

DETALJPLAN FÖR

Åkersberga station

ÖSTERÅKERS KOMMUN, STOCKHOLMS LÄN

UPPRÄTTAD DEN 16 NOVEMBER 2016 PÅ SAMHÄLLSBYGGNADSFÖRVALTNINGEN

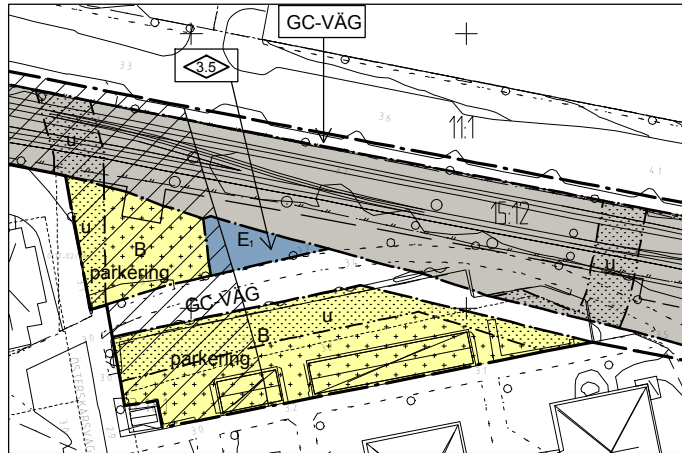
REVIDERAD DEN 5 APRIL 2017



HANDLINGAR:

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

ANTAGANDEHANDLING



Förstoring av del av plankartan, skala 1:500 (A1)

Österåker

PLANKARTA MED BESTÄMMELSER

Till detaljplanen hör förutom denna plankarta med bestämmelser:

- Illustrationsplan
- Plan- och genomförandebeskrivning
- Miljökonsekvensbeskrivning
- Gestaltungsprogram

PLANBESTÄMMELSER

Följande gäller inom områden med nedanstående beteckningar. Endast angiven användning och utformning är tillåten. Bestämmelser utan beteckning gäller inom hela planområdet.

GRÄNSER

- Planområdesgräns
- Användningsgräns
- Egenskapsgräns

ANVÄNDNING AV MARK OCH VATTEN

Allmänna planer

- PARK** Anlagd park
- GC-VÄG** Gång- och cykelväg

Kvartersmark

- T** Järnvägstrafik
- B** Bostäder
- E** Teknisk anläggning, transformatorstation

Vattenområden

- W** Öppet vattenområde där bro får uppföras

UTFORMNING AV ALLMÄNNA PLATSER

- lek Lekplats

BEGRÄNSNINGAR AV MARKENS BEBYGGANDE

- Byggnad får inte uppföras
- Marken får endast bebyggas med uthus och garage. Högsta tillåtna nockhöjd är 3,5 m.
- u Marken ska vara tillgänglig för allmänna underjordiska ledningar
- x₁ Marken ska vara tillgänglig för allmän gång- och cykeltrafik
- x₂ Marken ska vara tillgänglig för allmän gång- och cykeltrafik i tunnel
- x₃ Marken ska vara tillgänglig för allmän gångtrafik på bro

MARKENS ANORDNANDE

- parkering Parkeringsplats ska finnas

PLACERING, UTFORMNING, UTFÖRANDE

- Högsta nockhöjd i meter

ADMINISTRATIVA BESTÄMMELSER

Genomförandetiden är 5 år från den dag planen vinner laga kraft

- Strandskydd upphävs



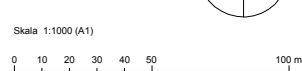
Översiktskarta

GRUNDKARTANS BETECKNINGAR

- Trasgräns
- Fastighetsgräns
- Servit. ledningsrät. ga. mt.
- Fastighetbeteckning
- Byggnader, takens begränsningslinjer rekonstruade
- Skafel
- Väg
- Öre
- Nyckelur
- Elledning
- Rullstolspark

GRUNDKARTAN UPPRÄTTAD I ÖSTERÅKER 2016 AV KART- OCH INOMRÅDETEKNIKENS KAMMAREN

Skala 1:1000 (A1)



ANTAGANDEHANDLING

Detaljplan för

Åkersberga station

Österåkers kommun, Stockholms län
Upprättad den 16 november 2016, enligt PBL (2010:900)
Reviderad den 5 april 2017

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



ILLUSTRATIONSPLAN

Teckenförklaring

- Parkmark
- Tomtmark
- Vägområde
- Järnvägsområde
- Föreslagen bebyggelse
- Vattenområde

GRUNDKARTANS BETECKNINGAR

- Trafikåre
- Fasthetsgräns
- Servitut, iansgräns, ga. m.t.
- Fasthetsbeteckning
- Byggnader, lärens begränsningar redovisade
- Skålar
- Våg
- Dike
- Hödkurvor
- Eldning
- Råttspårsk

GRUNDKARTEN UPPMÄTT AV LANTMÄSTAREN
AV KART- OCH VIKENHETEN (ÖSTERÅKERS KOMMUN)
KORTAVSTÄCKNING I PLAN 1:100000 1:100000

Karta Maan
Kart och plan

Skala 1:1000 (A1)



ANTAGANDEHANDLING

Detaljplan för
Åkersberga station
 Österåkers kommun, Stockholms län
 Upprättad den 16 november 2016, enligt PBL (2010:900)
 Reviderad den 5 april 2017

David Lanthén TF, planchef	Alexander Larsson Planarkitekt	Antagande	Laga kraft	Genomförandetsid slutar	Plan nr
Beslutsdatum Inslans	KF				

Detaljplan för **Åkersberga station**
Åkersberga, 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. Plankartan med planbestämmelser följer Boverkets riktlinjer för Plan- och bygglagen från innan 1 januari 2015. Detaljplanen hanteras med normalt planförfarande.

HANDLINGAR

Planförslagets handlingar utgörs av en plankarta med bestämmelser, illustrationsplan, denna plan- och genomförandebeskrivning, miljökonsekvensbeskrivning samt gestaltungsprogram.

PLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG

Planområdet är beläget längs Roslagsbanan i centrala Åkersberga. Syftet med planen är att möjliggöra ett tredje spår vid Åkersberga station för vändning av tåg, vilket är en förutsättning för att öka turtätheten på banan. Planområdet utgörs idag av Åkersberga station och Roslagsbanans järnvägsområde, parkering, parkmark, transformatorstation samt gång- och cykel(GC)-vägar.



Ortofoto med planområdets gräns markerad med gul färg.

Befintliga GC-passager vid stationen behöver ersättas med säkrare passager när antalet spår utökas. Ett visst intrång i Järnvägs-parken krävs för att utöka stationsområdet. En befintlig GC-väg mellan Järnvägs-parken och Åkers kanal behöver delvis dras om när spårområdet breddas och en transformatorstation måste flyttas. Ett antal privata parkeringsplatser behöver ersättas när spårområdet breddas.

Del av fastigheten Tuna 3:145 utgör idag Järnvägsparkens östra del. Fastigheten ägs av BRF Spåret och den del av fastigheten som ligger vid parken är planlagd som parkering men används huvudsakligen som parkmark. Denna del av fastigheten föreslås planläggas som kvartersmark för järnvägsändamål samt allmän plats (park) och förvärvas av kommunen.

PLANDATA

Lägesbeskrivning och areal

Planområdet utgörs huvudsakligen av ett cirka 700 m långt avsnitt av Roslagsbanans spårområde mellan Åkers kanal och GC-övergången vid Luffarbacken. Planområdet omfattar totalt ca 2 ha.

