

Samrådsredogörelse

Planprogrammet för Åkersberga stad – centrumområdet
2019-10-02



Sammanfattning

Förslag till planprogram för Åkersberga stad – centrumområdet var på samråd 14 januari - 20 februari 2019. I denna samrådsredogörelse sammanfattas och kommenteras de synpunkter som har inkommit till samhällsbyggnadsförvaltningen under samrådstiden.

Ett flertal av de inkomna synpunkterna har varit av detaljerad karaktär och bedöms därför inte vara relevanta att utreda vidare i planprogramskedet. Ett stort antal frågor ser kommunen därför kunna vänta med att utredas till kommande detaljplaneläggning. Andra synpunkter avser uppdateringar av uppgifter vilka generellt beaktas.

Länsstyrelsens samrådsyttrande finns att ta del av i sin helhet i slutet av denna samrådsredogörelse på sida 34-38.

Sammanfattning av ändringar efter samråd

En sammanfattning av de ändringar i planprogrammet som är av mer betydande karaktär redovisas nedan. En mer detaljerad redovisning av justeringar återfinns på sida 32-33.

Del 1

Programområdet – Justering görs av programmets avgränsningsområde till att inkludera ytterligare kvartersmark som ägs av privata aktörer. Syftet med att inkludera och markera området söder om Västa Banvägen som ett utredningsområde för ny bebyggelse är att indikera kommunens positiva inställning till att genom detaljplan pröva lämplig markanvändning och möjligheten att i ett centrumnära läge ytterligare bidra till en effektiv markanvändning.

Styrdokument och utgångspunkter – förtydligande kring genomförd åtgärdsvalsstudie, strandskydd samt riksintressen har gjorts.

Del 2

Programkarta och andra kartor – Justeringar har gjorts till att omnämna föreslagna lamellhus på befintlig parkeringsyta söder om Roslagsbanans spår från att benämnas som "föreslagen ny bebyggelse i en rad" till "utredningsområde för ny bebyggelse". Förtydligande har gjorts kring att utmarkerade rutor på programkartan främst symboliserar nya kvarter och inte föreslagen bebyggelse.

Trafik – Tidigare föreslagen plankorsning för motorfordon vid Luffarbacken har tagits bort och tidigare förslag till en förlängning av Bergavägen invid kanalen har tagits bort. Konkreta förslag kring resecentrums utformning har tagits bort.

Bebyggelse – Kompletteringar har gjorts kring de geografiska områden som efter samråder har inkluderats inom programavgränsningen, såsom information kring kulturhistoriskt värdefull



bebyggelse samt andra aspekter som är relevanta att beakta i senare planeringsskeden. Upplysning har även adderats som beskriver att delar av detta område utgör kulturhistorisk värdefull bebyggelse på kommunal nivå, samt att detta bör beaktas vid detaljplaneläggning.

Trygghet – Tydliggöranden har gjorts kring att bebyggelsestrukturen går i linje med att öka tryggheten i centrala Åkersberga. Tillägg har även gjorts att trygghetsaspekterna är viktiga att beakta även i kommande planeringsskeden.

Verksamheter och service – Tillägg har gjorts att ambitionen är att befintliga icke störande verksamheter inom den befintliga

industribebyggelsen inom centrumområdet behålls där det är möjligt och lämpligt men i form av täta stadskvarter.

Del 3

Hållbarhetsbedömning – Hållbarhetsbedömningen har i ett separat dokument kompletterats med en fördjupad hållbarhetsbedömning samt ett hållbarhetsprogram för att ytterligare undersöka programmets konsekvenser samt för att bidra till att säkerställa att ambitionerna kopplade till hållbar stadsutveckling genomförs. I planprogrammets Del 3 redovisas en sammanfattning av resultaten som framkom i hållbarhetsbedömningen, vilket är en fördjupning av den hållbarhetsbedömning som presenterades i samrådsförslaget.

Hållbarhetsprogrammet och hållbarhetsbedömningen har bilagts planprogrammet.





Innehåll

I. Samrådsyttranden	5	I.2 Fastighetsägare och företag	17
I.1 Remissinstanser	5	I.2.1 Filafelfiaförsamlingen	17
I.1.1 Länsstyrelsen i Stockholms län	5	I.2.2 Preem AB	18
I.1.2 Skanova	8	I.2.3 Saras grill	18
I.1.3 Lantmäteriet	8	I.2.4 BRF Spåret	18
I.1.4 Polismyndigheten	8	I.2.5 BIS Records	19
I.1.5 E.ON Elnät Stockholm AB	9	I.2.6 Circle K	20
I.1.6 Storstockholms brandförsvär	9	I.2.7 Basella AB	20
I.1.7 Norrvatten	10	I.2.8 Citycon AB	21
I.1.8 Trafikförvaltningen	10	I.2.9 Österskärs vägförening	22
I.1.9 Trafikverket	13	I.3. Yttranden från privatpersoner	24
I.1.10 Tillgänglighetsrådet	16	2. Förslag till revideringar av planprogrammet	32
I.1.11 Vård och omsorgsnämnden	16	3. Länsstyrelsens samrådsyttrande	34
I.1.12 Socialnämnden	16		
I.1.13 Kultur- och fritidsförvaltningen	16		

Förslag till planprogram för Åkersberga stad – centrumområdet var på samråd 14 januari - 20 februari 2019. Ett samrådsmöte för allmänheten hölls den 24 januari på Österåkers bibliotek. Under samrådsperioden hölls flertalet möten med berörda aktörer. Representanter från kommunen kunde mötas i kommunens mobila mötesplats *Österåker på väg* på Stationsvägen vid Åkersberga centrum mellan datumen 30 januari - 2 februari. Handlingarna har bland annat varit tillgängliga i Alceahuset, Hackstavägen 22, på Information Österåkers lokaler i Åkersberga centrum, Information Ljusterö på Ljusterö torg samt på kommunens hemsida. Synpunkter har varit möjliga att delges Samhällsbyggnadsförvaltningen skriftligen via e-post och fysiska brev.

Samrådsredogörelsen är uppdelad i tre kapitel. I det första kapitlet sammanfattas de yttranden som inkom från remissinstanser såsom statliga myndigheter och statligt ägda företag, föreningar, organisationer, företag, fastighetsägare och privatpersoner i samband med samrådet. De sammanfattande yttrande kommenteras och besvaras. I det andra kapitlet redovisas de ändringar som har gjorts i planprogramhandlingen efter samrådet inför godkännande. I det sista kapitlet finns Länsstyrelsens samrådsyttrande i sin helhet.



I. Samrådsyttranden

I.1 Remissinstanser

I.1.1 Länsstyrelsen i Stockholms län Sammanfattande bedömning

Länsstyrelsen (Lst) ser att det är positivt att kommunen har tagit fram ett övergripande program med målsättningen att utveckla centrala Åkersberga till en modern stad med småstadskarakter. Länsstyrelsen anser att vissa frågor är särskilt viktigt att utreda och ta hänsyn till inför kommande detaljplanarbeten, såsom riksintressen för kommunikationer och kulturmiljövården, miljö kvalitetsnormer för luft och vatten samt hälsa och säkerhet. Länsstyrelsen anser att det är positivt att aspekterna tas upp på programnivå men anser att kommunen med fördel borde avvaktat med programsamrådet tills samtliga utredningar och bedömningar var gjorda.

Riksintressen

Länsstyrelsen lyfter att Roslagsbanan är av riksintresse för kommunikationer, vilket innebär att den ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningen. Lst önskar en redovisning kring hur kommande

detaljplaner tillgodoser riksintresset kopplat till att programmet redovisar bebyggelse inom skyddsavståndet från Roslagsbanan. Länsstyrelsen anser även att kommunen behöver redovisa resultatet av den riskbedömning som gjorts gällande avstånd till Roslagsbanan. Lst lyfter att Åkers kanal är av riksintresse för kulturmiljövården och gör bedömningen att en utveckling av Åkersbergas centrala delar inte kommer beröra förståelsen och upplevelsen av riksintresset Åkers kanal. Däremot betonar Länsstyrelsen värdet av att kommunen i det kommande planarbetet förhåller sig till kanalmiljöns värden och karakter vid förändringar av den del av kanalen som ligger inom planområdet.

Kommentar

Kommunen avser att i detaljplaneskedet säkerställa att riksintresset Roslagsbanan tillgodoses genom att på en mer detaljerad nivå undersöka lämplig placering och utformning av bebyggelse invid spåren. Syftet är att skapa en attraktiv stadsmiljö och en effektiv markanvändning samtidigt som roslagsbanans framkomlighet och människors säkerhet inte äventyras. Detta läggs även till i programhandlingen.

Strandskydd

Lst lyfter att det inte framgår av programhandlingen hur kommunen avser att hantera strandskyddet och poängterar att utgångspunkten i strandskyddsbestämmelserna är att byggnader, anläggningar, grävningsarbeten eller anordningar är förbjuden.

Kommentar

Ett tillägg görs i programhandlingen att strandskyddet vid kanalen avses att upphävas i samband med detaljplaneläggning. I programhandlingen redovisas även särskilda skäl för detta på en övergripande nivå. Detta kommer att redovisas ytterligare vid detaljplaneläggning av det aktuella området.

Miljö kvalitetsnormer (MKN)

Vad gäller miljö kvalitetsnormer för luft ser Lst positivt på att kommunen tar fram luftkvalitetsutredningar för detaljplaner där det finns risk att miljö kvalitetsnormer för luft kommer att överskridas och lyfter att eventuella åtgärder för att minska halterna av luftföroreningar behöver tas fram ifall kommunen bedömer att miljö kvalitetsnormer för luft inte kommer att följas.

Vad gäller miljö kvalitetsnormer för vatten belyses att kommunen inte presenterar underlag som belyser hur de stora utbyggnadsplanerna påverkar möjligheten att följa miljö kvalitetsnormer för vattenförekomsterna som berörs och hur eventuella risker för försämringar av status kommer att hanteras. Lst saknar



även en beskrivning av var marken lämpar sig bäst för gemensamma dagvattenåtgärder och hur dessa kommer att säkerställas för nödvändiga åtgärder för rening och fördröjning av dagvatten. Lst efterlyser ett utvecklat resonemang kring kommunens bedömning att utvecklingen i området inte kommer att innebära en större andel hårda ytor och därmed inte riskera att orsaka större dagvattenflöden.

Kommentar

Efter samråd har en fördjupad dagvattenutredning tagits fram för att utreda möjliga dagvattenlösningar inom avrinningsområdet för att säkerställa fördröjning och rening av dagvatten innan det når recipienten. Syftet med detta är att i ett tidigt skede, innan detaljplanläggning, peka ut och freda ytor lämpliga för detta ändamål. Detta redogörs tydligare i programhandlingen.

Hälsa och säkerhet

Länsstyrelsen är positiv till att kommunen beskriver att misstänka markföroreningar orsakade av tidigare verksamheter ska utredas och vid behov åtgärdas. Lst påpekar att detta ska vara utrett och riskbedömt till nästa planskede för att säkerhetsställa att risker för människors hälsa minimeras. Länsstyrelsen anser att det är positivt att kommunen har identifierat de risker som kan förekomma i programområdet gällande farligt gods och urspårning. Länsstyrelsen kan identifiera att förhöjd risk finns för både befintlig och planerad bebyggelse belägen ovanpå och intill väg 276 samt Roslagsbanan. Länsstyrelsen anser att

kommunen behöver ta särskild hänsyn till den bebyggelse som finns ovanpå väg 276 med de risker som förekommer, i det fortsatta riskhanteringsarbetet. Lst menar vidare att kommunen i nästa skede behöver redovisa samtliga skyddsåtgärder som krävs för att bebyggelse inom skyddsavståndet för Roslagsbanan och väg 276 ska vara lämplig.

Kommentar

Kommunen noterar länsstyrelsens önskemål om redovisning av skyddsåtgärder i detaljplaneskedet i syfte att möjliggöra bebyggelse inom riskavstånd. Kommunen avser även att ha löpande diskussion om detta med länsstyrelsen samt andra relevanta parter.

Lst uttrycker att kommunen behöver utreda och redovisa vart vattnet tar vägen samt ansamlas vid 100-årsregn med klimatfaktor utifrån den tillkommande bebyggelsen i programförslaget. Lst lyfter även att kommunen, med hänsyn till Åkers kanal, ska ta hänsyn till beräknat högsta flöde och de översvämningsrisker som vattendraget kan medföra. Lst nämner deras rekommendationer för lägsta grundläggningsnivå och tillägger att bebyggelsens grundläggning/grundkonstruktion behöver placeras på sådant sätt i förhållande till vattendraget att den inte riskerar att hamna under den rekommenderade nivån. Lst anser att det till nästa planskede redovisas en beskrivning i planhandlingarna där det framgår hur vattennivån vid ett beräknat högsta flöde

förhåller sig till nivån för den planerade grundläggningen samt hur vattennivån kan reduceras genom åtgärder.

Kommentar

Kommunen har efter samrådet utrett vidare hur vatten vid 100-årsregn med klimatfaktor 1,25 förhåller sig inom och utanför programområdet. Utifrån detta har även förslag på åtgärder tagits fram. Dessa åtgärder minskar översvämningsriskerna inom programområdets lägpunkter samt att sekundära avrinningsvägar kan tillskapas tidigt genom att anpassa vägnätet vid detaljplanläggning och genomförande av samtliga etapper. Utredningen visar att bebyggelsen inom områden belägna i lägpunkter kommer behöva höjdsättas så att riskerna för skador på bebyggelsen minimeras. Förslag på nivåer för färdigt golv har tagits fram. Vid detaljplanläggning ska lägsta grundläggningsnivå för enskilda byggnader tas fram även i områden kring Åkers kanal, anpassade till rekommendationerna för lägsta grundläggningsnivå.

Vad gäller markstabilitet ser Lst att kommunen behöver ta hänsyn till att de geotekniska egenskaperna kan komma att ändras i ett framtida blötare och varmare klimat och att det i detaljplan ska vara klarlagt att markanvändningen är lämplig utifrån geotekniska aspekter och med vilka motiv kommunen gör denna bedömning.



Lst lyfter att väg 276 och Roslagsbanan är två bullerkällor som förekommer inom programområdet och poängterar att bostadsbebyggelsen ska utformas och placeras med utgångspunkt att bästa möjliga ljudmiljö ska uppnås.

Kommentar

I detaljplaneskedet ska frågor kopplade till geoteknik, såväl som ljudförhållandena utredas vidare i syfte att garantera markanvändningens lämplighet samt för att till skapa en trivsamt miljö för boende och besökare.

Rådgivande synpunkter

Lst upplyser om framtagna handlingar som kan användas som underlag bland annat kopplat till markstabilitet och översvämningar och skyfall. De upplyser även om framtagna rekommendationer kring hantering av översvämningar och lägsta grandläggningsnivåer. Lst lyfter att kommunen bör se till att tillgänglighet finns för räddningstjänst med insatsvägar, uppställningsplatser och framkomlighet. Vidare beskrivs att länsstyrelsen anser att föroreningsituationen bör utredas och bedömas i ett tidigt skede i planprocessen för att undvika att detaljplaneprocessen försenas samt för att minska riskerna för spridning och exponering av föroreningar vid markgrepp och förändrad markanvändning. De tillägger att byggnadstekniska åtgärder inte bör vara en förutsättning för att boende och andra ska kunna vistas i planerad bebyggelse utan risk för hälsan. De vidhåller att förorenade områden där

spridningsförutsättningarna kan förändras av extrem nederbörd på grund av klimatförändringar också bör uppmärksammas och poängterar att eventuella utredningar och åtgärder ska ske i samråd med tillsynsmyndigheten.

