersättas med ett parkstråk/grönområde som kompensation för den grönska som förloras i Järnvägsparken. Det förutsätts att de gröna frågorna hanteras i det pågående programmet för Åkersberga centrum.

Beslut bör tas i kommunen att man vid exploatering av tätortsnära grönområden alltid bör ha som mål att kompensera förlusten i form av nya grönområden/parker i närområdet.

### *Kommentar*

*De träd och anläggningar i Järnvägsparken som behöver flyttas eller tas bort när spårområdet*

*breddas ersätts inom parken. Parkens exakta utformning styrs dock inte av detaljplanen. Stationsvägen ingår inte i detaljplaneområdet och dess utformning styrs därför inte heller i denna plan. Det pågående arbetet med ett planprogram för Åkersberga centrum tar dock ett helhetsgrepp om centrala Åkersberga inklusive Stationsvägen och Järnvägsparken. Kompensation av grönområdet utanför planområdet styrs inte av detaljplanen.*

## 10. Cykelfrämjandet Norrort

De två plankorsningar som i dagsläget finns på vardera sida av stationen ersätts i planförslaget med en gångbro som inte klarar av cykeltrafik samt en s.k. chikan-korsning som inte lämpar sig för tät cykeltrafik. Detta leder förmodligen till att fler cyklister än idag kommer att välja gång- och cykel(GC)tunneln vid Åkers kanal för passage av spåret. GC-tunneln bör därför rustas upp för att kunna hantera ökad cykeltrafik. Fotgängare och cyklister bör vara tydligt åtskilda för att öka säkerheten.

Den nya planskilda korsningen vid Rallarvägen (inom detaljplan för Båthamnsvägen ersättning) bör placeras så nära Åkersberga station som möjligt.

Nydragna cykelvägar ska anslutas till övriga cykelstråk i området.

Väderskyddade och stödsäkra cykelparkeringar ska finnas på båda sidor av stationen och intill den nya gångbron. Dessa ska vara tillräckligt stora för att kunna hantera framtida ökning av buss- och tågresenärer.

### *Kommentar*

*GC-tunneln vid Åkers kanal har stöd i planförslaget men dess exakta utformning styrs inte av detaljplanen. Cykelfrågorna i Åkersberga centrum behandlas dock i ett större perspektiv i det pågående planprogrammet för centrala Åkersberga.*

*Läget för den planskilda korsningen vid Rallarvägen inom det pågående detaljplaneförslaget för Båthamnsvägens ersättning har studerats i tidigare utredningar. Lokaliseringen i planförslaget bedöms vara den bästa utifrån de förutsättningar som finns gällande terräng, omgivande bebyggelse och tillgänglighet.*

*De GC-vägar som föreslås inom planområdet kopplas till det befintliga GC-nätet.*

*De befintliga cykelparkeringarna vid Åkersberga station som behöver tas bort p.g.a. gångbron och breddningen av spårområdet ersätts med nya cykelparkeringar. Dessa anläggs på båda sidor av gångbron samt vid den befintliga östra GC-passagen.*

## 11. BRF Spåret i Åkersberga

BRF Spåret poängterar att lösningarna runt stationen måste anpassas så att de kan nyttjas av de många äldre personer som bor i närområdet.

Den gångbro som föreslås väster om stationen är inte lämpad för seniorer och personer med nedsatt rörlighet. Istället föreslås en bred och väl upplyst gångtunnel med lutning anpassad för rörelsehindrade. Om gångbron ändå byggs bör den ha

trappor i båda riktningar på Stationsvägen och inte enbart västerut.

Den s.k. chikanlösningen som föreslås vid gångpassagen öster om stationen i kombination med en utökad turtäthet på Roslagsbanan kommer inte att leda till någon förbättring i de rörelsemönster som finns idag där människor som stigit av tåget samlas vid de nedfällda bommarna. De strömmar av människor som sedan uppstår när bommarna fälls upp försvårar framkomligheten för äldre och rörelsehindrade. Denna passage bör istället ersättas med en gångtunnel som är tillräckligt bred för att rymma en cykelparkering

GC-vägen i Järnvägsparken bör förlängas hela vägen fram till den östra passagen över spåren.

De bullerskydd som idag finns längs järnvägen mot Österskär börjar först öster om busstationen. Det förutsätts att lämpliga skydd monteras längs hela stationsområdet.

Gällande markförvärv av kommunen från BRF Spåret, ersättning av parkeringsplatser samt andra praktiska frågor som rör föreningen så förutsätts att kommunen inleder överläggningarna när det blir aktuellt.