Markägoförhållanden

Planområdet består av totalt 13 fastigheter. Sex av fastigheterna ägs av AB Storstockholms lokaltrafik (SL) och utgör Roslagsbanans spårområde inom planområdet. Fastigheterna Berga 5:12, 11:1, Runö 6:1 samt Tuna 3:1 ägs av Österåkers kommun och utgör allmän plats (park, GC-väg) samt vattenområde. Övriga tre fastigheter inom planområdet är i privat ägo och består av kvartersmark med ändamålen bostad och parkering.

TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

Nationella och regionala intressen

Området innefattar del av Roslagsbanans Österskärgren. Roslagsbanan utgör ett riksintresse för järnvägen.

Översiktliga planer och program

I Österåkers kommuns översiktsplan från 2006 är centrala Åkersberga utpekad som utvecklingsområde där man bör verka för att minska den barriäreffekt som Roslagsbanan delvis utgör. Översiktsplanen beskriver även att Roslagsbanan utgör stommen i regionens kollektivtrafik och att en utbyggnad bör ske bl.a. genom dubbelspår och ökad turtäthet.

Parallellt med denna detaljplan pågår arbetet med en ny detaljplan för Båthamnsvägens ersättning, där syftet är att möjliggöra en planskild korsning vid Rallarvägen som kan ersätta den befintliga plankorsningen vid Båthamnsvägen. Detta är en förutsättning för att öka turtätheten på denna del av Roslagsbanan. Båda dessa detaljplaner är nära knutna till ett nytt pågående planprogram för Åkersberga stad – centrumområdet.

Gällande detaljplaner

Planområdet består av följande gällande detaljplaner:

- *Förslag till ändring och utvidgning av byggnadsplanen för område intill järnvägsstationen i Åkersberga* (dpl 103), laga kraft 1959-09-07. Omfattar den östra delen av planområdet och medger kvartersmark för järnvägs- och parkeringsändamål.

- *Förslag till ändring av byggnadsplanen för område intill järnvägsstationen i Åkersberga* (dpl 114), laga kraft 1960-10-25. Omfattar del av spårområdet vid Åkersberga station som är planlagt som kvartersmark för järnvägsändamål.
- *Detaljplan för Järnvägsparken* (dpl 354), laga kraft 1992-05-25. Omfattar Järnvägsparken och intilliggande fastigheten Tuna 3:145 som är planlagd som parkering men används som park. Planen medger kvartersmark för parkeringsändamål samt allmän plats (park).
- *Detaljplan för Åkersberga centrum* (dpl 355), laga kraft 1995-07-21. Omfattar en remsa av fastigheten Berga 11:1 norr om Åkersberga station. Planen medger allmän plats (gata).
- *Detaljplan för Skonaren i Åkersberga* (dpl 388), laga kraft 2001-07-17. Omfattar den västra delen av planområdet söder om Roslagsbanan. Planen medger allmän plats (park och GC-väg).
- *Ändring av detaljplan för Skonaren i Åkersberga* (dpl 394), laga kraft 2004-06-26. Omfattar del av fastigheten Tuna 3:182 söder om spårområdet och medger kvartersmark för bostadsändamål samt allmän plats (park).
- *Detaljplan för Roslagsbanan Åkersberga – Åkers Runö* (dpl 430), laga kraft 2009-10-28. Omfattar spårområdet väster om Åkersberga station och medger kvartersmark för järnvägsändamål och teknisk anläggning (transformatorstation) samt vattenområde tillgängligt för järnvägstrafik (bron över Åkers kanal).

Idag gällande detaljplaner upphävs i de delar som berörs av den nya detaljplanen.

Behovsbedömning avseende betydande miljöpåverkan

En behovsbedömning har upprättats. Planförslaget bedöms medföra betydande miljöpåverkan (BMP) och en miljöbedömning enligt miljöbalken har därför upprättats. Länsstyrelsen delar kommunens bedömning.

FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR

Natur

Marken inom planområdet utgörs av lera med inslag av berg (gnejsgranit) i den sydöstra delen av området.

Den norra och östra delen av Järnvägsparken ingår i planområdet. Järnvägsparken anlades under 1990-talet på den södra sidan av Roslagsbanan i centrala Åkersberga. Den del av parken som ingår i planområdet består av gräs, träd, buskar och mindre anläggningar såsom cykelparkering och boulebana. En flytt av denna växtlighet och anläggningar föreslås för att en breddning av spårområdet ska kunna genomföras. Järnvägsparkens exakta utformning styrs dock inte av detaljplanen.



Del av Järnvägsparken inom fastigheten Tuna 3:145.

Den östra delen av Järnvägsparken som tillhör fastigheten Tuna 3:145 är idag planlagd som parkering, men används till största del som parkmark. Fastigheten ägs av BRF Spåret. Marken föreslås förvärvas av Österåkers kommun och planläggas som allmän plats (park). De träd som står närmast järnvägsspåret behöver fällas då avståndet till spåret och kontaktledningarna blir för litet ur säkerhetssynpunkt.

När en teknikbod inom fastigheten Berga 5:7 direkt söder om Åkersberga station ersätts med en ny teknikbod som placeras med långsidan mot spåret frigörs mark i anslutning till Järnvägsparken. Marken som frigörs är i dagsläget planlagd som kvartersmark för järnvägsändamål men föreslås övertas av kommunen och planläggas som allmän plats (park).

Kulturmiljö och fornlämningar

Området rymmer inga kända höga kulturvärden eller fornlämningar.

Bebyggelseområden

Befintlig bebyggelse och byggnadskultur

Planområdet utgörs till största del av Roslagsbanans spårområde och Åkersberga station. Byggnaderna inom planområdet är av enklare karaktär, exempelvis transformatorstation, teknikbod, carportar m.m. På järnvägsperrongerna samt trottoaren längs busstationen finns väderskydd av olika sort och karaktär.

Åkersberga station

Åkersberga station består i dagsläget av två plattformar på vardera sida om dubbelspåret. Plattformarna är ca 130 m långa. Det södra spåret trafikeras av tåg mot Österskär och det norra av tåg mot Östra station i Stockholm. Den norra plattformen löper parallellt med Stationsvägen och kan nås i nästan sin fulla längd av resenärer som kommer från Åkersberga centrum. Den är även till stor del försedd med väderskydd till skillnad från den södra plattformen. I vardera ände av plattformarna finns plankorsningar för gång- och cykeltrafik som är försedda med ljud- och ljussignal samt fällbara bommar.

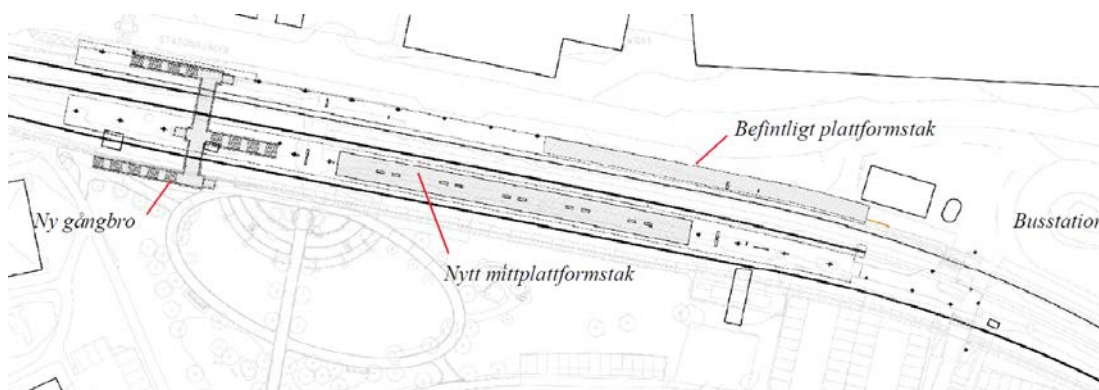


Åkersberga station sedd från den södra perrongen.