Länsstyrelsen påpekar att Programområdet angränsar till flera utpekade kulturmiljöer av lokalt intresse, utpekade i kommunens kulturmiljöprogram och att det i fortsatt arbete finns anledning att beskriva förhållningssätt till hur centrumutvecklingen ska möta befintliga kulturmiljöer och dess strukturer samt konsekvenserna av utvecklingsförslaget.

Kommentar

Tillägg görs i programhandlingen som tydligare lyfter befintliga kulturvärden i syfte att uppmärksamma om detta inför kommande detaljplaneläggning. Programavgränsningen har efter samrådet ändrats till att innehålla ytterligare ett av dessa områden.

Länsstyrelsen anser att programhandlingen utgör ett bra underlag för riktlinjer för en mer hållbar social planering av området och lämnar medskicket att den inriktning som finns med i programförslaget ska medfölja in i detaljplaneskedet. Lst anser att det är bra att kommunen i hållbarhetsbedömningen lyfter de svagheter som finns med förslaget men de saknar ett resonemang kring hur de delar av visionen om social hållbarhet, som inte går att reglera i detaljplan, ska följas upp. Vidare ser Lst ett behov av att vid

fortsatt planering föra ett vidare resonemang kring barnperspektivet. De anser att det är särskilt viktigt att en tillräcklig yta av god kvalitet för utevistelse för förskolebarn och skolelever pekas ut i programmet och säkerställs vid kommande detaljplanering.

Kommentar

En fördjupad hållbarhetsbedömning samt ett hållbarhetsprogram har genomförts efter programsamrådet, vilket lyfter barnperspektivet. Syftet med detta är att i kommande detaljplaneläggning få verktyg för att skapa säkra miljöer för samtliga invånare i kommunen. Parallellt med arbetet med planprogrammet för Åkersberga stad pågår utredningar kopplade till Sverigeförhandlingen som bland annat inkluderar hur säkra, rymliga och kvalitativa skol- och förskolemiljöer kan bibehållas och utvecklas kring kommunens stationsområden.

Övriga synpunkter

Länsstyrelsen bedömer utifrån samrådshandlingen att anläggandet av hamn och utvidgandet av Åkers kanal innefattar ett tillståndskrav vad gäller vattenverksamhet och att tillstånd behöver sökas i Mark- och miljödomstolen.

Kommentar

En notering om detta görs i programhandlingen för att uppmärksamma detta inför kommande detaljplaneläggning.



Behovsbedömning

Lst lyfter att kommunen i en tidigare behovsbedömning har bedömt att programförslaget kan antas medföra betydande påverkan på miljön och att de delade kommunens bedömning. De tar upp att kommunen i programmet beskriver att undersökningar (behovsbedömningar) ska göras för varje enskild detaljplan och där utvecklingen bedöms innebära betydande miljöpåverkan ska miljöbedömningar genomföras. Länsstyrelsen understryker att samråd ska hållas med Länsstyrelsen om den strategiska miljöbedömningens avgränsning och omfattning enligt 6 kap. 11- 18 §§ miljöbalken.

Samlad Kommentar

Kommunen vill understryka att det finns en mängd information framtaget i form av utredningar som inte framgår i programhandlingen men som skickas ut på efterfrågan. Syftet med underlaget är att hjälpa till ytterligare i kommande detaljplanering. Utredningsarbetet har även fortsatt efter samrådet i syfte att samla mer information som är nödvändigt i samband med detaljpaneläggning, bland annat kopplat till dagvattenhantering och skyfall för att se över vilka åtgärder som är nödvändiga för att säkerställa markens lämplighet för de föreslagna ändamålen.

Riksintresset Roslagsbanan kommer att beaktas i detaljplaneskede. I planprogrammet föreslås bebyggelse inom det generella skyddsavståndet från järnvägsspåren då detta ger bättre förutsättningar att tillskapa väl

utformade stadskvarter och gatunät samtidigt som det bidrar till effektivt nyttjande av mark i ett centrumnära läge. Bebyggelse nära större bullerkällor kan också fungera bullerdämpande. Under detaljpaneläggningen är det tänkbart att bland annat övriga bullerreducerande åtgärder kommer behöva ses över samt att tillgänglighet för utryckningsfordon behöver garanteras, varpå denna fråga kommer att tas med i kommande arbeten. Ett tillägg görs i programhandlingen som understryker att riksintresset bör beaktas i kommande planarbete.

Kommunen noterar länsstyrelsens önskemål om redovisning av skyddsåtgärder i detaljplaneskedet i syfte att möjliggöra bebyggelse inom riskavstånd. Vid framtagande av enskilda detaljplaner kommer nödvändiga utredningar och eventuellt behov av skyddsåtgärder kopplade till bland annat översvämningsrisker, dagvattenhantering samt geoteknik och buller att genomföras.

Miljötekniska utredningar kan eventuellt komma att krävas vid detaljpaneläggning. Strategier för hantering av föroreningar ska finnas färdigt i detaljplaneskedet. För att garantera att delar av visionen som ej kan regleras i detaljplan ska följas upp har bland annat ett hållbarhetsprogram tagits fram. I hållbarhetsbedömningen lyfts hantering av och ansvaret för aspekter kopplade till social, ekonomisk och ekologisk hållbarhet, vilka beskrivs på en strategisk nivå. I detta beaktas även barnperspektivet.

I.1.2 Skanova

Skanova beskriver att de har flera markförlagda anläggningar inom programområdet samt att de fortsatt kommer satsa på fiberutbyggnad inom området. Skanova önskar så långt som möjligt behålla befintliga teleanläggningar i nuvarande läge för att undvika olägenheter och kostnader som uppkommer i samband med flyttning. Skanova önskar att detta noteras i planhandlingarna.

Skanova lyfter att den part som initierar åtgärder bekostar dem i händelse att Skanova tvingas vidta undanflyttningsåtgärder eller skydda telekablar för att möjliggöra exploatering.

Kommentar

Kommunen ser att sannolikheten för ledningsflytt i vissa lägen är stor. Dessa aspekter kommer att beaktas inom ramen för de enskilda detaljplanerna.

I.1.3 Lantmäteriet

Lantmäteriet har ingen erinran.

I.1.4 Polismyndigheten

Polismyndigheten önskar att ett brottsförebyggande tänkande finns med i detta tidiga skede av planering. De önskar även att det i den slutgiltiga planbeskrivningen av området bör inkludera ett stycke som upp-tar det brottsförebyggande och trygghetsrelaterade



tänket. Polismyndigheten lyfter faktorer som underlättar att brott begås och lyfter särskilt vikten av att möjliggöra en ökad upptäcktsrisk och försvårande av genomföranden av brott. Vikten av informell kontroll lyfts liksom brottsförebyggande tänk kopplat till bland annat en blandad bebyggelse, byggnaders utformning och placering, fördelarna med en koncentrerad trafiksystem samt behovet av ordentliga skalskydd och överblickbarhet.

Polismyndigheten understryker att de finns till förfogande om ytterligare synpunkter vad gäller trygghet och brottsförebyggande åtgärder önskas. Vidare önskas även att ha en brottsförebyggande dialog med utsedda byggherrar i ett senare skede.

Kommentar

Kommunen ser generellt att programförslaget går i linje med de åtgärder som polismyndigheten lyfter och ser att dessa aspekter har beaktats i ett tidigt skede. Frågorna kommer även att tas med i kommande detaljplaneläggning där förutsättningarna inom mer specifika områden ses över på en mer detaljerad nivå. Ett tillägg har gjorts i programhandlingen som lyfter vikten av att, i varje planeringsskede, bidra till att skapa en trygg stadsmiljö.

1.1.5 E.ON Elnät Stockholm AB

E.ON instämmer i kommunens uppfattning att ett ökat elbehov är att vänta. Befintliga nätstationer kommer behöva bytas och eventuellt flyttas samt

att nya nätstationer tillkommer. Utvecklingen av dessa anläggningar beskrivs även vara beroende av installation av lokalproduktion såsom solceller. E.ON lyfter att möjligheten till laddning av fordon kommer behövas på lämpliga platser inom programområdet.

Kommentar

Kommunen noterar E.ON:s kommentarer och tar med detta i det kommande arbetet med detaljplaneläggning samt i kommande dialog kring parkering på både privat och allmän platsmark.

1.1.6 Storstockholms brandförsvaret Hantering av olycksrisker

Storstockholms brandförsvaret (SSBF) framhåller att planprogramområdet ligger i närheten av väg 276 som utgör en rekommenderad sekundär transportled för farligt gods. De lyfter att planprogrammet inte redovisar exakta avstånd för placering för planerad ny bebyggelse men att det i en bildtext framgår att det är mindre än 10 m från väg 276. SSBF lyfter att detta måste beaktas i planprocessen och att Länsstyrelsen rekommenderar en bebyggelsefri zon om minst 25 meter från väggkant med transport av farligt gods, oavsett risknivå. Det lyfter att avståndet kan sänkas men oftast inte mindre än 15-20 m. Skyddsavståndet beskrivs som det som generellt föredras framför andra riskreducerande åtgärder.

SSBF saknar riskavstånd och en redovisning av individ- och samhällsrisk för att kunna avgöra om risknivåerna ligger på acceptabla nivåer. De lyfter att de hade önskat sett att den genomförda generella riskanalysen för planprogrammet hade angett vilka riskavstånd som finns i området samt vilka riskreducerande åtgärder som kan tillämpas. Riskerna beskrivs behöva utredas för de enskilda detaljplanerna. Risknivån bör även utredas med lämplig planeringshorisont.

Länsstyrelsen rekommenderar en bebyggelsefri zon om 25 m från järnväg. SSBF lyfter att det inte framgår vilka mått man avser att bygga från spåret men de anser att ett skyddsavstånd om minst 10 meter bör användas.

Möjlighet till räddningsinsatser

I samband med släckinsatser måste framkomlighet för SSBF:s räddningsfordon beaktas. Enligt Boverkets byggregler bör avståndet mellan körbar väg och byggnadens angreppspunkt, såsom entréer/tillträdesvägar, för räddningsinsats inte överstiga 50 m. Detta bör beaktas i planprocessen.

För garage under jord beskriver SSBF att hänsyn bör tas till om garaget avses vara körbart för tyngre räddningsfordon. Med hänsyn till garagets placering kan det bli nödvändigt att garaget är körbart för att framkomlighet till bebyggelsen ska vara fullgod. Om garaget inte är körbart men framkomlighet ändå kan



tillgodoses krävs att detta markeras, antingen genom tydlig skyltning alternativt att räddningsfordon hindras att köra över garagen.

Tillträde till spårområdet för räddningstjänst uppmanas att tillgodoses på flera platser längsmed spårvägen i syfte att minska samhällspåverkan vid exempelvis trafikstopp i samband med olycka inom spårområdet.

SSBF lyfter att det under planprocessen bör säkerställas att framkomlighet och åtkomlighet för SSBF:s stegutrustning är möjlig och att uppställningsplatser för höjdfordon eller bärbara stegar anordnas. Vidare får träd och annan vegetation inte hindra räddningstjänstens framkomlighet och åtkomlighet, vilket bör tas med när trädens placering studeras närmare. Vid planering av ny bebyggelse understryks att hänsyn ska tas till tillgång av brandvatten. SSBF rekommenderar avslutningsvis fortsatt samverkan kring riskfrågorna.

Kommentar

I planprogrammet föreslås bebyggelse inom länsstyrelsens rekommenderade skyddsavstånd i syfte att möjliggöra en kvarters- och gatustruktur av lämpliga mått norr om Roslagsbanans spår. Exakta avstånd kommer att studeras och prövas i detaljplan och i riskutsatta lägen kommer fördjupade riskutredningar att göras. För att kunna tillskapa kvarter och en gatustruktur utifrån rådande förutsättningar ser kommunen ett behov av att bygga och göra åtgärden nära såväl järnvägen som väg 276. Då det redan i dagsläget finns bebyggelse

inom rekommenderat skyddsavstånd ser kommunen att skyddsåtgärder kan vara nödvändiga.

Kommunen avser att följa Boverkets byggregler kopplade till räddningsinsatser, vilket kommer beaktas i detaljplaneprocessen. I detaljplaneskedet avses även att beakta tillgänglighet för räddningstjänst längsmed Roslagsbanans spårområde. Kommunen noterar SSBF:s inlägg om träd och vegetation kring spårvägen och understryker detta i planprogrammet i syfte om att uppmärksamma om detta inför kommande planeringsskeden. I samband med utbyggnad och uppdimensionering av VA ska även tillgång till brandvatten säkerställas.

1.1.7 Norrvatten

Norrvatten har och planerar inga anläggningar inom programområdet och har därför ingen erinran.

1.1.8 Trafikförvaltningen

Trafikförvaltningen (TF) ställer sig positiv till planprogrammet men ser att delar i planen kan utvecklas och förtydligas. För att nå kommunens mål kring befolkningsutveckling lyfter TF behovet av ett ökat resande med kollektivtrafik och understryker att det är viktigt att buss och spårtrafik ges utrymme i centrala Åkersberga och önskar därför att tydligare beskrivning av hållbara transporter arbetas in i de övergripande målen.

TF noterar den i planprogrammet uttryckta tidshorisonten för genomförandet och beskriver att utbyggnadstakten med fördel kan sättas i relation till kommunens åtaganden enligt Sverigeförhandlingen. TF manar vidare kommunen till att i större utsträckning lyfta programområdets betydelse för hela kommunen och uppmanar till att utveckla ett resonemang om hur centrala Åkersberga kan bli en plats för alla, i enlighet med planprogrammets strategi nummer 2. TF framhäver att Riksintresset Roslagsbanans markanspråk bör framhåvas. Vidare konstateras att Österåkers befolkningsutveckling kommer att innebära ett ökat resande med kollektivtrafiken i och genom centrala Åkersberga och att kollektivtrafikens kapacitet behöver stärkas och att detta men hög sannolikhet innebär ett utökat utrymmesbehov.

Busstrafik

TF ser med anledning av önskemål kring utvecklad lokal busstrafik att det krävs en lösning där Stationsvägen anpassas för busstrafik samt att bussterminalens utformning ses över. TF lyfter att de i första hand ser att busstrafik som kommer från väster om centrumområdet, från Näsängen och Kanalstaden, leds via den planskilda korsningen vid Rallarvägen och sedan antingen via Stationsvägen eller väg 276. De framhåller att även Västra Banvägen kan dimensioneras för buss i ett framtida perspektiv men om detta ska göras kan det krävas en vändplan vid Åkersberga station. TF upplyser även om att infrastruktur för busstrafik ska utformas enligt



trafikförvaltningens riktlinjer för utformning av infrastruktur med hänsyn till busstrafik.

TF lyfter att de i flera år haft pågående dialog med kommunen angående bussterminalen samt att de nu arbetar med att identifiera framtida resenärs- och busstrafikeringsbehov, vilket blir dimensionerande för framtida terminal. De menar att utformningsförslaget kan behöva ses över då exempelvis Roslagsbanans förlängning till T-centralen kan påverka behoven. Vidare beskrivs att dockningslösningen eventuellt inte är den mest lämpade och yteffektiva lösningen ur ett busstrafikeringsperspektiv. TF understryker även att bussterminalen bör utformas för att skapa en effektiv bytespunkt. Regionens trafikförvaltning välkomnar tidig och tät dialog och understryker att framtida terminal ska planeras och utformas enligt förvaltningens riktlinjer för terminaler.

