

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

Ett förslag till detaljplan för Åkersberga station har varit utställt på granskning under tiden 25 november – 20 december 2016. Planförslaget har under granskningstiden visats i Alceahuset, på Information Österåker i Åkersberga centrum samt varit tillgängligt på kommunens hemsida. Dessförinnan var det ett samråd kring planförslaget under tiden 3 – 31 mars 2015. Ett samrådsmöte hölls den 18 mars 2015 i Alceahuset. Samrådet redovisas i samrådsredogörelsen daterad 2016-11-16.

Inkomna yttranden sammanfattas och kommenteras i detta granskningsutlåtande.

Skriftliga yttranden har inkommit från:

Remissinstanser

1. Länsstyrelsen i Stockholms län
2. Lantmäteriet
3. Trafikverket
4. Trafikförvaltningen SLL
5. Storstockholms brandförsvaret
6. Skanova Access AB
7. E.ON Värme Sverige AB
8. Österåkers hembygds- och fornminnesförening
9. Kommunala tillgänglighetsrådet

Övriga

10. Synskadades riksförbund Vaxholm-Österåker
11. Jan Högdahl
12. Mats Højbrandt

Yttranden inkomna efter granskningstidens slut

13. Kommunala pensionärsrådet

Revideringar av detaljplanen

- Mindre justering av plan- och användningsgräns mellan spårområde och allmän plats (park, GC-väg) för överensstämmelse med järnvägsplanen.
- Högsta nockhöjd på 3,5 m införs för kvartersmark för teknisk anläggning (transformatorstation).
- Justeringar i genomförandebeskrivningens avsnitt för fastighetsrättsliga och ekonomiska konsekvenser.
- Redaktionella ändringar i plan- och genomförandebeskrivningen.

Yttranden

I. Länsstyrelsen i Stockholms län

Ingen erinran.

2. Lantmäteriet

Plankartan verkar följa Boverkets riktlinjer som finns för Plan- och bygglagen innan 1 januari 2015. Detta bör framgå i planhandlingarna.

Under ”Fastighetsrättsliga konsekvenser” i genomförandebeskrivningen bör det framgå vem som ansöker om och bekostar lantmäteriförrättningar.

I plan- och genomförandebeskrivningen anges att de förändringar som påverkar gemensamhetsanläggningar ska genomföras med stöd av överenskommelse. I samrådsredogörelsen anges att inga gemensamhetsanläggningar finns inom planområdet. Det blir därmed otydligt ifall det finns gemensamhetsanläggningar som påverkas eller inte.

Det framgår inte vem som ska iordningställa parkeringsplatserna inom Tuna 3:182 samt parkeringsplatserna som ska ersättas till BRF Spåret.

Det bör förtydligas ifall AB Storstockholms Lokaltrafik (SL) är samma organisation som åsyftas med Trafikförvaltningen i Stockholms län, då det är SL som står som lagfaren ägare.

Kommentar

Planbeskrivningens första avsnitt kompletteras med information att plankartan följer äldre allmänna råd.

Genomförandebeskrivningen har utvecklats under punkt ”Ansvarsfördelning”. 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.

Inga gemensamhetsanläggningar finns inom planområdet. Genomförandebeskrivningen har rättats på denna punkt.

SL bekostar och utför ombyggnad av parkeringsplatser inom fastigheten Tuna 3:182. Gällande BRF Spåret så bekostar och utför SL ombyggnad av parkeringen inom den del av fastigheten Tuna 3:145 (delvis utanför planområdet) som är belägen öster om GC-passagen och som berörs av spårbreddningen. Övrig parkering som försvinner för BRF Spåret ersätts vid behov och bekostas av föreningen inom deras fastigheter.

Genomförandebeskrivningen har förtydligats gällande AB Storstockholms lokaltrafik (SL), som är ansvarig part för genomförandet av järnvägsombyggnaden.

3. Trafikverket

Ingen erinran.

4. Trafikförvaltningen SLL

Trafikförvaltningen konstaterar att de u-områden som finns i plankartan efter samrådet har justerats enligt de omdragningar av ledningar som föranleds av

spårrombyggnaden. Enligt genomförandeavtalet mellan SL och kommunen ansvarar SL för hantering av de allmänna ledningar som påverkas av arbetena.

Trafikförvaltningen vill inför framtiden, utanför ramen för dubbelspårsutbyggnaden, informera om att när nya ledningar ska dras behöver ledningskorsningsavtal mellan SL och ledningshavaren upprättas. Samråd ska ske med Trafikförvaltningen via den blankett som finns på sll.se/bygga.