Ny bebyggelse och övergripande gestaltungsprinciper

Åkersberga station

Ett gestaltungsprogram har tagits fram av WSP för att beskriva den föreslagna utformningen av Åkersberga station. För att möjliggöra en ökad turtäthet på Roslagsbanans Österskärsgren krävs en utbyggnad av Åkersberga station med ett tredje spår för vändning av tåg. Stationen föreslås utformas enligt samma grundprincip som dagens station, d.v.s. med en nordlig perrong som vetter mot Stationsvägen och en sydlig perrong som kan nås i sin östra och västra ände. Ett nytt tredje spår anläggs mot Järnvägsparken, söder om den sydliga perrongen. Perrongerna förlängs västerut från dagens ca 130 m till ca 190 m för att klara av längre tåg i framtiden. Tåg från Stockholm ankommer den norra perrongen och fortsätter mot Österskär. De tåg som har Åkersberga som slutstation använder sig av mittenspåret som möjliggör en snabb vändning. Tåg från Österskär mot Stockholm trafikerar det södra spåret. Befintligt perrongtak på den norra perrongen närmast Stationsvägen bevaras och ett nytt perrongtak i liknande stil som det befintliga anläggs på den nya mittperrongen.



Principskiss av den ombyggda Åkersberga station sedd från ovan. Bild: WSP.

En ny gångbro föreslås anläggas i stationens västra del för att ersätta befintlig plankorsning mellan Stationsvägen och Järnvägsparken. Den föreslagna bron förses med trappor och hiss på vardera sida av spåret samt på mittperrongen. Brons gestaltning

kopplar an till stationens perrongtak med pelare, sidor och hisstorn klädda i rött limträ. Hisstornen förses med glaspartier som lysas upp inifrån under kvällstid.



Illustration som visar förslag till gångbro sedd från väster. Bild: WSP.

Funktionell belysning integreras i bronns handledare/räcken för att ge tydlig vägledning för gående. Utöver funktionell belysning föreslås att utvalda delar av gångbron framhävs genom dekorativ belysning. Brons form markeras och dess funktion som sammanlänkande element mellan den norra och södra delen av centrala Åkersberga förstärks som en ljus portal. Brospannet, pelare, hisstorn och träfasader förses med olika typer av ljussättning för att skapa trivsel och trygghet. Hisstornen belyses inifrån med ett svalare ljus och fungerar som riktmärken för gående och resenärer.



Referensbilder som visar gångbro med armaturer integrerade i handledare samt pelare med uppåtriktad belysning. Bilder: FLUX AB och Johan Jansson.

Övrig bebyggelse

En befintlig transformatorstation ligger intill järnvägsspåret i den nordvästra delen av

Järnvägsparken. Denna station föreslås flyttas ca 90 m västerut till ett nytt läge intill de parkeringsplatser som finns i planområdets västra del för att minska intrånget i Järnvägsparken.

Inom fastigheten Berga 5:7 söder om Åkersberga station finns en teknikbod som ägs av SL. Teknikboden föreslås ersättas och placeras så att dess långsida hamnar parallellt med järnvägsspåren, vilket skulle ge en effektivare ytanvändning.

Två längor med carportar med plats för fyra respektive elva bilar finns på parkeringen inom fastigheten Tuna 3:182. Den längre av dessa behöver delvis rivas när spårområdet breddas och gör intrång på parkeringen.

Arbetsplatser och service

Planområdet är beläget vid Åkersberga centrum med god tillgång till service och arbetsplatser. Några nya arbetsplatser tillkommer inte inom planområdet.

Tillgänglighet

Roslagsbanan har under de senaste åren genomgått en omfattande uppgradering, något som fortfarande pågår och kommer att pågå ett antal år framöver. Stationer, korsningar och vagnar byggs om för att öka säkerheten och tillgängligheten. Ombyggnationen av Åkersberga station och plankorsningarna är en del av denna uppgradering.

Idag finns tre GC-korsningar längs Roslagsbanan inom planområdet; en planskild förlagd i tunnel under järnvägen vid Åkers kanal samt två stycken plankorsningar, en på vardera sida av stationen. Den planskilda korsningen vid kanalen föreslås vara kvar i sitt befintliga läge, medan plankorsningarna vid stationen föreslås ersättas med en gångbro och en ny plankorsning som erbjuder högre säkerhets- och tillgänglighetskrav än dagen korsningar, läs mer under rubrik *Gång- och cykeltrafik*. Belysningsfrågorna är av stor vikt för tillgängligheten och tryggheten i stationsområdet. Vid den föreslagna gångbron integreras funktionell belysning i brons handledare/räcken för att ge tydlig vägledning för gående och hisstornen förses till stora delar med glaspartier som belyses inifrån. Utöver detta föreslås både funktionell och dekorativ belysning vid bron för att göra denna både trygg och estetiskt tilltalande.

Alternativa förslag med gångtunnlar vid stationen istället för gångbro och plankorsning har studerats men valts bort. För att skapa tillgängliga och trygga GC-tunnlar krävs mycket yta och terränganpassning vilket inte bedömts vara möjligt vid Åkersberga station av utrymmesskäl. Framst på den norra sidan av spåret försvårar Stationsvägen kraftigt möjligheterna att skapa en trygg och tillgänglighetsanpassad angöring till GC-tunnel. Även mot söder skulle den terränganpassning som krävs för en eller flera tunnlar göra stor påverkan på Järnvägsparken vilket inte har bedömts vara önskvärt. Möjligheten att kunna passera järnvägen i plan där det är trafiksäkert möjligt har bedömts vara av stor vikt vid utformandet av stationen och i enlighet med de riktlinjer om en levande, småskalig stadsmiljö som ligger till grund för planprogrammet för Åkersberga stad, centrumområdet. Av dessa skäl föreslås inga GC-tunnlar i direkt anslutning till Åkersberga station.

Stadsbild

Byggandet av ett tredje spår medför att spårområdet vid Åkersberga station breddas, vilket ger ett intrång på upp till ca 6 m i Järnvägsparken jämfört med dagens fastighetsgräns mellan spårområdet och parkmarken. Intrånget innebär att träd och anläggningar i parkens norra del behöver flyttas eller ersättas vilket kan ha en negativ inverkan på stadsbilden. Parkens yta växer dock österut när befintlig parkering inom fastigheten Berga 5:12 ersätts med parkmark.

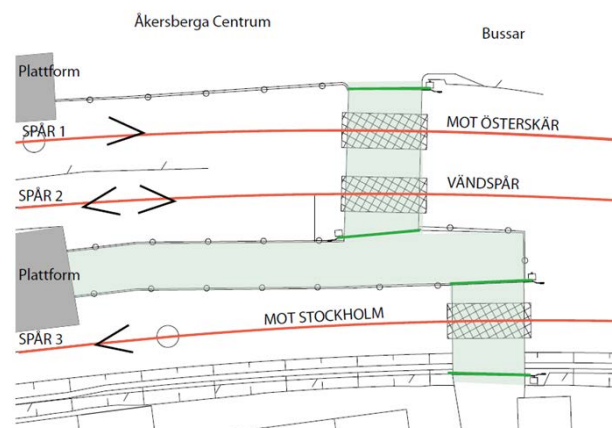
Den ombyggda stationen får en tydlig och sammanhållande utformning där perrongtaken och den nya gångbrons material, färg och form utformas enhetligt. Detta bedöms bidra positivt till upplevelsen av stationen för resenärer och förbipasserande i Åkersberga centrum.