Spårtrafik och infrastruktur – Roslagsbanan

TF understryker att Roslagsbanans kapacitet behöver stärkas i takt med en ökad befolkning, vilket kan innebära justeringar i infrastrukturen, tåglängder samt förlängda plattformar. På grund av detta påtalar TF att Roslagsbanans generella skyddsavstånd kan vara viktig för att säkerställa en framtida utökad kapacitet och robusthet i systemet. TF anser därför att tillkommande bebyggelse i första hand bör lokaliseras utanför det generella skyddsavståndet på 25 m från spårens ytterkant. Om behov i framtiden

tillkommer är det viktigt att inte omöjliggöra utbyggnad av dubbelspår mellan Åkersberga och Österskär.

TF lyfter att passager för fordonstrafik över Roslagsbanan ska utformas som planskilda korsningar. Beträffande föreslagna passager för gång- och cykeltrafik över Roslagsbanan informerar TF om att Neptunivägen stängs under 2019 samtidigt som gång- och cykelövergången vid Luffarbacken förses med bommar. TF lyfter att nya passager i första hand ska utformas som planskilda även för gång- och cykeltrafikanter samt att en eventuell korsning utöver Luffarbacken kan vara motiverad men att denna i sådana fall bör vara planskild.

TF informerar om att löv på spår är ett säkerhets- och driftproblem under höstarna och att det därför är angeläget att det inte finns lövträd i spårens närhet.

TF uttrycker ett intresse av ambitionsnivån kring trafikbuller och till riktvärdena i förordningen om trafikbuller samt lyfter att planprogrammet bör inkludera att skolor och förskolor ska planeras och utformas så att riktvärdena på skolgården innehålls. TF uppmanar även till att i fortsatt planarbete inkludera planeringshorisonten 2050 enligt RUFSS. TF lyfter även att det är viktigt att eventuella störningar från busstrafik beaktas.

Transport och mobilitet

TF lyfter att kommunen med fördel kan ansluta det utvecklade cykelnätet inom programområdet med regionala cykelvägar, vilket möjliggör ett mer hållbart resande. De för detta lämpade cykelkopplingarna bör även utvecklas enligt regional standard. TF önskar också att det ökande behovet av godstransporter som programförslaget innebär, ska beröras i större utsträckning och hanteras tidigt i planeringen.

Bostadsbyggande och bostadsförsörjning

TF ser positivt på att kommunen bidrar till bostadsförsörjningen och beskriver att de förutsätter att kommunen planlägger tillkommande bebyggelse utifrån en analys av såväl marknadsförutsättningar, som bostadsbestånd och de lokala bostadsbehoven i kommunen.

Verksamheter och arbetsplatser

Ett önskemål kring en utvecklad beskrivning om hur befintliga verksamheter, som enligt programförslaget föreslås ersättas av nya kvarter, ska hanteras uttrycks. För att skapa en mångfald i stadsmiljön menar TF att det finns skäl att resonera kring hur befintliga verksamheter kan bidra till detta.

Fortsatt arbete – detaljplaner och genomförande

Då Region Stockholm (AB SL) äger fastigheter inom programområdet förutsätter TF en tät dialog inför fortsatt planarbete samt att samverkansavtal med exploatörer upprättas innan detaljplaner antas



i närhet till Roslagsbanan. Alla arbeten inom 50 m från SL:s anläggningar, eller som riskerar att påverka SL:s anläggningar, trafik eller resenärer, ska i god tid anmälas till trafikförvaltningen. Innan arbeten påbörjas uppmanar TF till att samordning ska ha skett med TF:s utsedda produktionssamordnare och överenskommelser träffats gällande omhändertagande av risker, fastställande av kontroller och kravställning samt begränsningar. Vidare lyfts att alla kostnader som uppstår för trafikförvaltningen på grund av intrånget ska bäras av exploatören.

Kommentar

Planeringshorisonten som är vald för planprogrammet, det vill säga horisontåret 2040, är samma som kommunens gällande översiktsplan, dock är ambitionen att den huvudsakliga delen av genomförandet sker inom tidsramen för Sverigeförhandlingen, det vill säga år 2035. Sverigeförhandlingen omfattas dock inte enbart av utveckling inom Åkersberga stad, utan arbetet med detta löper parallellt med utvecklingen inom planprogrammets avgränsningsområde. I avsnittet som beskriver tidshorisonten för programmets genomförande görs förtydligande kring till kommunens åtaganden kopplat till Sverigeförhandlingen. Vid utredningar framöver kan horisontåret komma att ändras till längre sikt.

Kommunen delar TF:s önskemål om en väl lämpad och yteffektiv terminal som utgör en smidig bytespunkt. Kommunen har löpande diskussion kring framtida behov av kollektivtrafikutveckling och utformningen av

bussterminalen med Trafikförvaltningen. Förutom att tillskapa en god miljö ur busstrafikeringsperspektiv ser kommunen att det är viktigt att tillskapa en attraktiv och trygg centrummiljö, som välkomnar boende och besökare och där en effektiv markanvändning uppnås. Dialog mellan kommunen och TF fortsätter under kommande detaljplaneläggning kring Åkersberga station och busstorg, samt möjligheten att avlasta bussterminalen i centrala Åkersberga genom att leda vissa busslinjer via andra vägar i centrala Åkersberga samt eventuellt till Åkers Runö. I samrådsförslaget till planprogrammet redovisades en dockningsterminal som föreslagna lösning. Då nya förutsättning råder och osäkerheter kring terminallösningar har uppstått, bland annat då nya beräkningar av det framtida busstrafikeringsbehovet har genomförts samt att mer erfarenhet av liknande lösningar i andra kommuner ibland har visat sig inte vara den optimala lösningen ur trafikeringssynpunkt, finns ett behov av att utreda utformningen vidare. Istället beskriver programhandlingen det behov och de önskemål som kommunen har på det framtida resecentrumet. I kartor redovisas även den yta som avses att användas för att utveckla bussterminalen i framtiden.

Kommunen ser ett stort behov av att skapa fler passager över järnvägen, särskilt för gång- och cykeltrafik, i syfte att minska spårområdet barriärverkan och för att skapa ett gent och integrerat gång- och cykelnät och en attraktiv stadsmiljö. Mellan Åkersberga station och Tunagårds station återfinns i dagsläget en passage vid Luffarbacken. Trafikförvaltningen har nyligen tagit bort passagen vid

Neptunivägen, vilket motverkar kommunens mål om minskade barriäreffekter i området. Kommunen ser svårigheter att tillskapa planskilda korsningar på grund av begränsade markytor för detta, vilket bland annat orsakas av befintlig bebyggelse söder om spåren. Av denna anledning menar kommunen att det är viktigt att fortsätta föra dialog med TF angående korsningar i plan. Om än en passage för biltrafik är eftersträvsansvärd i detta område ser kommunen att den kopplingen inte är lika viktig att tillskapa som gång- och cykelpassager. Kommunen ser inte att det i dagsläget är genomförbart ytmässigt att tillskapa en planskild koppling för biltrafik och på grund av svårigheterna att tillskapa en plankorsning för biltrafik vid Luffarbacken har den i samrådsförslaget föreslagna passagen för motortrafik valts att tas bort från programhandlingen.

Frågor kopplade till buller och andra störningar kommer att beaktas när val av lokalisering samt utformning av förskolor och skolor ses över. Behovet av och lokalisering för förskolor kopplat till ett större område har utretts efter samrådet. Utredningen tar om hand ett större område än enbart programområdet för att säkerställa att de mest lämpliga platserna används för att tillskapa förskolor och tillgodose behovet av förskoleplatser.

Ett tillägg har gjorts i programhandlingen som understryker hur riksintresset Roslagsbanan ska beaktas i kommande planeringsskeden. Denna fråga kommer att ses över på en mer detaljerad nivå vid framtagandet av detaljplaner i spårnära lägen.



Parallellt med programarbetet arbetar kommunen med att se över regionala cykelstråk och kommer i samband med detta ta hänsyn även till cykelnätet inom Åkersberga stad. De svårigheter som kommunen ser i dagsläget är att befintliga vägar och bebyggelse begränsar möjligheten att bredda cykelvägar till regional standard.

I programarbetet ser kommunen att vägnätet dimensioneras för att möjliggöra varutransporter på samtliga vägar. Detta kommer dock att beaktas ytterligare i detaljplaneskedet då lastintag på enskilda byggnader kommer att utredas och fastställas. Förtydligande kring synen på varutransporter görs i programhandlingen.

Vad gäller befintliga verksamheter ser kommunen att icke störande verksamheter som kan inrymmas i den tilltänkta nya bebyggelsestrukturen så långt som möjligt behålls. Ett tillägg kring detta görs i programhandlingen.

1.1.9 Trafikverket

Trafikverket (TRV) ser positivt på planprogrammets inriktning men ser att närheten till väg 276 gör att vissa delar i programmet behöver fortsätta diskuteras mellan TRV och kommunen innan de kan ta ställning till vissa förslag i programmet. TRV önskar att kartorna tydligare redovisade väg 276:s sträckning och utbredning.

Väg 276

TRV önskar ett förtydligande i planhandlingarna att väg 276 primärt är en väg för genomfart med betydelsefull regional funktion och inte en infartsgata. TRV lyfter den åtgärdsvalsstudie (ÅVS) som TRV och kommunen m.fl. har arbetat med och konstaterar att en central slutsats i ÅVS:en är att det krävs åtgärder på ett antal olika områden och av olika aktörer för att en acceptabel framkomlighet inom Åkersberga och angränsande vägar ska uppnås. Ytterligare satsningar på utbyggnad av kollektivtrafiken än de redan beslutade kommer bli nödvändigt om bilanvändandet ska minska. TRV lyfter att prognoser för framtida trafik skiljer sig åt mellan underlaget för planprogrammet och ÅVS:en och menar att det bör framgå hur dessa skiljer sig åt. Trafikverket anser att prognoser ska kunna relateras till Trafikverkets basprognos för 2040. TRV lyfter att vissa delar i ÅVS:en inte längre är aktuella då förutsättningarna har ändrats och beskriver att dessa förutsättningar behöver beaktas i den kommande planeringen. TRV beskriver att det är önskvärt om planprogrammet i högre utsträckning lyfter fram fakta, slutsatser och åtgärdsförslag från åtgärdsvalsstudien. Exempelvis önskar TRV en tydligare beskrivning av transportsystemets funktionalitet och förmåga att hantera efterfrågad trafik utifrån aktuell och prognostiserad trafik samt åtgärder som krävs av olika aktörer för att uppnå en fungerande trafiksituation. Trafikverket lyfter särskilt fram betydelsen av kommunalt parallellt vägnät

och barriärbrytande åtgärd för lokalgatunätet med anledning av Roslagsbanan.

Föreslagna åtgärder i planprogrammet som berör väg 276

TRV konstaterar att åtgärder som direkt eller indirekt kan påverka väganläggningen generellt sett behöver diskuteras närmare med Trafikverket i kommande skeden utifrån mer detaljerat underlag än vad som finns i planprogrammet för att Trafikverket ska kunna ta slutlig ställning till vissa förslag. Även former och förutsättningar samt behov av avtal beskrivs behöva diskuteras. För åtgärder som innebär ombyggnad av väg, konstaterar TRV, aktualiseras väglagen och behov av vägplan. De konstaterar att andra åtgärder kan kräva tillstånd enligt väglagen eller avtal om bevakningsuppdrag.

TRV kommenterar några av de åtgärder som berör och kan påverka väg 276:

- Utveckling/breddning av gångstråk: TRV önskar förtydligande hur breddning av stråk 3, som beskrivs i programmet, är tänkt att ske.
- Omgestaltning av väg 276: i ÅVS:en föreslås denna åtgärd samt att genomföra utredningar för ny gestaltungsplan för ökad stadsmässighet utmed väg 276. TRV understryker att det är viktigt att Trafikverket deltar i denna och framhåller att det är utifrån kommande



utredningar som de tar ställning till konkreta åtgärdsförslag. TRV menar att former och förutsättningar för eventuella åtgärder behöver klargöras och regleras genom avtal i god tid innan detaljplaner antas.

- Cykel- och kollektivtrafik: TRV lyfter att programmet redovisar ett nytt planerat cykelstråk mot cirkulationsplatsen 276/ Margretelundsvägen. De önskar en tydligare beskrivning kring i vilken omfattning åtgärden påverkar väg 276 och kan innebära åtgärder inom vägområde och/eller ombyggnad av väg 276.
- Ny koppling mot väg 276 från Stationsvägen: Det redovisas en ny koppling från Stationsvägen till väg 276 som är tänkt att ske genom en ny cirkulationsplats vid korsningen väg 276/Bergavägen enligt befintlig detaljplan. Trafikverket ser att åtgärden behöver diskuteras med kommunen.
- Övriga åtgärder som indirekt kan påverka väg 276: TRV lyfter att andra åtgärder kan påverka väg 276 indirekt, såsom föreslagen mötesplats vid Åkers kanal. TRV beskriver att åtgärden behöver beskrivas utförligare och bör inte innebära intrång i vägområde eller anpassning av väganläggning. De menar att underlag behöver tas fram i kommande skeden som visar hur det

säkerställs att väg 276 inte riskerar att påverkas negativt.

Reklam och skyltning

TRV lyfter att bildväxlande elektroniska skyltar och reklam kan ha negativ effekt på trafiksäkerheten och ska inte placeras så att de riktas mot fordonsförare på väg 276.

Byggnadsfritt avstånd

Trafikverket hävdar generellt att ett byggnadsfritt avstånd ska säkerställas invid statliga vägar i syfte att möjliggöra utveckling av väganläggning och att minska risker vid olyckor och överskridande av riktvärden för exempelvis luftkvalitet och buller. TRV beskriver att avstånd mellan väg och byggnad delas in i två mått beroende på typ av väg och gällande hastighetsgräns, de olika måtten är beläggningskant och kvartersgräns respektive kvartersgräns och byggnad.

För berörd del av väg 276 uppstår enligt TRV ett byggnadsfritt avstånd med aktuell hastighetsgräns på 13 meter (8 + 5) vid 60 km/h blir avståndet 15 meter (10 + 5). Vidare tilläggs att frågor kopplat till risk, luftkvalitet och buller mm. kan kräva ytterligare avstånd än det ovan presenterade. TRV lyfter att planprogrammet redovisar byggnader nära väg 276 som ser ut att underskrida avstånden och anser att avstånden ska uppnås. TRV tillägger att om kommunen vill diskutera möjligheten till avsteg från

det rekommenderade byggnadsfria avståndet får det diskuteras mellan Trafikverket och kommunen.

Riksintressen

TRV konstaterar att Roslagsbanan är utpekad som riksintresse för kommunikationer och ska skyddas mot åtgärder som kan försvåra utnyttjandet av anläggningen och hänvisar till Länsstyrelsens och Trafikförvaltningens bedömning av hur frågor kring riksintresset Roslagsbanan behöver hanteras i kommande skeden.

Miljö och hälsa

TRV beskriver att de saknar ett tydligt underlag i planprogrammet som redovisar förutsättningar att klara riktvärden för buller, vibrationer och luftkvalitet utifrån aktuell och prognostiserad trafik.

Buller

TRV konstaterar att bullernivåerna utmed 276 är på vissa platser höga. Trafikverket saknar ett underlag som redovisar förutsättningarna att klara riktvärden enligt gällande bullerförordning. Trafikverket anser att basprognos för 2040 bör vara utgångspunkt för beräkning av framtida bullersituation. Om buller-reducerande åtgärder behövs anser TRV att dessa behöver genomföras utanför vägområdet och inte skapa behov av åtgärder på deras anläggningar.