Kommentar

Synpunkterna noteras.

5. Storstockholms brandförsvär

Ingen erinran.

6. Skanova Access AB

Skanova har markförlagda teleanläggningar inom planområdet som även försörjer närliggande företagsområden. Skanova önskar att så långt som möjligt behålla befintliga teleanläggningar för att undvika olägenheter och kostnader i samband med flytt. Denna ståndpunkt ska noteras i planhandlingarna. Vid flytt eller andra åtgärder på Skanovas anläggningar som föranleds av exploateringen så ska den part som initierar åtgärden även bekosta den.

Kommentar

Genomförandebeskrivningen förtydligas under punkt "Ansvarsfördelning" gällande hantering av eventuell flytt eller ombyggnad av ledningar.

7. E.ON Värme Sverige AB

E.ON Värme i Stockholm har fjärrvärmeledningar i aktuellt område utmed spåret och inom planområdet. Vid arbeten intill och på dessa ledningar vill E.ON Värme bli kontaktade i god tid för att ha möjlighet att projektera om dem i egen regi. Initiativtagaren till flytt av ledningen ersätter kostnader för densamma. Befintliga rättigheter ersätts med likvärdiga.

Kommentar

Genomförandebeskrivningen förtydligas under punkt "Ansvarsfördelning" gällande hantering av eventuell flytt eller ombyggnad av ledningar.

8. Österåkers hembygds- och fornminnesförening

Ingen erinran.

9. Kommunala tillgänglighetsrådet

Att bygga på höjden är alltid ett bekymmer för de invånare som har olika rörelsehinder, och även om gångbron förses med hissar så går dessa ibland sönder eller behöver repareras. Detta innebär i praktiken att rörelsehindrade invånare inte med säkerhet har tillgång till tåget som kommunikationsmedel i alla lägen. Tillgänglighetsrådet föreslås därför att man granskar tillgängligheten än en gång i

detaljplanen då man befarar en försämring med stor betydelse för många vardag. Om inte andra möjligheter finns att bygga en mer tillgänglig station för alla invånare så bör det planeras för två hissar på varje sida av spåret så att alternativ finns om och när den ena är under reparation.

Kommentar

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. Den befintliga planpassagen i stationens östra del blir kvar, dock ombyggd för ökad säkerhet.

Antalet hissar vid gångbron styrs inte av detaljplanen utan avgörs vid projekteringskedet, dock bedöms en hiss på vardera sida av bron samt på mittperrongen vara tillräckligt. I det fall en hiss står still så finns två alternativ till passage inom ca 200 m (planpassagen i stationens östra del samt GC-tunneln under spåret vid Åkers kanal).

10. Synskadades riksförbund Vaxholm-Österåker

Vid en första anblick ser det nya stationsområdet fint ut, men vid närmare granskning förstår man att det kommer att bli en barriär för gående och cyklister. Bron är sex meter hög med minst 30 trappsteg upp och ner, vilket motsvarar att gå upp och ner till tredje våningen i ett bostadshus. Att använda hissarna tar lång tid och om en hiss är ur funktion så är hela anläggningen obrukbar för de som inte kan gå i trapporna.

I den östra delen av perrongen anläggs en GC-korsning i zick-zack-form, s.k. chikan, med bommar för varje spår. Denna passage är krånglig redan idag och kommer att bli ännu besvärligare med den föreslagna lösningen.

Det är inte enbart resande som använder dessa passager, även de som bor söder om Roslagsbanan behöver använda dem. Många bostäder planeras söder om spåret och dessa invånare kommer antagligen i stor utsträckning avstå från att besöka centrum och istället ta bilen till andra inköpsställen. Hur ser centrums butiksägare på den föreslagna lösningen?

Är verkligen den föreslagna lösningen den bästa för att underlätta passagen av spåret för resenärer och närboende? Lösningen andas 1960-tal. Ett bättre alternativ är att anlägga en tunnel under järnvägen och ta bort den estetiskt motbjudande gångbron samt plankorsningen i öster. Tunneln bör ligga centralt i Åkersbergavägens förlängning på den södra sidan och med öst-västlig anslutning på spårets norra sida med uppgång mot bussterminalen. Tunneln måste vara bred och väl upplyst med plats för cykelparkeringar och kanske även en lokal, t.ex. en kiosk. Hissar måste finnas, rulltrappor kan även vara möjliga att använda.