Trafik

Gång- och cykeltrafik

Tre korsningar mellan GC-vägar och Roslagsbanan finns inom planområdet, där GC-tunneln närmast Åkers kanal föreslås bli kvar i sin nuvarande utformning medan de två plankorsningarna närmast stationen föreslås ersättas med nya korsningar, en planskild och en i plan.

Den östra plankorsningen för GC-traffic som är belägen mellan Roslagsbanans station och busstationen föreslås ersättas med en ny plankorsning i samma läge. I dagsläget finns endast ett par bommar för båda järnvägsspåren, detta föreslås ersättas med ett par bommar för det södra spåret och ett par bommar för det norra och det mellersta spåret. Mittspåret är till för vändande tåg vid Åkersberga station och trafikerats mycket begränsat på sträckan över GC-passagen och bedöms därför inte behöva ett eget par bommar. Övergångarna över spåren förskjuts även i förhållande till varandra för att sänka hastigheten och höja uppmärksamheten hos gående och cyklister, s.k. chikanlösning. Området mellan spåren fungerar även som väntplats när bommarna är nedfällda, och de förskjutna övergångarna minskar även trängseln i de fall den ena övergången är öppen och den andra stängd i väntan på passerande tåg.



Befintlig plankorsning för gång- och cykeltrafik öster om Åkersberga station samt föreslagen chikanlösning sedd uppifrån. De skrafferade rektanglarna visar var GC-vägen korsar spåren. Bild: WSP.

Den befintliga GC-korsningen på den västra sidan av stationen, mellan Stationsvägen och Järnvägsparken, föreslås ersättas med en gångbro ca 30 m väster om dagens korsning. Då tre spår behöver korsas för att ta sig över spårområdet vid denna punkt bedöms en bro vara det säkerhetsmässigt bästa förslaget för både spårtrafik och gångtrafikanter. Bron föreslås förses med trappor och hiss på vardera sida av spårområdet samt på perrongen mellan spåren. Brons höjd över spårområdet blir ca 6 m för att möjliggöra fri passage för Roslagsbanans tåg. Det blir inte möjligt för cyklister att korsa bron, dock finns två andra korsningsmöjligheter för cyklister inom ca 200 m från bron (befintlig GC-tunnel vid Åkers kanal samt plankorsningen öster om stationen) vilket bedöms vara tillräckligt för cykeltrafiken. Cykelparkering föreslås anläggas i direkt anslutning till både gångbron och planpassagen i stationens östra ände.

Den befintliga GC-vägen från Åkers kanal till Järnvägsparken passerar mellan spårområdet och parkeringen vid seniorboendet inom fastigheten Tuna 3:182. Breddningen av spårområdet innebär att GC-vägen behöver dras om delvis för att fortsatt kunna fylla sin funktion.

Kollektivtrafik

Tillgången till kollektivtrafik är mycket god inom planområdet. Från Åkersberga station avgår i dagsläget sju tåg per timme under högrafik och i direkt anslutning till planområdet ligger busstationen med busstrafik inom både Österåkers kommun och mot Stockholm, Täby och Norrtälje.

Roslagsbanan har under senare år genomgått en omfattande uppgradering som ännu pågår. Stationer, korsningar och vagnar byggs om för att öka säkerheten och tillgängligheten och stora delar av banan uppgraderas till dubbelspår. Utbyggnaden av ett tredje spår vid Åkersberga station är nödvändig för att möjliggöra tätare trafik på Roslagsbanans Österskärgren, vilket innebär en ökning till åtta avgångar i timmen jämfört med dagens maximala sju. Det tredje spåret möjliggör vändning av tåg och föreslås placeras mellan de två spåren som leder vidare mot Österskår.

Parkering

Inom fastigheten Tuna 3:182 försvinner ca 14 parkeringsplatser p.g.a. utbyggnaden av spårområdet. Parkeringsplatserna ersätts genom ombyggnad av befintlig parkering, inom andra delar av fastigheten Tuna 3:182 samt inom del av fastigheten Tuna 3:1 intill ”Skonaren”.

Inom fastigheten Berga 5:12 föreslås samtliga 56 parkeringsplatser försvinna för att ersättas med parkmark och till viss del spårområde. Markens ägs av Österåkers kommun men arrenderas av BRF Spåret i parkeringssyfte. Inom del av fastigheten Tuna 3:145 finns 14 parkeringsplatser längs Västra Banvägen. Fastigheten föreslås förvärvas av kommunen och planläggas som parkmark, vilket innebär att parkeringen försvinner. Cirka 8 parkeringsplatser försvinner även inom den del av fastigheten Tuna 3:145 som är belägen öster om GC-passagen över spåret p.g.a. breddningen av spårområdet. Parkeringsplatserna ovan bedöms kunna ersättas inom BRF Spårets övriga markinnehav.

Miljöförhållanden

Miljö kvalitetsnormer

Planens genomförande bedöms inte påverka några miljö kvalitetsnormer negativt utöver att vissa avsteg från bullerriktvärden vid intilliggande bostäder blir aktuella, se *Buller och vibrationer* nedan.

Förorenad mark

Vid upprustningsarbeten på Roslagsbanans Österskärgren 2007 genomfördes markprover som visade på förhöjda halter av ytliga oljeföreningar vid exempelvis växlar. Den översta halvmetern av banvallen byttes då ut med ny ballast, men den gamla ballasten kan finnas kvar då breddning av järnvägsbanken kan ha skett.

År 2008 genomfördes marktekniska undersökningar när den dåvarande järnvägsbron över Åkers kanal ersattes med en ny. Förhöjda halter av bly påträffades söder om bron och massorna schaktades bort i samband med byggnadsarbetet. 2010 genomfördes ytterligare undersökningar av marken i samband med byggnationen av dubbelspåret mellan Åkers-Runö och Åkersberga. Proverna visade på låga halter av metaller och organiska ämnen som underskred riktvärdet för känslig markanvändning (KM) och sträckan bedömdes generellt ha låga halter underskridande mycket känslig markanvändning (MKM). Undersökningens resultatet bekräftades av kompletterande provtagningar.

Det finns risk att spårområdet har utsatts för föroreningar genom tågtrafiken, främst i form av tungmetaller från bromsbelag och teknisk utrustning. Marken kan även innehålla tjära vilket tidigare användes som bindningsmedel i makadamet. Även bekämpningsmedel mot ogräs, t.ex. hormoslyr, kan ha förorenat spårområdet. Angränsande fastigheter i planens sydöstra del har under årens lopp nyttjats för olika verksamheter såsom bilservice, drivmedelsstation, brandstation och brandövningsplats. Dessa fastigheter ingår inte i planområdet, dock bedöms risken för markföroreningar inom dessa vara stor. Att eventuella föroreningar från angränsande fastigheters verksamheter ska ha spridits in i banvallen bedöms mindre troligt vilket bekräftats av de undersökningar som har utförts i samband med byggnationen av dubbelspåret.

Markprovtagningar bör ske på de platser där om- och nybyggnation är planerade att äga rum. Löpande kontroll bör utföras av entreprenör som utför arbetet. Tillsynsmyndighet ska tillkallas vid påträffande av misstänkt förorening och bortforslandet av förorenade massor ska ske till godkänd deponi eller mottagare. En kompletterande miljöteknisk undersökning för järnvägen bör genomföras under bygghandlingskedet.