Vibrationer och stomljud

Gällande vibrationer anser TRV att riktvärdet 0,4 mm/s vägd RMS ska tillämpas vid nybyggnad intill statlig infrastruktur. Trafikverket anser att vibrationsutredning bör göras inom 50 meter från statliga vägar. Om kommunen bedömer att vibrationsutredning inte behövs bör motivering och underlag för den bedömningen presenteras. TRV anser att behovet av stomljudsutredning bör bedömas.

Luftkvalitet

TRV lyfter att situationen utmed väg 276 är sämst vid och intill tunnelymningarna men att höga halter för PM10 och NO2 även finns utmed andra delar av sträckan. Trafikverket anser att fördjupad utredning om luftkvalitet ska göras inför kommande skeden utifrån aktuella och prognostiserade trafikflöden så att det säkerställs att inga normer riskerar att överskridas där människor kan vistas. Trafikverket anser att miljö kvalitetsmålet för Frisk luft ska eftersträvas för att nå god luftkvalitet.

Risk

Trafikverket hänvisar generellt till Länsstyrelsens syn på lämplig planläggning invid transportleder av farligt gods och bedömning av hantering av riskfrågan kopplat till statliga vägar. Trafikverket vill dock framföra att hänsyn bör tas till prognostiserad trafik för 2040. Om riskreducerande åtgärder blir nödvändiga att genomföra anser TRV att dessa ska genomföras

utanför vägområdet för väg 276 och inte skapa behov av åtgärder på Trafikverkets anläggningar.

Skyfall

TRV ser positivt på att skyfallskartering gjorts för ett 100-årsregn. Trafikverket anser att det i kommande skeden behöver säkerställas och redovisas att planerad exploatering inte riskerar att bidra till en förvärrad översvämningssituation på väg 276.

Dagvatten

TRV beskriver att eventuellt kommer behöva inkomma med kompletterande synpunkter kopplat till dagvatten och det fortsatta arbetet med detta. Generellt anser Trafikverket att planförslaget inte ska påverka Trafikverkets dagvattensystem negativt.

Luftfart

TRV lyfter att byggnader över 20 meter kan påverka luftfartens intressen och att LFV och berörda flygplatser ska ges möjlighet att yttra sig om byggnader över 20 meter planeras.

Kommentar

I programhandlingen tydliggörs att väg 276 utgör en genomfartsväg med betydelsefull regional funktion. Kommunen har även pekat ut väg 276:s sträckning i planprogrammets kartor.

Kommunen avser att ha fortlöpande kontakt med Trafikverket gällande utveckling kopplat bland annat

till väg 276. Frågor som avses diskuteras rör bland annat det rekommenderade avståndet mellan väg 276 och bebyggelse, vidare arbete kring omgestaltning av väg 276, kopplingen mellan väg 276 och Bergavägen samt utveckling av stråk och mötesplatser som riskerar att påverka väg 276. Kommunen ser fördelar med att placera bebyggelse invid väg 276 då detta möjliggör kvarter med lämpliga mått och ett mer effektivt nyttjande av marken samt de bland annat kan agera bullerskyddande. För att möjliggöra detta kan riskreducerande åtgärder komma att krävas, såsom att anlägga stabilare vägräcken, utföra fönster i lämplig brandteknisk klass samt att inte möjliggöra känslig markanvändning längsmed vägen. I samband med detaljplaneläggning kommer nödvändiga avtal tecknas mellan parterna.

Förtydliganden görs i programhandlingen om ÅVS:ens resultat, föreslagen ny gång- och cykelkoppling under cirkulationsplatsen vid väg 276, Norrgårdsvägen och Margretelundsvägen samt att väg 276 inte enbart utgör en infartsgata utan att den även är en genomfartsväg med regional betydelse.

Vad gäller av stråk 3 ser kommunen i första hand att mindre åtgärder, såsom att ge passagen ny markbeläggning och skärma av buller från väg 276, bör genomföras i syfte att tydligare markera stråkets betydelse. För att på längre sikt tydliggöra och tillgängliggöra den befintliga gång- och cykelvägen över väg 276 ytterligare ser kommunen att en breddning av stråket bör göras. För att göra detta krävs nära samarbete med Trafikverket.



Kontakt med TRV kommer att tas när detta blir aktuellt. Likaså gäller åtgärder kopplade till cykelstråket som passerar i en tunnel under cirkulationsplatsen vid väg 276, Norrgårdsvägen och Margretelundsvägen.

Byggnaders höjd och exakta placering kommer att utredas vidare i samband med detaljplaneläggning. Aspekter gällande säkerhetsavstånd och risker kopplat till bland annat vibrationer, stomljud, buller och luftkvalitet kommer att utredas vidare vid detaljplaneläggning. I de lägen Trafikverkets anläggningar berörs avser kommunen vid detaljplaneläggning att föra dialog med TRV.

Kommunen har efter samrådet undersökt möjliga åtgärder för dagvattenhantering och för översvämning i samband med skyfall ytterligare. Resultatet av utredningen påvisar bland annat att ett genomförande av programmet generellt kommer att förbättra dagvattensituationen inom centrumområdet. Vidare har ytor möjliga att använda för att fördröja dagvatten som kommer uppströms ifrån har inventerats för att undvika att detta vatten belastar programområdet. Planprogrammet kompletteras med information om hur dag- och skyfallsvatten ska hanteras och hur utveckling kan ske utan att befintliga anläggningar och byggnader inte påverkas negativt.

1.1.10 Tillgänglighetsrådet

Tillgänglighetsrådet kräver att PBL:s bestämmelser samt andra myndigheters riktlinjer kring

tillgänglighet efterföljs samt rekommenderar att en tillgänglighetskonsult knyts till projektet i inledningsfasen.

Kommentar

Kommunen arbetar för att så långt som möjligt främja god tillgänglighet i detta skede bland annat genom förbättrade kopplingar och en mer tydlig och bättre anpassad gatustruktur. Kommunen avser att i detaljplaneläggning se över tillgänglighet på en mer detaljerad nivå.

1.1.11 Vård och omsorgsnämnden

Vård- och omsorgsnämnden (VON) vidhåller att det är viktigt att se till målgruppernas behov och att bostäder anpassas efter målgrupperna, innefattande särskilda boendeformer såsom särskilda boenden för äldre, biståndsbedömda trygghetsboenden och gruppboenden för personer med funktionsnedsättning. VON beskriver att närheten till service och kommunikationer är viktigt för målgruppernas behov och för det stöd som ska utformas runt dem. Möjligheten till delaktighet i samhällslivet för socialtjänstens målgrupper är kommunens skyldighet enligt lag. VON menar att detta innebär att det i detaljplaner och eventuell markanvisning ska möjliggöras och planeras för bostäder och annan verksamhet, såsom daglig verksamhet.

Kommentar

Inga särskilda boendeformer fastställs på specifika platser i detta skede utan kommer att prövas vid detaljplaneläggning. Kommunen äger tillsammans med Armada ett antal fastigheter inom programområdet och om behovet av särskilda boenden finns prövas lämpligheten vid kommande detaljplaneläggning.

1.1.12 Socialnämnden

Socialnämnden lyfter att det är viktigt för deras målgrupper att bostäder inom området planeras så att de blir tillgängliga för låginkomsttagare i syfte att förebygga att stöd behöver sökas från Socialnämnden med hänvisning till att enskilda inte klarar av att ordna sin egen boendesituation på grund av låg inkomst och förmögenhet.

Kommentar

I planprogrammet framgår att programområdet ska bli attraktiva för alla målgrupper. Upplåtelseformer kan dock inte regleras i detaljplan. Då kommunen tillsammans med Armada äger en del fastigheter inom programområdet ses möjlighet och lämplighet över inför markanvisningar och kommande detaljplaneläggning.

1.1.13 Kultur- och fritidsförvaltningen

I yttrandet understryks konstens betydelse bland annat för identitetsskapande samt att konst har möjlighet att stärka Österåkers kommuns attraktionskraft



och relationen mellan människorna och staden. Konst lyfts därför som viktig att ges utrymme när staden växer.

Platser som lyfts som lämpliga för offentlig konst i framtida Åkersberga stad är:

1. Mellan Folkets Hus och Åkers kanal, då det är centralt placerad samtidigt som platsen knyter an till Stadspark Åkers kanal. I det fall kanalen utvidgas ses även detta som en plats där konst kan placeras.
2. Park med lekplats intill Margretelundsvägen mellan Söra och Österskär. Ett tidigare konstprojekt med lokala konstnärer tas upp och ett specifikt konstverk som tidigare var placerat mitt emot Berga teater lyfts som ett populärt utflyktsmål för barngrupper och andra. Då konstverket inte var permanent togs det bort och många kommuninvånare beskrivs sakna skulpturgruppen. Ett liknande gemensamt projekt föreslås på platsen för att synliggöra kommunens lokala konstnärer.
3. Stationsvägen nedanför Storängstorget, eftersom detta är den mest centrala platsen i Åkersberga centrum där många besökare passerar. Konst beskrivs ha trygghetsskapande effekter samtidigt som konstnärlig gestaltning kan knyta ihop platsen utseendemässigt och skapa kontinuitet mellan platserna.
4. Resecentrum, då detta är en naturlig mötesplats både för Österåkersbor och besökare. På

grund av att platsen utgör det första mötet med Österåker föreslås exempelvis lyfta kommunens historia på ett konstnärligt och tillgängligt sätt.

Vidare lyfts platser lämpliga för kulturlokaler. Vad gäller utställningslokaler, kulturhus och/eller kulturella noder påpekas att detta går i linje med planprogrammets mål ”stadskärna för kreativitet och företagande”. En kulturutredning föreslås kring framtida lokaler för kultur i centrumnära lägen, som bör innehålla en kartläggning av befintliga kulturutövare, behov av lokaler och dess utformningar samt hur kommunen i framtiden kan attrahera fler kulturutövare. Den föreslås även utreda lämplig placering av exempelvis scenkonst, konstupställningar med mera.

Kultur- och fritidsförvaltningen framhåller att i det fall en kommunal byggnad placeras på tomten mellan Folkets hus och kanalen kan vara lämpligt med utställningslokaler i samma byggnad. Vid eventuellt politiskt beslut att bygga ett kulturhus lyfts Västra Kanalstaden som en lämplig plats, alternativt en samordnad lokal för resecentrum och kultur. Det sista poängteras gå i linje med planprogrammets skrivning om ”stationen som attraktiv mötesplats”.

Kommentar

Kommunen noterar föreslagna platser lämpliga för offentlig konst och avser att föra vidare dialog med kultur- och fritidsförvaltningen för att tillskapa väl

gestaltade och attraktiva platser. En kulturutredning skulle vara värdefull som underlag inför fortsatt planering men bör beaktas på en nivå som inkluderar ett större område än programområdet.

Vid projektering av den nya kvartersparken kommer analyser att göras för att se över vilket innehåll parken bör ges. Kommunen ser positivt på användning av konst för att skapa mötesplatser. Innehåll såsom lokaler för kulturändamål ses som ett positivt tillskott för att skapa en varierad och mångfaldig stad och kommer att ses över i detaljplaneskedet, då utrymmen kan möjliggöras. Vidare behöver behovet av lokaler preciseras och specificeras ytterligare och fördelning av ansvar för lokalerna och finansiering fastställas i enighet med markägare och exploatörer.

1.2 Fastighetsägare och företag

1.2.1 Filadelfiaförsamlingen

Filadelfiaförsamlingen uttrycker intresse att även utveckla sin fastighet i samverkan med kommande planläggning inom Åkersbergas centrumområde.

Kommentar

Kommunen har efter samrådet valt att utöka programområdets avgränsningsområde till att även omfatta bland annat Filadelfiakyrkans fastighet (Tuna 3:57). Den till Filadelfiaförsamlingen intilliggande fastigheten ansökte år 2016 om planbesked och kommunen ställde



sig då positiv till att pröva planläggning av fastigheten, förutsatt att även Filadelfiakyrkans fastighet kan planläggas samtidigt och utredas som helhet. Området benämns i planprogrammet som ett utredningsområde för ny bebyggelse och möjligheten att planlägga även denna fastighet beaktas i kommande detaljplaneskede då avgränsningar för enskilda detaljplaner ses över.

1.2.2 Preem AB

Preem AB lyfter att fastigheten är under intern utredning för kommande utveckling och hemställer att förslaget till utvecklingen av Åkersberga stad inte försvårar sådan fastighetsutveckling och inte heller hindrar eller försvårar de nuvarande förutsättningarna att bedriva drivmedelverksamhet inom fastigheten.

Preem önskar även att kommunen beaktar gällande skyddsavstånd för verksamheten samt att föreslaget planprogram inte försvårar framtida bygglovsärenden i enlighet med gällande byggrätter på fastigheten.

Kommentar

I dagsläget bedrivs ingen drivmedelverksamhet inom fastigheten och kommunen ser därför inte behovet av att förhålla sig till skyddsavstånd kopplade till drivmedelverksamhet. Kommunen ställer sig kritisk till huruvida platsen är lämplig för att bedriva drivmedelverksamhet med tanke på dess läge. Kommunen avser att fortsätta diskutera framtida utveckling inom fastigheten med

fastighetsägaren inför kommande detaljplanläggning av området som helhet.

1.2.3 Saras grill

Verksamheten önskar veta vad som händer med de som bedriver verksamhet inom programområdet i dagsläget vid den tidpunkt bebyggelse ska upprättas. Saras grill upplever att de har blivit förbisedda. De lyfter att de inte vill bli bortglömda, då de ser att detta skulle drabba många.

Kommentar

Kommunen hänvisar i första hand till Armada Fastighets AB som äger den aktuella fastigheten och som äger ansvaret över kontakt och avtal med sina hyresgäster. Kommunens önskemål generellt är dock att befintliga verksamheter inom centrumområdet bibehålls i så hög utsträckning som möjligt men att lokalerna anpassas och ingår i den föreslagna bebyggelsestrukturen. Eventuella överenskommelser om hyra av framtida lokaler görs med fastighetsägare.

1.2.4 BRF Spåret

Styrelsen för BRF Spåret framhåller att de inte är negativa till att använda nuvarande parkeringsytor söder om järnvägsspåret för att bygga lägenheter och lokaler och att även möjligheten att möjliggöra för ytterligare våningsplan i BRF:ens existerande läghus bör beaktas. Styrelsen lyfter fler oexploaterade

markytor som skulle kunna inkluderas i planerna i syfte att möjliggöra för parkering, lägenheter och kontorslokaler.

En plankorsning vid Luffarbacken menar styrelsen skulle kunna leda till omfattande bilköer på Västra Banvägen, vilket får negativa effekter för de boende längs med vägen. De anser inte att korsningen ska tillåtas för allmän trafik utan enbart för lokalbussar eller gång- och cykeltrafik. Vidare anses att trafik från Österskär mot Åkersberga bör ha en bättre alternativ väg vid den nuvarande järnvägs korsningen på Tunavägen nära Tuna station. De menar vidare att enbart enstaka bilresenärer som skjutsar passagerare till resecentrum har anledning att köra längs Västra Banvägen, vilket de framhåller skulle vara intressant att se i en simulering.

Styrelsen föreslår att om en järnvägs korsning med bommar är viktig för helheten att korsningen flyttas till Neptunivägen då detta minskar risken för att korsningen används som ”smitväg” förbi Åkersberga centrum när det är köer på väg 276. Detta, menar de, leder till att antalet människor som får en försämrad miljö minskar, att bilköer vid bomfällning flyttar från Västra Banvägen samt att biltrafiken på Västra Banvägen längs bostadsrättsföreningens område bör bli väsentligt lägre.