Planeringen av stationen och Åkersberga centrum måste synkroniseras så att områdena flyter samman på ett naturligt sätt. Eftersom Österåker vill hamna i kategorin ”ett stadslignande samhälle” så ska vi inte nöja oss med ett alternativ som andas liten

gammal förort. Synskadades riksförbund vill ha ett modernt centrum som är tillgängligt även för de med synhandikapp.

Kommentar

För synpunkter om gångbron och tunnel under spåret, se svar under punkt 9. Chikanlösningen vid planpassagen bidrar till en förbättrad trafiksäkerhet då dagens bommar ersätts med två par bommar. Korsningen utformas enligt SL:s tillgänglighetskrav och är förskjutet i sidled för att öka utrymmet för väntande mellan spåren när bommarna vid det ena spåret är nedfälda.

Stationen ingår i planområdet för det pågående programarbetet för Åkersberga stad – centrumområdet och under arbetets gång har revideringar gjorts för att öka tillgängligheten. Som exempel kan nämnas att stationsutformningen ändrats så att perrongen med direktanslutning till Stationsvägen blir kvar samt att gångbron tillkommit då det ursprungliga förslaget till station inte innehöll någon passage alls p.g.a. att planpassage ej kan ordnas vid de tre spåren. Tillgängligheten och kopplingen mellan spårets olika sidor bedöms därför inte försämrats av planförslaget, inte heller bedöms stationens utformning negativt påverka handeln i Åkersberga centrum.

11. Jan Högdahl

På ritningen ser det ut som om gångvägen från bron över kanalen söder om järnvägen slutar där gångbron över järnvägen ska byggas. Den föreslås istället förlängas fram till järnvägsövergången med bommar, så att man kan slippa använda bron.

Kommentar

Gångvägen som leder från Åkers kanal till den nya gångbron kopplas på till befintliga gångvägar i Järnvägsparken. När den parkering som idag ligger mellan parken och järnvägsövergången ersätts med parkmark så möjliggörs en ny gångförbindelse genom parken mellan gångbron och den befintliga järnvägsövergången.

12. Mats Högbrandt

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 tågans 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. Denna bro kommer ta hand om den huvudsakliga cykeltrafiken och ge en bra trafikseparering och leda till minskad belastning på plankorsningarna. Gångbron ska inte göras högre än nödvändigt, fri höjd behöver inte överstiga 5,2 m, och ska utformas så smäckert som möjligt.

Pressbyrån ersätts med en ny stationsbyggnad, gärna i klassisk stil, som bidrar till att skapa en fin stadsmässig miljö.

Kommentar

Olika placeringar av stationsläget har utretts innan planarbetet påbörjades, där det aktuella förslaget 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 trafiksäkerhetsynpunkt 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. Gångbrons höjd utformas enligt gällande regelverk och regleras inte i detaljplanen, men både kommunen och SL ställer sig positiv till att bron ska vara så låg som möjligt för att undvika onödigt långa trappor.

Möjligheten till en stationsbyggnad behandlas inte i detaljplanen utan studeras i det pågående programarbetet för Åkersberga stad – centrumområdet.

13. Kommunala pensionärsrådet

Det är viktigt att den föreslagna gångbron över spårområdet utformas för att ge mesta möjliga insyn för att motverka otrygghet, att den skyddar mot väder och vind samt förhindrar hopp ner på bangården. Det är av stor vikt att den blir heltäckt men med god insyn. Hissarna måste vara stora nog att rymma inte bara barnvagnar och rullatorer utan även ”el-moppar” som dessutom ofta har sällskap av medföljare. Bron får gärna förlängas och anslutas till Skutans del av centrum vilket skulle skapa mindre spring över Stationsvägen.

Kommentar

Gångbrons exakta utformning styrs inte i detaljplanen, men principerna för gestaltningen beskrivs i detaljplanens gestaltningsprogram. Bron föreslås utformas utan tak då ett tak över brobanan skulle kräva sådana förstärkningar att bron får ett klumpigt utseende. Av säkerhets-skäl görs broräckena extra höga. De föreslås även kombineras med glas-skärmar för att dels ge visst väderskydd, dels möjlighet till utblickar. Dimensionering av hissar sker enligt SL:s riktlinjer. En vidare förlängning av gångbron till Skutan har inte studerats närmare i planarbetet.

Alexander Larsson
Planarkitekt