Radon

I samband med planarbetet har risken för radon inte utretts närmare och 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.

Buller och vibrationer

En bullerutredning har utförts av WSP i samband med framtagandet av en miljökonsekvensbeskrivning för detaljplanen. Inom planområdet finns inga bostäder,

däremot angränsar flera bostadshus till spårområdet. Närmast berörda fastigheter i detta fall är Tuna 3:84 ("Skonaren"), Tuna 3:182 (seniorboende) och Tuna 3:69, 3:113, 3:145 och 3:146 (BRF Spåret) som alla ligger på Roslagsbanans södra sida.

Inga uppgifter om problem med vibrationer i området finns. Inför utbyggnaden av dubbelspår mellan Åkers-Runö och Åkersberga genomfördes en förundersökning där både komfortvibrationer och stömljudsnivåer bedömdes hamna under riktvärdena.

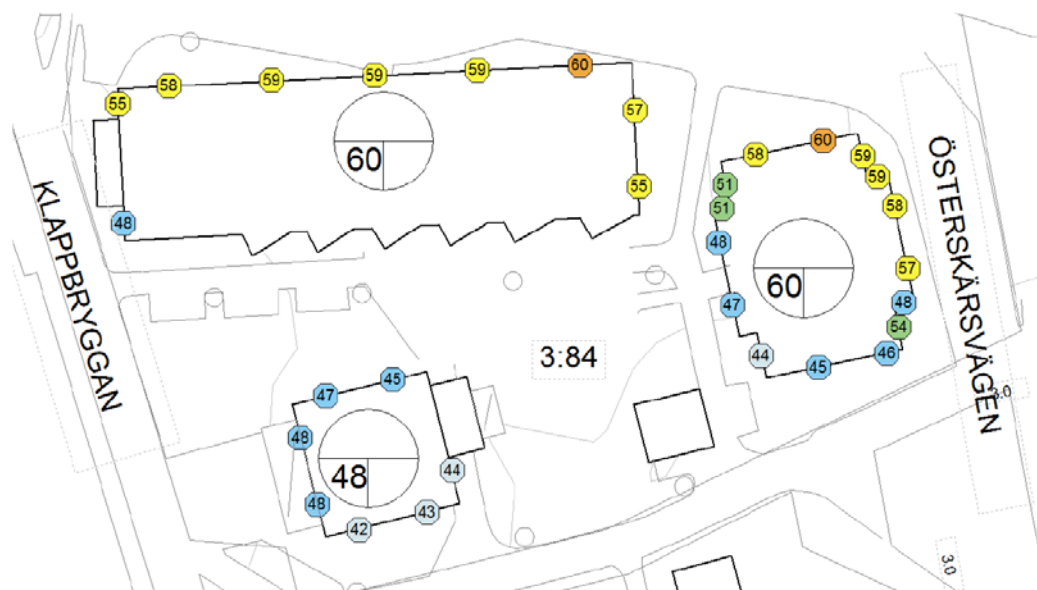


Beräknade ekvivalenta bullernivåer från Roslagsbanan (bilden har beskurits). WSP.

Tuna 3:84 (Skonaren)

I dagsläget är den ekvivalenta bullernivån vid Skonarens fasad ca 58-59 dB(A) och den maximala nivån uppgår som mest till ca 82-83 dB(A). Riktvärdena för ekvivalent bullernivå vid fasad är 55 dB(A) och maxnivån vid uteplats är 70 dB(A), vilket innebär att riktvärdena överskrids inom fastigheten. Bullernivåerna inomhus bedöms dock klara riktvärdena (30 dB(A) ekvivalentnivå och 45 dB(A) maximalnivå nattetid) baserat på det faktum att lägenheterna till största del vetter bort från spåret samt att byggnaderna är relativt nybyggda och därmed antas ha god fasaddämpning.

Vid en utökad turtäthet på Roslagsbanan och ett ombyggt stationsområde kan bullernivåerna inom fastigheten förväntas öka något. Som mest beräknas den ekvivalenta bullernivån vid fasad stiga till ca 60 dB(A) medan den maximala bullernivån inte förändras från dagens situation. Det är troligt att riktvärdena för bullernivåer inomhus klaras. För att säkerställa detta kan mätningar av fasaddämpningen utföras och åtgärder har erbjudits, exempelvis inglasning av balkonger.



Beräknade ekvivalenta ljudnivåer vid fasad vid Skonaren vid utökad turtäthet på Roslagsbanan. WSP.

Sett från Skonarens perspektiv är avståndet till spåret oförändrat, men en växel placeras närmare bebyggelsen jämfört med dagens läge. Det minskade avståndet samt växlarnas placering bedöms kunna innebära stomljud över gällande riktvärde i kvarteret. Vibrationsisolering i form av ballastmatta kommer därför utföras av växelområdet vid byggnation.

Tuna 3:182 (seniorboende)

Den del av seniorboendet som ligger närmast Roslagsbanan har i dagsläget en ekvivalentnivå på ca 57 dB(A) vid fasad medan maxnivån uppgår till ca 73-76 dB(A), vilket överskrider riktvärdet på 70 dB(A). Flera av balkongerna som vetter mot spåret är redan inglasade, men de som inte redan har glasats in bör erbjudas möjligheten att göra detta för att sänka bullernivån. Inomhusnivåerna bedöms i dagsläget inte överskrida gällande riktvärden.

Vid en utökad turtäthet och ombyggnation på Roslagsbanan beräknas den ekvivalenta bullernivån stiga något till ca 59 dB(A) medan maxnivån stiger till ca 79 dB(A). De ekvivalenta bullernivåerna inomhus bedöms inte överskrida riktvärdet på 30 dB(A), men beroende på fasadens dämpning riskerar riktvärdena för maxbullernivåer inomhus att överskridas. Boende har därför erbjudits bullerdämpande åtgärder, exempelvis inglasning av balkonger.



Beräknade ekvivalenta ljudnivåer vid fasad på seniorboendet inom fastigheten Tuna 3:182 vid utökad turtäthet på Roslagsbanan. WSP.

Spårområdet kommer som närmast ca 12 m från bostadsbebyggelsen inom fastigheten Tuna 3:182 jämfört med dagens 20 m. Järnvägens växlar kommer även närmare bebyggelsen jämfört med dagens läge. Det minskade avståndet samt växlarnas placering bedöms kunna innebära stomljud över gällande riktvärde i kvarteret. Vibrationsisolering i form av ballastmatta kommer därför utföras av växelområdet vid byggnation.

BRF Spåret

För bostadsbebyggelsen inom fastigheterna Tuna 3:69, 3:113, 3:145 och 3:146 (BRF Spåret) ligger de ekvivalenta bullernivåerna vid fasad i dagsläget under det gällande riktvärdet 55 dB(A). Maxvärdena vid fasad varierar mellan 65-76 dB(A). Daghemmet inom fastigheten Tuna 3:69 ligger under gällande riktvärden vid fasad för både ekvivalent och maximal bullernivå.

Vid en utbyggnad av Roslagsbanan bedöms ingen förändring alternativt en liten sänkning av de ekvivalenta bullernivåerna inom BRF Spåret ske. Sänkningen beror på att befintlig växel öster om stationen föreslås flyttas längre bort samt att sträckan med en lägre hastighet för tågen förlängs. De maximala bullernivåerna förändras marginellt vilket innebär att vissa balkonger på de övre våningarna beräknas överstiga riktvärdet 70 dB(A). Detta åtgärdas genom exempelvis inglasning av balkong. Bullernivåerna inne i bostäderna bedöms inte överskrida gällande riktvärdena, inte heller daghemmet bedöms överskrida riktvärden för varken inne- eller utemiljö.