Kommentar

Kommunen ser generellt sett positivt på att förtäta kring Åkersbergas centrala delar då detta går i linje med kommunens översiktsplan såväl som kommunens åtaganden i Sverigeförhandlingen. Kommunen har ändrat programrådets avgränsning för att omfatta ytterligare fastigheter söder om Västra Banvägen som bland annat ägs av BRF Spåret. I programhandlingen benämns detta område, liksom bostadsrättsföreningens befintliga parkeringsytor utmed järnvägsspåret, som ett utredningsområde för ny bebyggelse. Kommunen ser fördelar med att inkludera fler av bostadsrättsföreningens fastigheter i och med att dessa fastigheter ändå bör ses över i samband med planläggning av parkeringsytorna. Kommunen ser att det finns ytor som kan vara möjliga att utveckla, vilket kan bidra ytterligare till en effektiv markanvändning i ett centrumnära läge. Tillägg görs även i text som lyfter att delar av området utgör kulturhistoriskt värdefull bebyggelse på kommunal nivå enligt kommunens kulturmiljöprogram "I Roslagen", från 1998.

Med tanke på trafikbelastningen på väg 276 finns det fördelar med att möjliggöra trafik genom centrala Åkersberga via det övriga vägnätet. En överfart för trafik över järnvägen skulle bidra med detta samt att järnvägsspårens barriärverkan skulle minska. Dock finns svårigheter att genomföra en plankorsning över järnvägen bland annat då Trafikförvaltningen har påvisat att korsningen i sådana fall skulle behöva vara planskild (se kommentar till Trafikförvaltningens yttrande).

Då utrymme saknas för att tillskapa en planskild korsning har kommunen efter samrådet valt att ta bort förslaget att tillskapa en passage för motortrafik vid Luffarbacken. Kommunen vill bibehålla möjligheten för gång- och cykeltrafik samt möjliggöra fler passager för gång- och cykeltrafikanter utmed spåret och avser att i kommande planarbeten verka för detta.

Kommunen föreslår att i framtida detaljplaneläggning överta huvudmannskapet för Västra Banvägen och föreslår att i och med detta utveckla vägen i enlighet med den kommunala standarden. I samband med detta kommer åtgärder för att öka trafiksäkerheten och minska störningar för närmiljön identifieras och genomföras.

1.2.5 BIS Records

BIS Records motsätter sig föreslagen utveckling inom deras fastighet med reservation för att alternativlösning, acceptabla för alla parter, kan hittas. I samrådsyttrandet beskrivs verksamheten samt att verksamhetens framgång bland annat beror på att företagets produkter finns fysiskt tillgängliga från eget lager och att tillgängligt lagerutrymme därför är en förutsättning. Daglig lastbilstrafik för leveranser in och ut är ytterligare en förutsättning. Nuvarande lokal ses som idealisk för verksamheten då byggnaden har genomgått renoveringar för att täcka verksamhetens specifika behov. Byggnaden har bland annat självbärande tak och över 400 kvm obruten bottenyta vilket

är fördelaktigt för verksamheten på ett sätt som inte fungerar i pelarförsedda utrymmen. Verksamheten är i dagsläget belägen i närhet till kollektivtrafik samt att tillgång till parkeringsutrymmen, inklusive laddplats för elbilar, finns.

BIS Records lyfter att det inte finns ett egenvärde i att bygga något nytt av samma karaktär då nuvarande omständigheter fungerar väl, även om de i princip inte har någonting emot förändring i användningen av området enligt kommunens planer. BIS Records framhåller att det måste till ett mervärde för dem att flytta som skulle kunna vara att inkludera en inspelningsstudio i samband med flyttning av nuvarande funktionalitet. Detta förutsätter stora volymer samt att inträngande ljud utifrån måste minimeras. Verksamheten skulle då inte kunna ligga för nära större vägar eller järnväg men måste samtidigt vara i ett kollektivtrafknära läge.

I yttrandet lyfts att verksamheten har tillgång till två fastigheter på andra platser i kommunen, vilka kan användas för ändamålet. BIS Records understryker att konstruktionsplaner och budgetar måste göras från deras sida om än godkännande av byggnad i önskad storlek skulle medges på någon av de föreslagna fastigheterna. Avslutningsvis tilläggs att en sådan lokal även skulle kunna användas för andra ändamål såsom konferenser, konserter, utställningar och dylikt.



Kommentar

Kommunen noterar verksamhetens behov av bland annat ytor och transportmöjligheter. Detaljplanearbeten pågår för de båda andra fastigheterna i Svinninge som föreslås användas för en ersättande lokal för en utvecklad verksamhet. Kommunen ser att bland annat trafikbehovet som verksamheten kräver kan påverka lämpligheten att planlägga och etablera verksamheten på dessa fastigheter. Frågor kopplade till strandskydd och artskyddsförordningen är ytterligare utmaningar. Fortsatt diskussion med fastighetsägare kring möjligheten att flytta och utveckla verksamheten på en annan plats föreslås.

1.2.6 Circle K

Circle K påpekar vikten av att erforderliga skyddsavstånd mellan deras anläggning och andra anläggningar eller nybyggnationer följs. De bedriver verksamhet på plats idag och vill göra så även i framtiden. Därför vidhålls att hänsyn ska tas till transporter som sker med drivmedel till anläggningen samt eventuella störningar som verksamheten kan generera, såsom buller, ljus med mera.

Circle K beskriver att de avser att utveckla och anpassa fastigheten och verksamheten efter framtidens behov, vilket kan komma att kräva andra skyddsavstånd. Vidare beskrivs att de ser positivt på att området kring deras fastighet utvecklas och att de önskar att kommunen tar kontakt vid aktuella

förändringar som kan komma att påverka Circle K:s verksamhet.

Kommentar

Vid indelning av etapper för kommande detaljplanläggning av området har Circle K:s fastighet placerats i en egen etapp, sent i turordningen. Kommunen ser stora fördelar med att i framtiden möjliggöra en ersättande lokalisering för drivmedelsverksamheten, väster om centrala Åkersberga. Detta skulle möjliggöra vidare bebyggelse i ett centrumnära läge samtidigt som tung trafik, transporter för farligt gods samt störningar som verksamheten är beroende av inte behöver passera centrala Åkersberga. Kommunen ser dock att drivmedelverksamhet kommer att fortsätta bedrivas under tiden andra etapper detaljplanläggs och genomförs, vilket föranleder att verksamheten som bedrivs i dagsläget, inklusive rådande skyddsavstånd, kommer behöva beaktas. Kommunen avser att fortsätta ha löpande kontakt med Circle K om fastighetens utveckling framöver samt för att diskutera alternativa möjligheter att flytta samt att utveckla verksamheten på en annan plats i kommunen.

1.2.7 Basella AB

Basella ställer sig i grunden positiva till programförslaget. De deltar gärna i processen och är beredda att relativt omgående planlägga sina fastigheter, gärna i en tidigare etapp.

Basella önskar att Stationsvägen bör avslutas som bilväg innan den når Basellas fastigheter. Basella lyfter att studier visar på att kvartersbredder på 37-42 m med slutna kvarter resulterar i trängs gårdsmått och att det är svårt att klara programförslagets önskade kvartersmått om 50-70 m. Mindre innergårdar riskerar att ge dåliga förutsättningar för bostäder och innergårdsmiljöer. De lyfter att det finns svårigheter i att skapa slutna, små kvarter utan att de blir för mörka och att öppna kvarter riskerar att inte klara bullerkrav när trafik leds in i området. Vidare föreslås en möjlig lösning att det går att passera genom ett sammanhängande första kvarter till fots.

Den tvärgående gatan som löper norr om Basellas fastighet föreslås avslutas där den möter Stationsvägen och förblir enbart gång och cykelväg, och att Stationsvägen och Margretelundsvägen istället kopplas med en körbar gång- och cykelväg som kan klara angörings- och utryckningstrafik. Detta innebär att gång- och cykelvägen i framtiden smidigt kan breddas till lokalgata utan att mellanrum skapas eller att mindre bra korsningar vid Margretelundsvägen tillskapas.

Basella ser att det är lättast att få bärighet i lokaler för handel och verksamhet i de föreslagna kvarter på Basellas fastighet som är närmast centrum. Därför föreslås att garage som kläs med lokaler mot gatan placeras i detta läge istället för i det södra kvarteret. Detta tillåter Basellas södra kvarter att vara lägre



och de menar att detta kan hjälpa till att vara en brygga mellan den mer storskaliga bebyggelsen i centrum och den befintliga, småskaliga bebyggelsen runtomkring.

Basella önskar att fem våningar möjliggörs för det föreslagna kvarteret närmast Åkersberga station. De tror på att i så stor utsträckning som möjligt behålla den del relevanta kontors- och näringsverksamhet som finns inom Basellas fastighet i dagsläget, i ett centrumnära läge.

Kommentar

Etappindelningen redovisas på en övergripande nivå. Etappindelningen syftar inte till att visa förslag på exakta gränser för kommande detaljplaner utan kommer med stor sannolikhet att delas upp, bland annat beroende på aspekter kopplade till trafik och utveckling av VA, i syfte att möjliggöra smidiga planprocesser. Detta föranleder att Basellas fastigheter eventuellt kan komma att planläggas tidigare än andra delar som återfinns i samma etapp.

Kommunen noterar Basellas önskemål att skapa två slutna kvarter inom fastigheter och kommer att ta med detta i kommande detaljplaneläggning. Det är relevant att väga förslaget fördelar mot dess nackdelar samt att se detta i relation till frågor bland annat kopplade till möjligheten att utveckla attraktiva stadskvarter, tillgänglighet, parkering och VA-utbyggnad.

Kommunen ser positivt på Basellas yttrande om skala och lokaler för handel och verksamheter, vilket kommer att ses över i mer detaljerad nivå i detaljplaneskedet.

1.2.8 Citycon AB

Generellt ställer sig Citycon positiv till den framtidsbild som målas upp i planprogrammet med förtätningar och fokus på att levandegöra stadsrummet. Även etablering av resecentrum ses som positiv, där de önskar att det arbetas med skyltning, tydlighet och orienterbarhet samt att de välkomnar målsättningen att principer för kostnadsfördelningar klarläggs innan detaljplaneläggning påbörjas.

Stationsvägen samt omprioritering mellan trafikslag

Citycon lyfter att vissa varutransporter till centrumgallerierna har Stationsvägen som enda angöring, då centrumbyggnaderna har två lastkajer/områden som vänder sig mot vägen, vilket gör det viktigt att se till inomhuscentrumets behov och att framkomligheten inte begränsas ytterligare. På grund av detta önskas ett förtydligande hur dessa intressen ska tillgodoses när det finns en uttryckt ambition att ytterligare begränsa fordonstrafiken till förmån för gående och cyklister.

Utifrån prioritering av gående och cyklister i gaturummet bör vidare utredningar fokusera på att öka orienterbarhet samt skyltning för fordonstrafiken för att hitta rätt till centrumets garage och entréer. Vidare

lyfts att cyklisternas konflikt med godsangöring bör minimeras. Citycon förtydligar att de ställer sig öppna för att hitta lösningar som stärker kopplingar mellan kollektivtrafikstationerna, centrumets entréer och hur gallerian möter upp mot Stationsvägen, kollektivtrafiken och torgfunktion.

Öppna upp byggnader mot Stationsvägen och övrig omgivning

Citycon lyfter att galleriabyggnaderna och parkeringsgaragen har inre strukturer som inte alltid lämpar sig för öppna fasader med skyltfönster vilket kan påverka att programförslaget i vissa delar riskerar att brista i genomförbarhet. Ökad insyn mot lastmottagningar eller lager önskas inte. Citycon understryker att de redan nu gärna har en mer detaljerad dialog med kommunen om hur man bäst aktiverar stadsrummet kring centrumbyggnaderna.

Parkering

Citycon efterlyser en fördjupad parkeringsstudie som identifierar kapacitetsbehov samt placeringar av parkeringsplatser för bilar och cyklar. Citycon deltar gärna i dialog kring hur nyttjandegraden i befintliga parkeringsanläggningar kan öka. I dagsläget ställer sig Citycon negativa till att gallerians nuvarande garage utpekas som samnyttjande infartsparkering innan ytterligare studier genomförts samt överenskommelser träffats. Dialog kan även föras kring utbyggnadsmöjligheter för befintliga parkeringsanläggningar.



Handelsetableringar

Citycon ser att kommunen har en överoptimistisk i etableringsintresset från handels- och verksamhets- idkare. De ser en överhängande risk att föreslagna volymer och den totala strukturen underminerar försättningarna för befintlig och tillkommande handel i de centrala delarna av Åkersberga och föreslår att detta ska utredas. Citycon rekommenderar att istället vara mer träffsäker kring placering och omfattning av stråk för att bygga en så robust struktur som möjligt.

VA, dagvatten och avfall

Citycon lyfter dagens dagvattenproblematik och ser positivt på att detta adresseras vid genomförande av plan och lyfter att ingen av deletapperna ökar belastningarna mot dagens situation.

Kommentar

Kommunen har sedan en lång tid tillbaka haft dialog med Citycon kring de frågor som lyfts i samrådsyttrandet. I arbetet med planprogrammet har befintliga strukturer beaktats och möjliga åtgärder för att förbättra nuvarande Åkersberga centrum identifierats. En viktig del för att förbättra miljön i Åkersbergas centrala delar och göra den mer attraktiv är att öppna upp befintliga centrumkomplex, särskilt mot Stationsvägen, för att till skapa en utomhusmiljö som utgör ett positivt intryck hos Åkersbergas boende och besökare och som upplevs som trygg. Sådana åtgärder skulle bidra till att Åkersbergas centrumområde skulle bli mer attraktivt vilket sannolikt skulle medföra positiva konsekvenser för Citycons

verksamheter på lång sikt. Kommunen ser att det finns svårigheter med att justera utemiljön med tanke på centrumbyggnadernas befintliga strukturer men hoppas på att detta kan utredas vidare eftersom en omdaning av bebyggelsen centrum skulle innebära stora fördelar.

Kommunen avser inte i dagsläget att ytterligare begränsa tillgängligheten för lastfordon på Stationsvägen. Kommunen har vid tidigare tillfälle stängt av delar av Stationsvägen för biltrafik, men fortfarande inte så att det hindrar fordon att ta sig till och från Citycons lastplatser. Citycons två centrumbyggnader har idag fyra olika lastplatser och kommunen ser stora fördelar med att se över möjligheten att effektivisera platser för varuleveranser, bland annat ur ett trafikeringsperspektiv. Med programförslaget är förhoppningen även att orienterbarheten generellt ska förbättras. En fördel med en kvartsstruktur med byggnader i gatulinje är att vägnätet blir tydligare och att kopplingen mellan olika målpunkter tydliggörs.

Kommunen utreder i dagsläget parkeringsituationen kring Åkersberga och området Hackstal/Berga. Frågan om kombinerad kundparkering/infartsparkering har länge varit aktuell och nämns bland annat i detaljplanen för Åkersberga centrum, lagakraftvunnen år 1992. Det står även med i planbeskrivningen såväl som exploateringsavtalet för detaljplanen för Åkersberga centrum nya centrumbyggnad, lagakraftvunnen år 2008. Många fördelar finns kopplade till samnyttjad parkering inom de befintliga parkeringshusen, däribland en mer effektiv

markanvändning, möjlighet att infartsparkera nära Åkersberga station samt att flödet av människor ökar, vilket är positivt såväl ur ett trygghetsperspektiv som för befintliga handelsverksamheter i centrum.