#### *Kommentar*

*Den ombyggnad och uppgradering av Roslagsbanan som pågått och beräknas fortsätta pågå under de närmaste åren kommer att ge en förbättrad tillgänglighet och säkerhet för människor som åker med Roslagsbanan och befinner sig i dess direkta närhet. Ombyggnationen av Åkersberga station är en del av denna uppgradering och anläggandet av gångbro och chikan-korsning bedöms bidra positivt till trafiksäkerheten och tillgängligheten vid stationsområdet. Detaljutformningen av stationen sker enligt SL:s tillgänglighetskrav.*

*Den föreslagna gångbron förses med hissar och trappor på vardera sida av spårområdet samt vid mittperrongen för att garantera tillgänglighet även för personer med nedsatt rörlighet. En gångtunnel i samma läge kräver betydligt större yta än en gångbro då terrängen måste anpassas för att skapa god trygghet och tillgänglighet. Detta skulle innebära ett stort ingrepp i Järnvägsparkens västra del. På den norra sidan av spåret är utrymmet begränsat vid Stationsvägen och centrumbyggnaderna och det anses inte vara möjligt att i detta läge skapa en tillgänglig och trygg gångtunnelentré. Av dessa anledningar bedöms en gångbro vara den bästa lösningen för stationens västra del.*

*Gångbrons trappa vid Stationsvägen är i planförslaget vänd västerut. Av utrymmesskäl finns inte plats med trappor åt både öst och väst då det innebär att hissen skulle göra intrång på den yta som behövs för Stationsvägens körbana. Trappans riktning i planförslaget bedöms vara mest lämpligt då den förstärker det nord-sydliga stråket mellan Järnvägsparken och Åkersberga centrum västra delar och även framtida utveckling längs Åkers kanal.*

*GC-vägen vid Järnvägsparken kopplar till den föreslagna gångbron samt övriga gångvägar inom parken. Parkens exakta utformning styrs inte av detaljplanen men intentionen är att den öst-västliga kopplingen för gående och cyklister inom parken ska stärkas.*

*De låga bullerskydd som anlagts längs Roslagsbanan mellan Åkersberga station och Österskär föreslås inte förlängas i hela stationens längd. Bullerdämpande fönsteråtgärder och inglasning av balkonger har erbjudits de bostäder som ligger närmast spåret och som riskerar att utsättas för*



*störande buller.*

## 12. Österskärs vägförening

Den gångbro som föreslås vid stationen bör förses med en trappa även österut på Stationsvägen.

*Kommentar*

*Se svar gällande gångbrons trappa under punkt 11.*

## 13. Klas Åström

Hela stationen med tillhörande spår bör höjas ca 6 m ända fram till Båthamnsvägen vilket löser problemet med planskild korsning (se detaljplan för Båthamnsvägens ersättning). Detta gör att ombyggnad av vägar i centrum inte behövs och befintlig gångtunnel under spåret kan tas bort. Utrymmet som frigörs kan användas för gång- och bilvägar samt parkering. En annan fördel är att varje tågstart kräver mindre energi när man kan utnyttja spårets lutning, vilket är bra för både miljön och ekonomin.

Ett annat alternativ är att behålla stationslösningen som i planförslaget men utan ”spårbytestväxlarna” och istället låta järnvägen passera på bro över Båthamnsvägen.

*Kommentar*

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

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

## 14. Lena Walderfelt

Den boende undrar över möjligheterna att ersätta gångbron väster om stationen med en gångtunnel likt den som finns intill Åkers kanal. Detta skulle underlätta tillgängligheten för personer med nedsatt rörlighet.

*Kommentar*

*Se svar om gångbron under punkt 11.*

## 15. Mats Højbrandt

Istället för att förlänga perrongerna västerut bör stationen förskjutas österut för att skapa en bättre koppling till busstationen och minska intrånget i Järnvägsparken. Spårkurvan mot Österskär behöver isåfall byggas om vilket innebär att befintligt hus på Stationsvägen 4 kan behöva rivas, marken kan istället tas i anspråk för en framtida ombyggd busstation. Gångbron väster om stationen kan ersättas med en plankorsning i likhet med den nybyggda plankorsningen över dubbelspåret i Täby Kyrkby. Då tågens hastighet vid stationen är relativt låg behövs ej chikanlösning. En ny gång- och cykelbro föreslås från Västra Banvägen till den övre delen av backen mellan gamla och nya centrum via stationen med trappor ner till plattformarna.

*Kommentar*

*Olika placeringar av stationsläget har utretts innan planarbetet påbörjades, där det aktuella förslagets placering sammantaget bedömdes vara den bästa utifrån omgivningen och befintlig spårdragning. Även om den föreslagna stationslösningen ger ett visst intrång i Järnvägsparken så avses parkens yta utökas österut på mark som idag används för parkeringsändamål. Förslaget innebär att spårkurvan mot Österskär inte behöver dras om. Ur trafiksäkerhetssynpunkt förespråkas gångbron väster om stationen då en trespårskorsning i plan bedöms vara olämplig, likaså bidrar chikanlösningen öster om stationen till en säkrare passage för gång- och cykeltrafikanter. En längre gångbro från Storängstorget via stationen till Västra Banvägen bedöms inte vara nödvändig med den föreslagna stationslösningen och har inte utretts närmare.*

Alexander Larsson  
Planarkitekt