Risk och säkerhet

Roslagsbanan

En riskbedömning har upprättats av WSP som underlag till den miljökonsekvensbeskrivning som tillhör detaljplaneförslaget. Denna bygger på tidigare framtagen metodik för övergripande riskbedömning med avseende på olycksrisker för Roslagsbanans dubbelspårsutbyggnad. De risker som förknippas med Roslagsbanan är urspårning, trafikolycka i plankorsning, obehörigt spårbedrädande (spårspring), samman-

stötning samt brand i tåg. Av dessa risker behandlas de tre första vidare nedan.

Ursparning bedöms ha ett maximalt konsekvensavstånd av 25 m, även om de flesta ursparningar begränsas till spårets omedelbara närhet. I anslutning till planområdet ligger bostadsbebyggelse inom fastigheterna Tuna 3:84 (Skonaren) och Tuna 3:182 (seniorboendet) innanför denna riskzon. Risken för ursparning vid en utbyggnad av stationen är marginellt högre jämfört med dagens situation, där ändringen består i den ökade trafikeringen av sträckan. Risken är dock fortfarande lågfrekvent. För att minimera risken för ursparning anläggs skyddsreoler i spåret närmast befintlig bostadsbebyggelse. Denna åtgärd regleras i järnvägsplanen för Åkersberga station och behöver därmed inte regleras närmare i denna detaljplan.

I de fall där olyckor sker på Roslagsbanan är det ofta i form av trafikolyckor vid plankorsningar. Inom planområdet finns två plankorsningar för gång- och cykeltrafik, som i dagläget bevakas med ljud- och ljussignal samt bommar. Vid både passagerna finns enbart ett par bommar för båda spåren. Den östra av dessa föreslås ersättas med en zick-zack-formad gång- och cykelpassage, så kallade chikan, där varje spårövergång förses med ett separat bompar. Chikanlösningen innebär att hastigheten hos de som passerar spåret sänks samtidigt som det ger ett större väntutrymme mellan spåren, vilket ökar trafiksäkerheten. Den västra GC-korsningen föreslås ersättas med en gångbro, vilket minimerar risken för olyckor i samband med passage av spårområdet.

För att förhindra spårsving längs spåret föreslås stängsel av samma modell som redan finns längs västra Stationsvägen sättas längs övriga delar av stationsområdet.

Skred, ras och sättningsbenägenhet

En hydrogeologisk rapport har tagits fram av WSP. Jorden inom planområdet består överst av ca 1-1,5 m torrskorpelera som vilar på lös sulfidhaltig lera. Leran underlagras av friktionsjord vars mäktighet ej undersökts.

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 sättningar och inte heller föranleda krav på tillstånd för vattenverksamhet.

Då marken inom planområdet främst utgörs av lera så krävs förstärkningsåtgärder vid byggande av ny banvall för att inte sättningar ska uppstå. Med sådana förstärkningsåtgärder bedöms ingen risk för ras eller skred föreligga.

Rekreation och lek

Den norra och östra delen av Järnvägsparken ingår i planområdet. Järnvägsparken fungerar som stadspark och består av en central gräsmatta som genomkorsas av GC-vägar. Träd och buskar av olika arter och storlek finns i parken, och växtlighet och anläggningar som påverkas av spårbreddningen föreslås flyttas eller ersättas. Permanent lekplats saknas i dagläget men föreslås anläggas i parken. Parkens exakta utformning styrs dock inte av detaljplanen.

Vattenområden

Roslagsbanans bro över Åkers kanal föreslås planläggas som vattenområde tillgängligt för järnvägstrafik vilket är i enlighet med rådande situation och gällande detaljplan.

Strandskydd

Idag finns inget strandskydd i området, men i samband med att en ny detaljplan antas så återinförs strandskyddet. Planområdet omfattas av en ca 20 m lång strandlinje på båda sidor av Åkers kanal. Ett upphävande av strandskyddet inom kvarteretsmark och allmän plats (GC-väg) 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 berörda marken inom planområdet redan är ianspråktagen för järnvägs- och bostadsändamål samt allmän plats (park och GC-väg) så anses området sakna betydelse för att tillgodose strandskyddets syften. Detta bedöms vara skäl till ett upphävande av strandskyddet.

Teknisk försörjning

Vatten och avlopp

Planområdet försörjs av kommunalt vatten och avlopp genom Österåkersvatten AB. Flera allmänna ledningar för dag-, spill- och dricksvatten finns inom planområdet och många av dessa är planlagda som u-områden (marken ska vara tillgänglig för allmänna underjordiska ledningar) i gällande detaljplaner. Justeringar av u-områden görs utifrån de ombyggnationer av ledningar som krävs när spårområdet byggs om. Bland annat krävs en omdragning av en större dagvattenledning i Järnvägsparken när den nya gångbron byggs.

Dagvatten

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 inga separata fördröjnings- eller reningsåtgärder av dagvatten inom planområdet. Detta är även i enlighet med den miljökonsekvensbeskrivning som upprättats för järnvägsplanen för Åkersberga station.

Dagvattnet inom planområdet avrinner mot Tunaviken via Åkers kanal. Båda dessa vatten är klassade vattenförekomster enligt VISS (Vatteninformationssystem Sverige). Tunaviken är en del av vattenförekomst Trälhavet (SE592605-182310) och Åkers kanal är en del av vattenförekomst Åkerströmmen-Åkers kanal (SE659873-164072).

Både vattenförekomsterna Åkerströmmen-Åkers kanal och Trälhavet är klassade till måttlig ekologisk status med kvalitetskravet att uppnå god ekologisk status till år 2021. Deras kemiska status (exklusive kvicksilver) är klassad till god men med risk att inte uppnå god kemisk status till år 2021. 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.

Recipienten Åkers kanal ingår i Åkerströmmens avrinningsområde, där en vattenvårds-samverkan 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.

Berga-Hacksta torrlägningsföretag

Detaljplaneområdet ligger delvis inom Berga-Hacksta torrlägningsföretag som bildats genom förrättning år 1937. Berga-Hacksta torrlägningsföretag bildades för förbättrad dikning inom områdena Berga, Hacksta, Tuna och Söra. Sedan torrlägningsföretaget bildades har stora förändringar skett inom de centrala delarna av Åkersberga. Huvuddelen av marken är idag exploaterad, vilket innebär att dagvattenhanteringen inom området är välutvecklad. Detaljplaneområdet samt omkringliggande områden ligger inom kommunens verksamhetsområde för dagvatten och dagvattnet tas därmed omhand inom befintligt ledningsnät. Kommunen kommer framöver att se över möjligheten att ompröva alternativt upphäva torrlägningsföretaget.

Avfall

Avfallshanteringen inom planområdet sköts av entreprenör. I samband med att parkeringen inom den norra delen av fastigheten Tuna 3:182 görs om p.g.a. intrång från spårområdet förbättras värdmjligheten för sopbilar inom fastigheten.

Energiförsörjning

Bebyggelsen är ansluten till befintligt elnät.

GENOMFÖRANDE

Organisatoriska frågor

Tidplan

Detaljplanen beräknas bli antagen av Kommunfullmäktige 2017.

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.

Huvudmannaskap

Österåkers kommun ska vara huvudman för allmän platsmark i planen. Detta innebär att kommunen är ansvarig för skötsel och underhåll av samtliga allmänna platser inom planområdet. Kommunen genom Österåkersvatten AB ansvarar för kommunalt vatten och avlopp inom planområdet.