Vad gäller handelsetablering som är beskriven i programförslaget ser kommunen att detta är en utveckling som sker inom en längre tidsperiod. Kommunen har åtaganden kopplade till Sverigeförhandlingen, som innebär ett stort antal nya bostäder såväl som nya lokaler för arbetstillfällen ska tillskapas fram till år 2035. Med kommunens befolkningsutvecklingsmål samt den förbättrade kopplingen till Stockholm central ser kommunen att det är viktigt att i ett tidigt skede ta höjd för den kommande utvecklingen och dess behov av bland annat service.

Kommunen avser att ha fortsatt dialog med Citycon kring frågor kopplade till parkering, avfallshantering, lastutrymmena och möjligheten att öppna upp fasaderna mot gatan, särskilt längs Stationsvägen.

1.2.9 Österskärs vägförening

Österåkers vägförening (ÖV) påpekar att det i planhandlingarna står att sträckan mellan Österskärsvägen och Neptunivägen av Västra Banvägens huvudmannaskap ska tas över av kommunen. ÖV anser att huvudmannaskapet för Västra Banvägen ska övergå i sin helhet ända till Tunavägen, samt att del av Östra



Banvägen och del av Tunavägen också övergår till kommunalt huvudmannaskap.

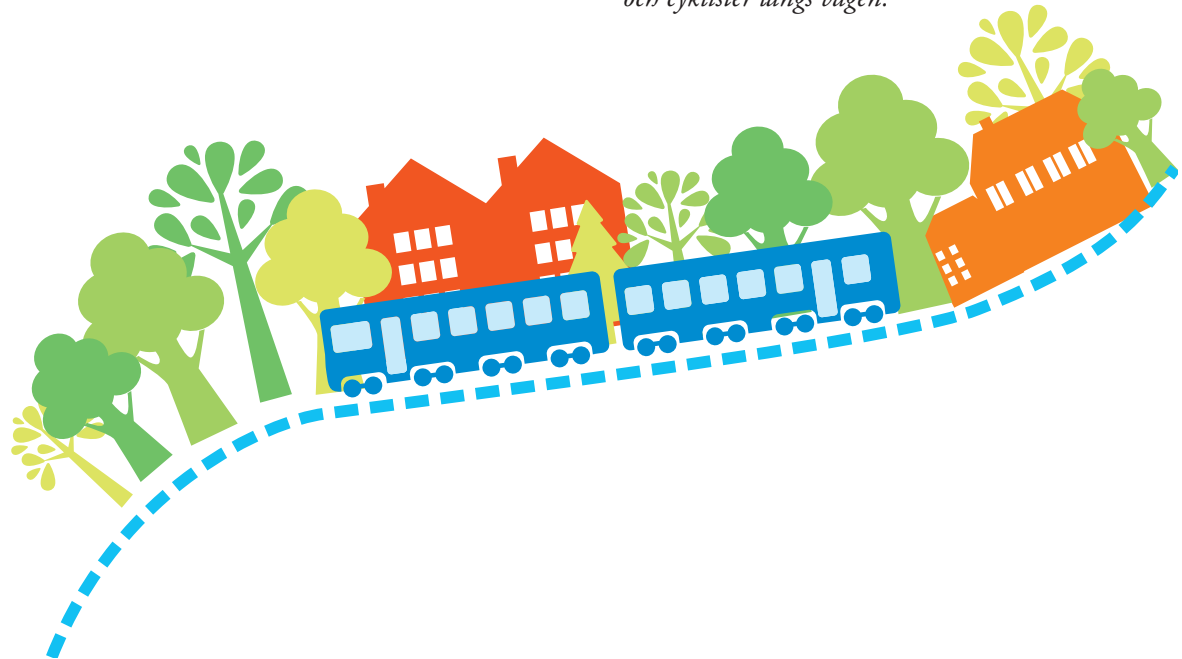
Skepsis uttrycks över en plankorsning för biltrafik vid Luffarbacken då detta kan komma att bilda omfattande bilköer vid bomfällning på båda sidor om järnvägen. Tätt trafik på en gata med flerfamiljshus beskrivs ge en försämrad trafikmiljö med bilar, avgaser samt lägre trafiksäkerhet. ÖV ser att Västra Banvägen som huvudgata med en överfart vid Luffarbacken leder till förbifartstrafik samt ökad trafik till och från fastigheterna i Östra Kanalstaden som söker sig till Åkersberga centrum och resecentrum på norra sidan av järnvägen. Trafikökningen som väntas längs Västra Banvägen enligt genomförda beräkningar ser Österåkers vägförening bidra med en försämrad trafikmiljö för bostäderna längs Västra Banvägen. Ytterligare ett orosmoment som lyfts är att den ökade trafiken på Västra Banvägen bidrar till ökad barriärverkan för besökare till Järnvägsparken.

Kommentar

I programhandlingen lyfts de vägar som kommunen bland annat föreslår på sikt ska övergå till kommunalt huvudmannaskap. Syftet är att huvudmannaskapet för hela Västra Banvägen ända ner till Tunagårds station ska tas över av kommunen i framtiden, liksom

Österskärs vägförening föreslår. Detta förtydligas i programhandlingen. För att genomföra detta krävs detaljplaneändring. Planuppdrag för Västra Banvägen gavs av Kommunstyrelsen i augusti 2019. I tidigare utredningar har konstaterats att Åkersbergas centrala delar har ett splittrat huvudmannaskap som i delar inte är funktionellt. Uttalanden om ändrat huvudmannaskap på Östra Banvägen och Tunavägen har inte inkluderats i planprogrammet då dessa vägar ligger utanför planprogrammets avgränsningsområde. Förutsättningarna för övertagandet av dessa vägar ska föregås av detaljplaneläggning.

Kommunen har efter samrådet valt att ta bort föreslagen koppling över järnvägen vid Luffarbacken för motortrafik, vilket beskrivs ytterligare i kommunens kommentar till Trafikförvaltningens yttrande (se avsnitt 1.1.8). Dock bibehålls kopplingen för gående och cyklister. Oavsett en passage ser kommunen att den förväntade trafikökningen inte överskrider mängder som vägnätet i framtiden kan tåla och bedömer inte att trafikökningarna utgör betydande försämringar för boende längsmed Västra Banvägen. Vid planläggning av Västra Banvägen kommer passager att ses över och vid behov kan hastighetsreducerande åtgärder vidtas för att öka trafiksäkerheten och förbättra tillgängligheten för gående och cyklister längs vägen.





1.3 Yttranden från privatpersoner

Vid samrådet av förslag till planprogrammet för Åkersberga stad – centrumområdet har synpunkter från privatpersoner inkommit via brev och e-post. Dessa har sammanställts i tabellform nedan och lyfts per ämne.

Väg och trafik
Stationsvägen föreslås utvecklas till en stadsboulevard.
Önskemål framkommer att påbörja vägen med arbetsnamnet ”Södra boulevarden” i syfte att avlasta Sågvägen snarast.
En förlängning av Bergavägen föreslås, förbi Kyrkligt centrum och Österåkersgymnasium, som möjliggör en anslutning av vägen till cirkulationsplatsen vid Circle K. Detta skulle möjliggöra för bilar att köra runt, istället för att de måste passera centrum.
En passage för biltrafik vid Luffarbacken ses som negativt då detta skulle öka andelen trafik samt tung trafik på Västra Banvägen.
Fler tvärförbindelser över Roslagsbanan föreslås för att mildra barriäreffekterna som järnvägen bidrar med.

Korsningen för biltrafik vid Båthamnsvägen föreslås behållas.
En tvärförbindelse som skulle ledas från Lennart Neckmans väg, över Stationsvägen via en mindre cirkulationsplats i planskild viadukt, som skulle ansluta till Västra Banvägen söder om järnvägen. Denna föreslås ha skilda filer för bil-, cykel- och gångtrafikanter.
En överdäckning av väg 276 föreslås, både väster och öster om befintlig tunnel. Detta skulle möjliggöra för fler attraktiva torgplatser samt nya handelsytor.
Förbättrade och säkrare gång- och cykelstråk västerut mot Rallarvägen och Västra Kanalstaden föreslås.
En gångbro mellan Järnvägsbron och Stationsvägen föreslås.
En förbindelse för gångtrafikanter föreslås mellan Runöbacken över väg 276, föreslås för att undvika att människor springer över vägen.

Gångpassagen mellan Folkets hus och det västra parkeringshuset föreslås glasas in för att skapa en bättre koppling mellan Åkersberga centrum och Åkers kanal, samt att det bör möjliggöras kompletteringar av butiker i gångstråket.
För valfrihetens skull bör det inte utgå från att alla kan använda bilpool.
Stationsvägen föreslås vara bilfritt mellan de två parkeringshusen.
Låghastighetsområdet på Stationsvägen anses vara osmidig för såväl bil- som gångtrafikanter samt att gångfartsområdet inte ses som trafiksäker.
Vändslingor såväl öster som väster om Åkersberga station föreslås, som möjliggör säkra och smidiga hämningar och lämningar vid tåget.
In- och utfarterna till östra garaget ses som dåliga och föreslås byggas om.



Kommentar

Planprogrammet indikerar på Stationsvägens särskilda betydelse i centrala Åkersberga. Ambitionen är att Stationsvägen ska ha en tydlig stadsmässig karaktär och vägen föreslås göras om. I detaljplaneskedet ses möjligheter och former för detta över, såväl som eventuella åtgärder för att förbättrar trafiksäkerheten. På grund av korta avstånd mellan järnvägsspåret och befintlig bebyggelse är möjligheten för breddning till viss del begränsad.

Samhällsbyggnadsförvaltningen har fått planuppdrag för den så kallade Södra boulevarden, för vilket det i dagsläget pågår arbete för att ta fram en provisorisk lösning i syfte att avlasta omkringliggande vägnät. Bergavägens stäckning förbi Kyrkligt centrum och Österåkers gymnasium ingår inom avgränsningsområdet för planprogrammet för Hacksta/Berga. En viktig aspekt i arbetet med planprogrammet för Hacksta/Berga är att se över vägkopplingar, särskilt i öst-västliga stäckningar, och avses att utredas inom kort.

Kommunen ser ett stort behov av fler passager över järnvägen i syfte att minska dess barriärverkan. En koppling för biltrafik över järnvägen vid Luffarbacken har sedan länge setts som en önskad lösning, vilket bland annat ses i den gällande detaljplanen, lagakraftvunnen 1986, som medger en plankorsning. Region Stockholms trafikförvaltning har uttryckt att samtliga korsningar över spåren ska vara planskilda, vilket är problematiskt i området. Kommunen har på grund av svårigheterna

valt att inte gå vidare med att försöka tillskapa en passage för motortrafik över eller under spåren i detta skede. Dock ses fler kopplingar över järnvägen för gång och cykel som prioriterat.

Detaljplanen för Båthamnsvägens ersättning, som vann laga kraft i maj 2018, togs fram i syfte att ta bort den befintliga plankorsningen vid Båthamnsvägen. Som tidigare beskrivet ser trafikförvaltningen på Region Stockholm att plankorsningar ska ersättas med planskilda korsningar i syfte att höja trafiksäkerheten och bidra till en jämnare trafikrytm. På grund av detta ser kommunen inte det som ett alternativ att behålla plankorsningen vid Båthamnsvägen.

Kommunen ser stora praktiska svårigheter med att tillskapa en tvärförbindelse mellan Lennart Neckmans väg, via en cirkulationsplats, som ansluter till Västra Banvägen. Detta skulle vara svårt då utrymmet för en sådan lösning är starkt begränsat. En viadukt skulle behöva göras hög för att såväl bil- som tågtrafik ska kunna passera under, och då lutningen inte får vara för hög skulle en lång sträcka för vägen krävas. En sådan trafiklösning skulle även geografiskt begränsa möjligheten att tillskapa ett resecentrum.

Kommunen ser inte i dagsläget att det är relevant att utreda möjligheten att däcka över väg 276 ytterligare. En överdäckning skulle bland annat kräva en nedsänkning av väg 276 och svårigheter kopplade till geotekniska förutsättningar bidrar till att kommunen

bedömer att det skulle vara svårt att motivera en sådan åtgärd ur ett samhällsekonomiskt perspektiv på kort sikt. På längre sikt kan det dock bli aktuellt att vidare utreda möjligheterna för detta.

I planprogrammet föreslås en utveckling av ett gång- och cykelstråk längs Västra Banvägen i samband med att vägen föreslås ges kommunal standard. En ny gång- och cykelkoppling, om än inte en ny bro, på södra sidan av Stationsvägen parallellt med järnvägsspåret planeras i föreslaget läge. Denna presenteras i detaljplanen Båthamnsvägens ersättning, lagakraftvunnen i maj 2018. Även denna koppling skapar bättre kommunikationer för gående och cyklisterna som rör sig från centrala Åkersberga västerut. Sträket mellan Folkets hus och det västra parkeringshuset ska enligt planerna tydliggöras. Hur detta kan göras exakt ses över först i detaljplaneskedet.

Vad gäller kopplingar över väg 276 har inga nya gång- och cykelkopplingar diskuterats väster om Åkers kanal inom ramen för programarbetet. Runöbacken ligger väster om planprogrammets avgränsningsområde. Detta förslag står inte omnämnd i den Åtgärdsvalsstudie för väg 276 som Trafikverket tillsammans med kommunen m.fl. tog fram och är därför inte utpekad som en åtgärd i dagsläget. I samband med vidare utveckling av Kanalstaden och Åkers Runö är det dock tänkbart att det eventuellt kan bli aktuellt att utreda denna fråga ytterligare. Detta behandlas inte vidare i arbetet med planprogrammet för Åkersberga stad.



Kopplat till kommunens mål för befolkningstillväxt är en förutsättning att alternativa mobilitetslösningar ses över, och i detta ingår bilpool. Denna lösning föreslås inte ersätta det egna bilnehavet helt och hållet men alternativet bör finnas. Bil- och cykelpooler ses som en lösning som går väl i linje med kommunens miljömål samtidigt som förutsättningarna för effektiv markanvändning förbättras.

Kommunen ser i dagsläget att biltrafik ska tillåtas på samtliga vägar inom programområdet men att detta kan komma att ändras i framtiden. Dock begränsas biltrafiken redan i dagsläget på Stationsvägen i och med att det är gångfartsområde på vissa sträckor.

Inga ytor för vändplatser har reserverats i centrum. Med ett utvecklat, mer tydligt vägnät möjliggörs säkra och smidiga hämtnings- och lämningsmöjligheter vid tåget. Med ett utvecklat lokalbussnät där kollektivtrafikens upptagningsområde utökas samt en utveckling av gång- och cykelnätet i området är förhoppningen även att alternativ till bil ska dominera sätten människor färdas mellan sina hem och Åkersberga station.

In- och utfarter till östra parkeringshuset ska ses över för att till skapa en mer trafiksäker situation kring byggnaden. Dialog kring detta har förts och kommer fortsätta föras med Citycon som är ägare av parkeringshuset.

Parkering

Skepsis till cykelgarage, exempelvis i resecentrum, uttrycks då detta ses som osmidigt och tidskrävande.

Ett behov av uppställning av bland annat barnvagnar, trehjuliga el-cyklar samt elfordon för handikappade ses och bör ges utrymme. Befintliga föreskrifter anses inte räckra för att tillgodose behovet.

Skepsis till parkering under mark uttrycks på grund av de inom området dåliga markförhållandena.

Parkeringsplatserna vid Västra Banvägen som föreslås bebyggas i programförslaget ses som svåra att ersätta då dessa är många till antalet.

En oro uttrycks kring tillfälliga parkeringsplatser längs Västra Banvägen under byggtiden.

Parkeringsituationen som har uppstått i Östra Kanalstaden ses som ett dåligt exempel och bör ej återupprepas inom programområdet.