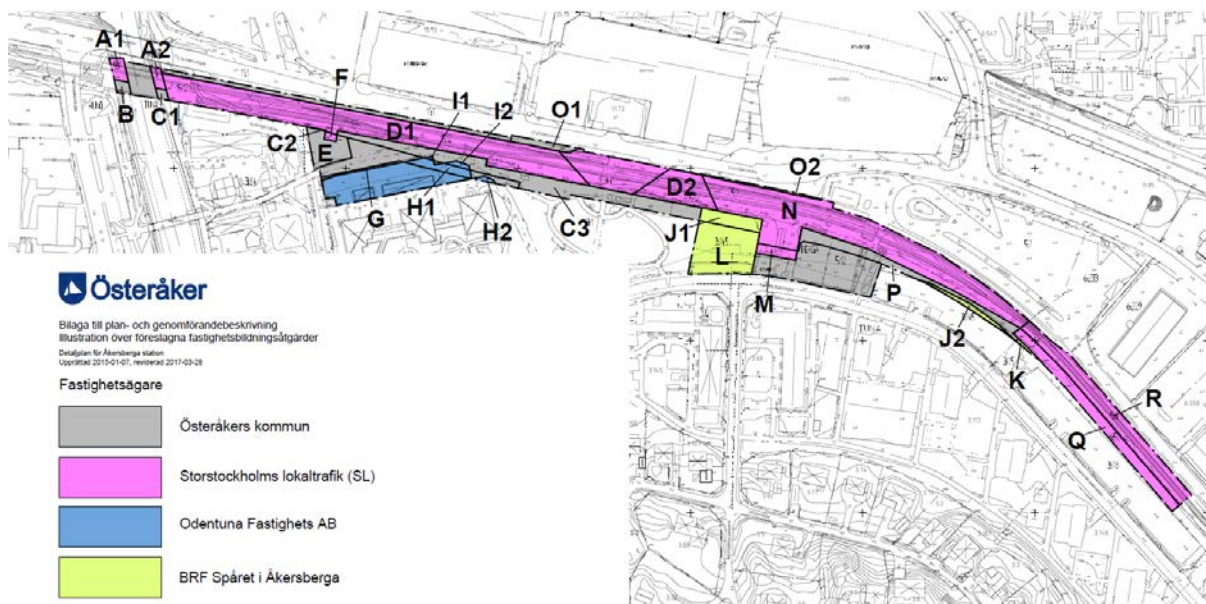
Ansvarsfördelning

Ett genomförandeavtal har upprättats mellan Österåkers kommun och AB Storstockholms Lokaltrafik (SL) där parternas åtaganden regleras. SL ansvarar för samtliga kostnader, inklusive förrättningsåtgärder, inom detaljplanen förutom förvärv och förrättningsåtgärder för den del av fastigheten Tuna 3:145 som föreslås planläggas som parkmark och där kommunen står för kostnaderna. Åtgärderna inklusive ersättningsfrågor prövas av Lantmäteriet. Vid händelse av ledningsflytt samt ev. omprövning av ledningsrätt inom spårområdet som föranleds av stationsombyggnaden så åligger kostnadsansvaret på SL, i övriga fall bekostas ombyggnaden av den som föranleder denna.

Fastighetsrättsliga konsekvenser

Allmänt

För att detaljplanen ska kunna genomföras krävs vissa åtgärder som berör fastigheter och rättigheter. Förändringarna framgår av karta och tabell nedan. De arealuppgifter som anges är enbart grafiskt tolkade och kan senare komma att justeras. Fastighetsregleringarna genomförs i första hand med överenskommelse om fastighetsreglering mellan fastighetsägarna som grund. Ansökan om lantmäteriförrättning kommer att göras av kommunen hos Lantmäteriet i Stockholms län.



Fastighetsrättslig karta över planområdet.

Fastighet	Fastighetsrättsliga konsekvenser
Berga 3:4	Till Berga 3:4 överförs: område A1 och A2 (totalt ca 185 m ²) från Runö 9:1, område B (ca 60 m ²) från Runö 6:1, område C1, område C2 och område C3 (totalt ca 1 375 m ²) från Tuna 3:1, område D1 och D2 (totalt ca 4 115 m ²) från Berga 15:12, område I1 och område I2 (totalt ca 40 m ²) från Tuna 3:182, område J1 och J2 (totalt ca 390 m ²) från Tuna 3:145, område K (ca 20 m ²) från Tuna 3:75, område N (ca 3 375 m ²) från Berga 5:7, område O1 och O2 (totalt ca 150 m ²) från Berga 11:1, område P (ca 600 m ²) från Berga 5:12, område Q (ca 810 m ²) från Tuna 6:50, område R (ca 1 180 m ²) från Berga 5:6. Berga 3:4 föreslås bli den fastighet som omfattar all mark för järnvägsstationen och Berga 5:7 föreslås utgöra mark för busstationen.
Berga 5:6	Från Berga 5:6 överförs område R (ca 1 180 m ²) till Berga 3:4.
Berga 5:7	Från Berga 5:7 överförs område N (ca 3 380 m ²) till Berga 3:4 och område M (ca 130 m ²) till Berga 5:12.
Berga 5:12	Från Berga 5:12 överförs område P (ca 600 m ²) till Berga 3:4. Till Berga 5:12 överförs område M (ca 130 m ²) från Berga 5:7.

	<p>Befintliga ledningsrätter för vatten och avlopp (0117-93/7) och fjärrvärme (0117-04/103) kommer fortsätta att belasta Berga 5:12 som tidigare.</p> <p>Befintligt arrende för parkeringsändamål sägs upp. 56 parkeringsplatser inom fastigheten försvinner i och med detta.</p>
Berga 11:1	Från Berga 11:1 överförs område O1 och O2 (totalt ca 210 m ²) till Berga 3:4.
Berga 15:12	<p>Från Berga 15:12 överförs område D1 och D2 (totalt ca 4 115 m²) till Berga 3:4.</p> <p>Från Berga 15:12 överförs område F (ca 30 m²) till Tuna 3:84.</p> <p>Berga 15:12 avregistreras.</p>
Runö 6:1	Från Runö 6:1 överförs område B (ca 60 m ²) till Berga 3:4.
Runö 9:1	Från Runö 9:1 överförs område A1 och A2 (totalt ca 185 m ²) till Berga 3:4.
Tuna 3:1	<p>Från Tuna 3:1 överförs område C1, område C2 och område C3 (totalt ca 1 375 m²) till Berga 3:4.</p> <p>Från Tuna 3:1 överförs område E (ca 410 m²) till Tuna 3:84 och område G (ca 50 m²) till Tuna 3:182.</p> <p>Till Tuna 3:1 överförs område H1 och H2 (totalt ca 190 m²) från Tuna 3:182.</p> <p>Till Tuna 3:1 överförs område L (ca 1 000 m²) från Tuna 3:145.</p> <p>Ledningsrätt för vatten och avlopp (0117-93/7) kommer efter marköverföringar att fortsätta belasta Tuna 3:1 inom område som i detaljplanen utgör allmän plats.</p>
Tuna 3:75	Från Tuna 3:75 överförs område K (ca 20 m ²) till Berga 3:4.
Tuna 3:84	Till Tuna 3:84 överförs område E (ca 410 m ²) från Berga 3:4 och område F (ca 30 m ²) från Berga 15:12.
Tuna 3:145	<p>Från Tuna 3:145 överförs område J1 och J2 (totalt ca 390 m²) till Berga 3:4 och område L (ca 1 000 m²) till Tuna 3:1.</p> <p>Fastighetsägaren arrenderar en parkeringsplats på del av Berga 5:12. Arrendet sägs upp och samtliga 56 parkeringsplatser försvinner.</p>
Tuna 3:182	Från Tuna 3:182 överförs område I1 och område I2 (totalt ca 40 m ²) till Berga 3:4.