Ytterligare våningsplan föreslås byggas på befintliga parkeringshus.

Infartsparkeringsfrågan understryks.

Infartsparkering i befintliga parkeringshus ses inte som tillräckliga och ytterligare infartsparkeringar föreslås. Dessa bör ligga nära stationen.

Tomma tomter inom programområdet föreslås användas som infartsparkering till dess att de bebyggs.

Kommentar

Kommunen ser fördelar med att erbjuda ett stort antal cykelparkeringar på många olika platser i kollektivtrafiknära lägen. Genom att möjliggöra för cykelgarage möjliggörs olika parkeringsalternativ. Cykelgarage är ett sätt att effektivisera markanvändning och möjliggöra vädarskyddade parkeringar. Ambitionen är således att till skapa parkeringar för cykel för människor med olika behov. Även ytor för uppställning av större cyklar och andra allehanda fordon ses över i detaljplaneskedet.

Det finns svårigheter att möjliggöra parkering under mark för samtliga kvarter inom programområdet med anledning av de geotekniska förhållandena och översvämningsrisker i samband med skyfall. En alternativ lösning är att anordna parkering under upphöjda gårdar. På grund av omständigheterna kopplade till marksammansättningen gör kommunen ett tillägg i programhandlingen om att det kan vara relevant att



utreda förutsättningarna för ett mobilitetshus, där parkering ingår. Mobilitetshuset skulle kunna inrymma boendeparkering, andra former av parkeringar såväl som verksamheter och lokaler med mera, och skulle i senare skeden kunna omvandlas till andra ändamål om parkeringsbehoven minskar. Principen att inte ha parkering i markplan är fortfarande kommunens ambition. Möjligheterna för parkering under mark ska beaktas i varje enskild detaljplan, då även parkeringstal fastställs. Behovet och lösningar av ersättande parkeringar för de befintliga parkeringsytorna längs Västra Banvägen som enligt programförslaget benämns som ett utredningsområde för ny bebyggelse ska ses över i detaljplaneskedet. Detta förutsätter dialog med BRF Spåret som äger marken i dagsläget. I dialogen kommer även utrymme finnas för att diskutera möjliga parkeringslösningar under byggtiden.

Kommunen ser ett behov av att se över befintliga parkeringshus. I planprogrammet föreslås en utveckling särskilt av parkeringshuset som ligger väster om Åkersbergas inomhuscentrum, som även föreslås inrymma andra ändamål än parkering. Enligt utredningar är beläggningen låg i de båda parkeringshusen i dagsläget. Behovet av parkering och möjliga lösningar utreds parallellt i samband med framtagandet av en parkeringsplan. Denna inkluderar även att se över behovet och möjliga former för infartsparkering.

Kommunen ser positivt på att nyttja centralt belägna ytor som står i träda inför exploatering. Huruvida

infartsparkeringar är den mest lämpliga användningen är dock osäkert. Kommunen avser att se över potentiella användningsområden framöver.

Kollektivtrafik

Lägre hastigheter för Roslagsbanans tåg föreslås inom programområdet, från 70 km/h till 50-60 km/h. Detta bidrar till minskade risker kopplat till bland annat urspårningar och påkörningar samt minskat buller samt att det bidrar till större möjligheter för bebyggelse nära spår och minskat behov av bullerskydd. Gällande hastighet ses som omotiverat eftersom samtliga tåg stannar vid Åkersberga station.

Ett markreservat föreslås med bredd om 10-15 m från Åkersberga station vidare längs väg 276 för att säkerställa en eventuell fortsättning av Roslagsbanan. Detta i syfte att ta höjd för framtida behov av spårväg vidare österut i kommunen. Reservatet föreslås under tiden att användas som grönstråk alternativt utrymme för tillfälliga parkeringar.

En busslösning som förutsätter att bussarna behöver backa ses som negativ.

Fler busslinjer önskas.

Väntmöjligheter inomhus för tågresenärer önskas.

En tveksam inställning till en inbyggd bussterminal vidhålls. Detta på grund av riskfaktorer kopplat till bland annat bränder samt negativa konsekvenser för luftkvalitén.

Busstrafik på Västra Banvägen ses som negativ och vägen föreslås förbli en lokalgata. Ökad trafik och tung busstrafik ses inte som önskvärt.

Kommentar

Region Stockholms trafikförvaltning ansvarar för hastigheterna längs Roslagsbanan. Nya tystare tåg väntas även komplettera de befintliga. De nya tågen kan åka snabbare än de nuvarande tågen, vilket generellt ses som positivt då snabba resor kommer att möjliggöras mellan Österskär och Stockholm city. Dock saktar tåg naturligt sett in vid stationer och tåg kommer inte att färdas i höga hastigheter i närheten av stationerna. Med högre hastigheter, fler och längre tåg ser kommunen att det blir särskilt viktigt att i framtiden säkerställa att passager över järnvägsspåret är trafiksäkra.



I dagsläget gör kommunen bedömningen att markreservat för förlängt järnvägsspår österut längs väg 276 inte är aktuellt. De åtaganden som kommunen har kopplat till Sverigeförhandlingen visar tydligt att bebyggelseutvecklingen i huvudsak fokuseras kring Åkersberga station och de befintliga stationerna västerut. I plankartan som redovisas i kommunens gällande översiktsplan ses att kategorierna för bebyggelseutveckling ”bebyggelse tät” och ”bebyggelse tät med mix” enbart föreslås inom centrala Åkersberga samt västerut längs Roslagsbanan. Öster om centrumområdet domineras bebyggelsestrukturen av kategorierna ”bebyggelse halvtät” och ”bebyggelse mindre tät”, vilket innebär områden med mestadels småhus samt glesare bebyggelsestruktur. Vidare försvårar befintlig bebyggelse och begränsningar i utrymme en förlängning av Roslagsbanan österut längsmed väg 276. Med bakgrund av detta ser kommunen att bebyggelseutvecklingen österut i framtiden främst kan försörjas med ett utvecklat lokalbussnät.

Den bussterminallösning som föreslogs i samrådshandlingen hade tagits fram i ett tidigare skede i samarbete med Region Stockholms trafikförvaltning. Efter trafikförvaltningens samrådsyttrande ska terminallösningen ses över ytterligare en gång för att säkerställa att den för området mest lämpliga lösningen tillämpas. I och med en ökande befolkning kommer det lokala bussnätet att utvecklas. trafikförvaltningen är ansvarig för dessa frågor. I samband med detaljplaneläggning ska resecentrums funktion som bytespunkt, där väntmöjligheter inomhus ingår, utredas vidare mer detaljerat. En ny

detaljplan för Åkersberga station vann laga kraft år 2017 och inkluderar inga väntmöjligheter inomhus på perrongerna, vilket föranleder att kopplingen till resecentrum utformas på ett sätt som är tydlig, tillgänglig och smidig för resenärer som reser med både tåg och buss. Dock bidrar skärmtak invid stationen till visst väderskyddande av tågresenärer.

På grund av Västra Banvägens närhet till centrum och dess framtida, mer betydande funktion ses behovet att öka framkomligheten, tillgängligheten för gående, cyklister och kollektivtrafikresenärer. I dagsläget ses ett behov av att rusta upp och bredda Västra Banvägen. För att skapa bra kopplingar mellan utvecklingsområdena Näsängen och Kanalstaden och Åkersberga station ses fördelar med att leda busstrafik via Västra Banvägen. Genom att leda vissa busslinjer via Västra Banvägen behöver färre bussar passera terminalen norr om spåret, vilket skapar förutsättningar för att tillskapa en mer yteffektiv lösning. Antalet linjer som kan fördelas till Västra Banvägen ska ses över i kommande planeringskedan.

Tillgänglighet

Stationsvägen bör, längs tågplattformen, höjas och gå i linje med perrongen så att trappor och ramper kan undvikas.

Lägre lutning föreslås mellan Stationsvägen och Storängstorget.

Gång- och cykelvägar önskas separeras tydligt från varandra, gärna med hjälp av upphöjd remsa.

Glasytor, stolpar med mera bör märkas upp.

Kajen vid Åkers kanal bör vara fri från hinder och avåkningskydd bör finnas.

Kommentar

Kommunen ser positivt på åtgärder som förbättrar tillgängligheten generellt. Detaljer kring dessa aspekter, bland annat kring vägsektioner, ses över på en mer detaljerad nivå vid detaljplaneläggning. Kommunen ser att cykeltrafik bör separeras längs huvudstråk och bussgator men att det kan ske i blandtrafik på lokalgator. Generellt ser kommunen att gång- och cykelstråk ska separeras. Då vägar måste dimensioneras efter rådande omständigheter ses svårigheter att i samtliga fall inrymma vegetation eller upphöjda remsor för att separera



gång- och cykelvägarna. Kopplat bland annat till framtida hantering av dagvatten och vattenmängder i och med extrema skyfall behöver vägnätets, inklusive Stationsvägens, höjdsättning att ses över. Detta utreds vidare och kommer att ses över på en mer detaljerad nivå i detaljplaneskedet.

Bebyggelse

På den i dagslägen obebyggda platsen vid Kanalen föreslås ett World Trade Center upprättas, vilket kan innehålla attraktiv centrumbebyggelse, besöksnäringar och eventuellt ett nytt kommunhus.

Ett kulturhus och kommunalhus föreslås vid kanalen.

Utöver gröna innergårdar föreslås även bebyggelsen göras grön, förslagsvis med hjälp av gröna tak och vertikala trädgårdar.

Entréerna till de centrala delarna av Åkersberga föreslås göras miljövänliga.

Befintliga centrumbyggnader föreslås öppnas upp då de i dagsläget upplevs som fula och stängda.

Fint utformad bebyggelse vid kanalen ses som viktigt, förslagsvis terrasshus med växtlighet.

Betoning läggs på att färgsättningen bör vara ljus och genomtänkt.

Huskropparna föreslås placeras så att de fungerar som bullerskärmar.

Att skapa arkitektonisk enhetlighet mellan ny och befintlig bebyggelse uttrycks som en utmaning.

Stadsmässighet som går i linje med den nya bebyggelsen längs Bergavägen och vid Östra Kanalstaden förespråkas.

Betoning läggs på låg bebyggelse, särskilt vid Västra Banvägen. Ny bebyggelse önskas bland annat inte skymma utsikt.

Bebyggelsen önskas inte byggas för tätt. Behovet av grönytor, luft och träd mellan husen ses som viktigt för att undvika insyn.

Utvecklingen önskas ske skyndsamt, exempelvis vid gamla brandstationen, då tomterna ses som oattraktiva.

Störningar kopplade till byggprocessen såsom buller, tung byggtfrik och vibrationer ses som problematisk.

Kommentar

Kommunen ser positivt på en blandad bebyggelse som genererar liv och rörelse och som attraherar människor med olika intressen och i olika faser i livet. Även gröna entréer, genomtänkt färgsättning samt en utveckling av befintlig bebyggelse till att bli mer öppna och attraktiva ser kommunen som positiva inlägg. Planprogrammet syftar i första hand till att övergripande se över lokalisering och utformning för bebyggelse och allmän plats. Bebyggelsens innehåll ses över på en mer detaljerad nivå i kommande detaljplaneskede då markanvändningens lämplighet ska prövas. Vid detaljplaneläggning ska även bebyggelsens höjder och utformning ses över på en mer detaljerad nivå och utredningar, bland annat inklusive solstudier, ska göras.

Kommunen ser positiva aspekter med att införa grönska i staden, bland annat kopplat till upplevelsen av gaturummet samt kopplat till biologisk mångfald och mikroklimatet. Kommunen arbetar med att ta fram en grönytefaktor (GYF) som fungerar som ett verktyg vid markanvisningar så att det, så långt som möjligt, kan säkerställa att bebyggelse sker med integrerad grönska. Vad gäller grönska på kvartersmark äger kommunen en



begränsad andel av ytan och har inte samma rådighet att reglera denna typ av överenskommelser i avtal med externa parter.

I planprogrammet föreslås en tät bebyggelsestruktur i enlighet med kommunens översiktsplan, vilket skapar förutsättningar för en levande stad och effektiv markanvändning. Bebyggelsen avses att placeras så att den förhåller sig väl gentemot omkringliggande gator. Byggnadshöjder avgörs bland annat av storleken på kvarteren och gatornas bredder då detta har stor inverkan på upplevelsen av gaturummet.

Detaljplaneläggningen är beroende av ett antal aspekter och föranleds bland annat av politiskt beslutade planuppdrag. Förhoppningen att de första planuppdragen kan ges i samband med planprogrammets godkännande. Då kommunen har åtaganden kopplade till Sverigeförhandlingen är ambitionen att utvecklingen sker löpande och successivt, prioriterat i stationsnära lägen, åtminstone fram till år 2035. Det gäller samtidigt att planläggning och byggnation går i linje med den växande efterfrågan. Kommunen ser positivt på att i så stor utsträckning som möjligt tillfälligt nyttja de fastigheter som står i träda inför exploatering. Dessa skulle bland annat kunna användas för konstprojekt, parker, aktivitetsytor eller annat.

På grund av de omfattande ombyggnationerna kan störningar kopplade till byggprocessen väntas, såsom byggtransporter med mera. Kommunen, exploitörer och

byggherrar ska verka för att minimera störningar i så stor utsträckning som möjligt.

Grönska och park

Mer grönska och fler gröna ytor föreslås.

En iordningställd park önskas i området längst ned inom programområdets sydöstra del. Detta önskas inte bli en baksida gentemot den befintliga bostadsbebyggelsen söder om programområdet. Gemensam parkartad yta med exempelvis grill- och lekmöjligheter föreslås

Kommentar

Kommunen ser positivt att i så stor utsträckning som möjligt integrera grönska i stadsrummet. I planprogrammet föreslås ytan längs ned inom programområdets sydöstra del användas för mer småskalig bostadsbebyggelse i syfte att naturligt ansluta till befintliga bostadshus söder om programområdet. För att skapa tydliga gränser mellan privat och offentlig mark ser kommunen att ytan med fördel används som kvartersmark. En kvarterspark föreslås istället ligga centralt och lättillgängligt i den föreslagna kvartersstrukturen.

Hållbarhet

Klassiska stenhus lyfta som ett bra exempel på hållbar bebyggelse.

Fastighetsnära insamling av returemballage föreslås prioriteras och framhållas ytterligare i planprogrammet.

Kommentar

Bebyggelsens utformning och material kommer att hanteras i samband med detaljplaneläggning.

Efter samrådet har vidare utredning gjorts kring områdets avfallshantering. Det finns ett behov av fastighetsnära insamling inom programområdet, vilket beskrivs i programhandlingen. Behovet av eventuella nya placeringar av återvinningsstationer ska utredas på en strategisk nivå och följas upp under kommande detaljplaneläggning.



Service och näringsliv

Aktiva bottenvåningar för handel i föreslagen ny bebyggelse längs Västra Banvägen tros inte vara av intresse för näringsidkare. Anledning till detta är att området anses vara långt ifrån övrig centrumverksamhet och lämpliga parkeringsytor.

Fler ateljéer för konstnärer och kreativa verksamheter i gatuplan föreslås.

Ett nytt kommunhus inom programområdet anses bidra till stadslivet.