	<p>Från Tuna 3:182 överförs område H1 och H2 (totalt ca 190 m²) till Tuna 3:1.</p> <p>Till Tuna 3:182 överförs område G (ca 50 m²) från Tuna 3:1.</p> <p>Ledningsrätt för vatten och avlopp (0117-93/7) kommer efter marköverföringar att fortsätta belasta Tuna 3:182 inom område som i detaljplanen markerats som u-område.</p>
Tuna 6:50	<p>Från Tuna 6:50 överförs område Q (ca 985 m²) till Berga 3:4.</p>

Ekonomiska konsekvenser

Kommunen

Kommunen får ingen ersättning för den mark som överläts till SL för järnvägsändamål. Kommunen får heller inga utgifter för den mark som överläts till kommunen som allmän platsmark då SL ersätter kommunen för dessa utgifter. Undantaget är den del av fastigheten Tuna 3:145 som kommunen föreslås förvärva från BRF Spåret och planlägga som parkmark. SL ersätter också kommunens kostnader för framtagandet av detaljplanen och kostnaderna i samband med dess genomförande, t ex lantmäteriförrättning och ombyggnad av anläggningar. Beroende på hur omfattande ombyggnader av olika anläggningar som kommunen väljer kan det medföra vissa kostnader, t ex i Järnvägsparken. Detaljplanen bedöms inte medföra några ökade driftskostnader för allmän platsmark, t ex Stationsvägen.

SL

SL får utgifter för:

- Plankostnad och utredningsarbeten
- Ombyggnaden av stationen (spårarbeten, perronger, signalsystem, gångpassager etc)
- Förrättningskostnader
- Förvärv av mark från Tuna 3:75, 3:145 och 3:182
- Utförande av bullerreducerande åtgärder (t ex bullerplank, inglasning av vissa balkonger)
- Iordningsställande av allmän platsmark (Stationsvägen, Järnvägsparken, GC-vägar)
- Iordningsställande av parkering för fastigheterna Tuna 3:84, Tuna 3:182 samt för den del av parkering inom Tuna 3:145 belägen öster om GC-passagen och som behöver byggas om p.g.a. spårbreddningen.

Tuna 3:75 och 3:145

Fastighetsägaren får ersättning för den mark som överläts dels till SL för järnvägsändamål och dels till kommunen som allmän platsmark. Den inhägnade parkeringsplatsen inom kommunens fastighet Berga 5:12 arrenderas av fastighetsägaren. Arrendet sägs upp och marken föreslås istället med stöd av planen nyttjas som parkmark. SL bekostar och utför ombyggnad och iordningsställande av parkering inom den del av fastigheten Tuna 3:145 (delvis utanför planområdet) som är belägen öster om GC-

passagen och som berörs av spårbreddningen. Om fastighetsägaren är i behov av ytterligare parkeringsplatser efter planens genomförande är det upp till fastighetsägaren att iordningställa eventuella parkeringsplatser inom egen fastighet.

Tuna 3:84

Det kan bli aktuellt att vissa balkonger inom fastigheten inglasas som en buller-reducerande åtgärd genom SL:s omsorg.

Tuna 3:182

Fastighetsägaren får ersättning för den mark som överläts dels till SL för järnvägsändamål och dels till kommunen som allmän platsmark. Det kan bli aktuellt att vissa balkonger inglasas som en buller-reducerande åtgärd genom SL:s omsorg. SL ersätter fastighetsägaren för iordningställande av förlorade parkeringsplatser.

SAMMANSTÄLLNING AV PLANENS KONSEKVENSER

Planförslaget bedöms ha en betydande miljöpåverkan (BMP) och en miljöbedömning har därför upprättats. Planen bedöms i huvudsak få positiva konsekvenser då syftet med planen är att förbättra kollektivtrafiken i Åkersberga.

En utbyggnad av Åkersberga station med ett tredje spår är en förutsättning för att förstärka kapaciteten på Roslagsbanan. Ombyggnaden av stationen i kombination med andra åtgärder av banan leder till kortare restider och tätare avgångar. Detta är positivt ur hållbarhetssynpunkt då en förbättrad kollektivtrafik ger Åkersberga ett bättre läge i Stockholmsregionen och kan även uppmuntra fler att resa kollektivt.

Den nya utformningen av stationen innebär att befintliga perronger behålls men förlängs. Den södra perrongen breddas och blir tvärsidig. Kopplingen mellan den norra perrongen, Åkersberga centrum och busstationen försämras inte av planförslaget. GC-korsningen öster om Åkersberga station behålls men uppgraderas till en säkrare chikankorsning med två par bommar jämfört med dagens enda, vilket är positivt ur trafiksäkerhetssynpunkt. GC-korsningen väster om Åkersberga station tas bort och ersätts med en gångbro som förses med trappor och hiss. Bron gör korsningen bättre ur trafiksäkerhetssynpunkt men kan ha en något negativ inverkan på tillgängligheten då tiden att korsa bron ökar i jämförelse med dagens plankorsning. Cyklister har inte möjlighet att korsa bron, dock finns två andra korsningsmöjligheter för cyklister inom 200 m från bron vilket bedöms vara tillräckligt.

Utbyggnaden av ett tredje spår vid Åkersberga station medför vissa markintrång på den södra sidan av spårområdet. Den nordligaste delen av Järnvägsparken närmast Roslagsbanan behöver tas i anspråk vilket innebär att parkytan minskar. Växtlighet och andra berörda anläggningar i parken såsom cykelparkering och boulebana flyttas eller ersätts på annat sätt. Flera av de stora träden i Järnvägsparkens östra del kommer dock behöva fällas då spåret med tillhörande kontaktledning flyttas längre söderut, vilket är negativt för stadsbilden och parkens upplevelsevärden. Parkens yta expanderar dock österut när befintlig parkering mellan parken och GC-övergången tas bort och planläggs som parkmark.

I den bullerutredning som utförts för detaljplanen framgår att bullernivåer för fasad och

uteplats vid vissa av bostäderna omedelbart söder om spåret kommer att överskridas vid en utökad turtäthet på Roslagsbanan. Bullernivåerna inomhus och på balkonger kan dock dämpas till gällande riktvärden genom åtgärder såsom inglasning av balkong, vilket erbjuds respektive fastighetsägare av SL.

Flera bostadshus finns inom det konsekvensavstånd på 25 m närmast spåret där en urspårning av tåg skulle ge störst skada. Risken är dock lågfrekvent och minskas till godtagbara risknivåer genom anläggande av skyddsräler längs spåret, vilket regleras i järnvägsplanen för Åkersberga station.

MEDVERKANDE TJÄNSTEMÄN

Detaljplanen har upprättats på Österåkers kommuns Samhällsbyggnadsförvaltning. Planhandlingarna har upprättats av planarkitekt Alexander Larsson. Genomförande-
frågorna har belysts av exploateringsingenjörerna Nina Andersson och Max Sjöwall på Samhällsbyggnadsförvaltningens plan- och exploateringsenheter.

Maria Bengs
Planchef

Alexander Larsson
Planarkitekt

Nina Andersson
Exploateringsingenjör

Max Sjöwall
Exploateringsingenjör