Kommentar

Planprogrammet syftar till att, på ett övergripande sätt, visa de möjligheter som finns inom programområdet och under programarbetets gång är bedömningen att föreslagen bebyggelse norr om Västra Banvägen främst lämpar sig som verksamhetslokaler och kontor, bland annat i och med närheten till Roslagsbanans spår. I detaljplaneskedet ska lämplig markanvändning inom centrumområdet utredas ytterligare och i det skedet ska behovet av och lämpligheten för verksamhetslokaler på olika platser utredas vidare, bland annat i relation leverans- och parkeringsmöjligheter. Kommunen ser positivt på att möjliggöra lokaler för olika kreativa

verksamheter. Bebyggelsens innehåll prövas på en mer detaljerad nivå i detaljplaneskedet och bygglovsskedet och regleras i detaljplan. Kommunen instämmer att ett nytt kommunhus skulle bidra till stadslivet och avser att utreda förutsättningarna för ett nytt kommunhus centralt i Åkersberga.

Vattenfrågor och skärgårdsidentitet

Planerna beskrivs sakna innovativ integrering av vatten i de offentliga miljöerna, vilket är ett av projektets mål.

Begreppet "angöring" förklaras som felaktigt använt i programhandlingen.

Åkersberga vidhålls inte vara en skärgårdsstad.

Skepsis uttrycks till att bredda kanalen då området mellan väg 276 och Roslagsbanan är ett bullerutsatt område.

Kanalen önskas rustas upp och mer fokus föreslås läggas på detta då det anses höja kvalitén på Åkersberga centrum.

Kommentar

Åkersberga ligger i nära anslutning till skärgården, vilket inte är den primära upplevelsen av tätorten i dagsläget. Kommunen hoppas på att kunna stärka denna koppling i framtiden så att Åkersberga på ett tydligare sätt kan uppfattas som en stad med vatten och skärgårdsidentitet.

Kommunen ser att mer detaljerade förslag kring integrering av vatten i offentliga miljöer ses över i detaljplaneskedet men har även utrett förutsättningarna för detta under programarbetets gång i en fördjupad dagvattenutredning. Även möjligheten att utveckla området vid kanalen mellan väg 276 och Roslagsbanan, bland annat med bryggplatser, görs i nästa planerings-skede. I det arbetet ingår även att se över möjligheterna att dämpa bullernivåer och på övriga sätt minimera eventuella störningar. Kommunen önskar att tillskapa en miljö som är trevlig att vistas på vid kanalen, vilket även beskrivs i programhandlingen. Förslag på hur det kan göras tas fram i nästa skede av planprocessen.

I Svenska Akademiens ordbok lyftes första gången år 1877 att angöring hänvisar till att lägga till vid exempelvis en kaj eller brygga. Då begreppet riskerar att leda till feltolkningar ser kommunen ändå anledning att ändra skrivningarna i programhandlingen där det istället står att bryggplatser föreslås.

2. Förslag till revideringar av planprogrammet

Utifrån de synpunkter som inkommit har ett antal revideringar genomförts. Nedan punktas genomförda ändringar upp.

- Programområdesgränsen har ändrats till att inkludera ytterligare fastigheter som ägs av bland annat BRF Spåret och Filadelfiakyrkan. Området benämns som ett utredningsområde för ny bebyggelse och möjligheterna att bidra till en mer effektiv markanvändning inom området. Vilken typ av bebyggelse som är lämplig ska utredas vidare i nästa planeringsskede. Då vissa delar av det gällande området utgör kulturhistoriskt värdefull bebyggelse har information om detta adderats i programhandlingen.
- Roslagsbanans riksintressestatus har tydliggjorts samt att information har lagts till om att riksintresset ska beaktas i detaljplaneskedet.
- Tillägg har gjorts i programhandlingen om hur strandskydd ska hanteras i detaljplaneskedet, inklusive en övergripande beskrivning av

särskilda skäl för att upphäva strandskydd vid Åkers kanal. Information om att tillstånd vad gäller vattenverksamhet behöver sökas i Mark- och miljödomstolen har lagts till.

- Förtydligande har gjorts kring fördelarna med föreslagen bebyggelsestruktur i förhållande till buller.
- Förtydligande har gjorts kring arbetet med samt resultaten av åtgärdsvalsstudien för väg 276 samt en beskrivning av de resultat som berör programarbetet.
- Förtydligande att väg 276 utgör en genomfartsväg med regional betydelse.
- Förtydligande av vikten att bidra till att skapa en trygg stadsmiljö i alla planeringsskeden.
- Förtydligad beskrivning att befintliga verksamheter så långt som möjligt önskas behållas i området men i den nya kvartersformen.

- Mer konkreta förslag kring resecentrums utformning har tagits bort från programhandlingen då fördjupad utredning krävs för att veta vilken lösning som är den mest lämpliga för centrala Åkersberga. I programhandlingen beskrivs kommunens ambitioner med resecentrumets funktioner samt att ytanspråket för den nya terminalen markeras i kartorna.
- Förtydliganden har gjorts att bussnätet kan komma att ändras i framtiden, exempelvis att busstrafik kan komma att bli aktuellt på Stationsvägen, samt att detta behöver utredas vidare.
- De föreslagna förlängning av Bergavägen som skulle korsa väg 276 i en cirkulationsplats och löper vidare och ansluter mot Stationsvägen har tagits bort från programhandlingen. Trots att vägen medges enligt gällande detaljplan har senare utredningar visat att vägen inte är av överhängande betydelse för trafikflödet och vägnätet som stort. För att undvika ytterligare



barriäreffekter inom centrumområdet har den tidigare föreslagna vägen tagits bort, och istället ser kommunen att det är viktigt att fokusera på tillgängligheten för gång- och cykeltrafik, att skapa tydliga kopplingar mellan Åkersberga centrum och Åkers kanal samt att till skapa en attraktiv offentlig plats vid vattnet.

- Tidigare föreslagen plankorsning för motorfordon vid Luffarbacken har tagits bort som förslag då möjligheten att genomföra detta ses som begränsad, dels med tanke på begränsat utrymme för magasinlängder för väntande biltrafik på respektive sida av järnvägen. Region Stockholms Trafikförvaltning arbetar med att ersätta plankorsningar med planskilda korsningar i syfte att öka trafiksäkerheten och skapa jämnare trafikflöden. Dock föreslås ingen planskild korsning i detta läge då detta inte bedöms som ett möjligt alternativ med tanke på befintlig vägstruktur och bebyggelse samt för bussarnas framkomlighet. Då passager över järnvägsspåren ses som en överhängande del i att överbygga barriärer

behåller kommunen förslagen om att behålla denna för gång- och cykeltrafik och till skapa nya plankorsningar för gång- och cykeltrafik vid Luffarbacken, Neptunivägen och Orionvägen.

- Tydliggörande har gjorts kring exempel på frågor som behöver utredas vidare i detaljplaneskedet.
- Information har lagts till om att träd inte får placeras så de innebär risk för lövhalka på järnvägsspåren samt att utvecklingen inte får begränsa räddningstjänstens framkomlighet eller åtkomlighet.
- I avsnittet om planprogrammets genomförandetid har information om kommunens åtaganden kopplat till Sverigeförhandlingen lagts till.
- Förtydligande kring synen på varutransporter har gjorts i programhandlingen.
- Kommunens ambitioner kring åtgärder utmed väg 276, såsom önskemål hur stråket som löper

över vägen i nordsydlig riktning vid den västra tunnelmynningen kan utvecklas samt hur den befintliga cykelpassagen under cirkulationsplatsen vid väg 276/Margretelundsvägen har tydliggjorts.

- Förtydligande har gjorts kring att kommunen avser att överta huvudmannskapet för hela Västra Banvägen.
- Information om att mobilitetshus kan vara ett alternativ till boendeparkering under mark eller upphöjda gårdar har adderats.
- Tillägg har gjorts med mer detaljerad information kring hur dagvatten och skyfall ska hanteras såväl inom som utanför programområdet.
- Planprogrammets Del 3 har kompletterats utifrån information som framkommit i en fördjupad hållbarhetsbedömning. Denna har tillsammans med ett hållbarhetsprogram bilagts programhandlingen.

3. Länsstyrelsens samrådsyttrande



Enheten för planfrågor
Maria Kjell-Andrén

SAMRÅDSYTTRANDE

Datum
2019-02-20

Beteckning
402-2266-2019

Österåkers kommun
Samhällsbyggnadsförvaltningen
plan.exploatering@osteraker.se
KS 2012/0484-212

1 (9)

Planprogram för Åkersberga stad – centrumområdet, Österåkers kommun

Österåkers kommun har översänt förslag till planprogram, upprättat i november 2018, till Länsstyrelsen för samråd. Syftet med planprogrammet är att lägga en grund för att utveckla centrala Åkersberga till en modern stad med småstadskaraktär. Förslaget till planprogram innehåller bland annat ytor för ca 1 000 nya bostäder, ca 12 000 kvm BTA handel och ca 3 000 kvm BTA kontor.

Kommunen har i en tidigare behovsbedömning bedömt att planen kan antas medföra betydande miljöpåverkan men har ännu inte upprättat en strategisk miljöbedömning utan avser att göra det i kommande detaljplaner.

Av 5 kap. 14 § PBL följer att Länsstyrelsen under samrådet särskilt ska ta till vara och samordna statens intressen, verka för att riksintressen enligt 3 och 4 kap. miljöbalken tillgodoses, att miljö kvalitetsnormer enligt 5 kap. miljöbalken följs och att strandskydd enligt 7 kap. miljöbalken inte upphävs i strid med gällande bestämmelser, verka för att sådana frågor om användningen av mark- och vattenområden som angår två eller flera kommuner samordnas på ett lämpligt sätt, och verka för att en bebyggelse eller ett byggnadsverk inte blir olämplig med hänsyn till människors hälsa eller säkerhet eller till risken för olyckor, översvämning eller erosion. Vidare ska länsstyrelsen också ge råd om tillämpningen av 2 kap. PBL samt i övrigt ge råd om tillämpningen av PBL om det behövs från allmän synpunkt.

Länsstyrelsens synpunkter

Sammanfattande bedömning

Länsstyrelsen ser att det är positivt att kommunen har tagit fram ett övergripande program med målsättningen att utveckla centrala Åkersberga till en modern stad med småstadskaraktär. Programförslaget belyser flera viktiga planeringsförutsättningar och Länsstyrelsen anser att vissa frågor är särskilt viktigt att utreda och ta hänsyn till inför kommande detaljplanearbeten - såsom riksintressen för kommunikationer och kulturmiljövården, miljö kvalitetsnormer för luft och vatten samt hälsa och säkerhet. Föreslagen bebyggelse planeras längs med Roslagsbanan samt väg 276 vilket innebär att bebyggelsen behöver placeras och utformas med hänsyn till buller- och riskfrågor.

Postadress Länsstyrelsen Stockholm Box 22067 104 22 Stockholm	Besöksadress Regeringsgatan 66	Telefon 010-223 10 00 Fax 010-223 11 10	E-post/webbplats stockholm@lansstyrelsen.se www.lansstyrelsen.se/stockholm
---	--	--	---



2 (9)

SAMRÅDSYTTRANDE

Datum 2019-02-20
Beteckning 402-2266-2019

Kommunen avser att komplettera programmet innan godkännandet med en utvecklad hållbarhetsbedömning där många av konsekvenserna för ovanstående frågor beskrivs. Länsstyrelsen anser att det är positivt att aspekterna tas upp på programnivå, men anser att kommunen med fördel borde avvaktat med programsamrådet tills samtliga utredningar och bedömningar var gjorda. På så sätt hade kommunen kunnat göra bedömningar och avvägningar redan i programskedet och haft ett bättre stöd i kommande planarbete.

Länsstyrelsen lämnar även rådgivande synpunkter kring hur kulturmiljön bör beaktas, om sociala frågor samt information om tillstånd för vattenverksamhet.

Prövningsgrunder enligt 11 kap. 10 § PBL

Länsstyrelsen har, i detta skede, följande synpunkter på de områden som Länsstyrelsen senare har att bevaka enligt 11 kap. 10 § PBL vid detaljplaneskedet. Synpunkterna syftar till att ge kommunen underlag och råd inför nästa skede i planeringen. Kommunen får på så sätt möjlighet att förtydliga och/eller komplettera planförslaget, så att ett statligt ingripande kan undvikas.

Riksintressen*Riksintresse för kommunikationer - Roslagsbanan*

Roslagsbanan är av riksintresse för kommunikationer. Det innebär bl.a. att den ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningen. I programhandlingen redovisas bebyggelse inom skyddsavståndet från Roslagsbanan och kommunen behöver därför visa på att kommande detaljplaner tillgodoser riksintresset. Länsstyrelsen anser att kommunen behöver redovisa resultatet av den riskbedömning som gjorts gällande avstånd till Roslagsbanan, vilket även kommenteras i avsnitt nedan gällande risker.

Riksintresse för kulturmiljövården - Åkers kanal

Åkers kanal är av riksintresse för kulturmiljövården enligt 3 kap. 6§ miljöbalken. Länsstyrelsen bedömer att en utveckling av Åkersbergas centrala delar inte kommer beröra förståelsen och upplevelsen av riksintresset Åkers kanal (AB 62), då planområdet ligger utanför riksintressets avgränsning och dess centrala, värdebärande delar. Kortfattat utgörs riksintressets uttryck av kanalens slussanläggningar, Slussholmen, kanalsträndarnas trädrader och vägstråk, Åkersbros tidigare kommunikationscentrum med tillhörande bebyggelse samt det kulturpräglade landskapet med fornlämningar kring Ekbacken. Däremot vill Länsstyrelsen betona värdet av att kommunen i det kommande planarbetet förhåller sig till kanalmiljöns värden och karaktär vid förändringar av den del av kanalen som ligger inom planområdet, då kanalmiljön hänger ihop och i sin helhet har värden för ortens kulturmiljöidentitet.

3 (9)

SAMRÅDSYTTRANDE

Datum 2019-02-20
Beteckning 402-2266-2019

Strandskydd

Det framgår inte av programhandlingen hur kommunen avser att hantera strandskyddet. I en detaljplan får kommunen upphäva strandskyddet om det finns särskilda skäl för det och om intresset av att ta området i anspråk på det sätt som avses i planen väger tyngre än strandskyddsintresset. Länsstyrelsen vill poängtera att utgångspunkten i strandskyddsbestämmelserna är att byggnader, anläggningar, grävningsarbeten eller anordningar är förbjudna.

Om vattenområden kommer överbryggas kan de behöva planstöd genom en bestämmelse i plankartan, om strandskyddet ligger kvar.

Miljö kvalitetsnormer*Miljö kvalitetsnormer för luft*

Länsstyrelsen ser positivt på att kommunen ska ta fram luftkvalitetsutredningar för detaljplaner där det finns risk att miljö kvalitetsnormer för luft kommer att överskridas. I takt med kommunens utveckling förväntas trafikmängden öka i framtiden. De teoretiska spridningsberäkningarna av luftföroreningar ska baseras på prognoser av trafikflöden för år 2040 så att det kan jämföras med nuvarande situation. Eventuella åtgärder för att minska halterna av luftföroreningar behöver tas fram ifall kommunen bedömer att miljö kvalitetsnormer för luft ej kommer att följas. Kommunen behöver till nästa skede redovisa om det finns risk för att miljö kvalitetsnormer för PM10 kommer att överskridas i planområdet.

Miljö kvalitetsnormer för vatten och dagvattenhantering

Från planprogrammets underlag framgår det att närområdet till Åkers kanal i hög grad har byggda stränder. Kommunen har inte presenterat underlag som belyser hur de stora utbyggnadsplanerna påverkar möjligheten att följa miljö kvalitetsnormer för vattenförekomsterna som berörs och hur eventuella risker för försämringar av status kommer att hanteras. I samband med presentationen av dagvattenfrågor i programhandlingen saknas en beskrivning av var marken lämpar sig bäst för gemensamma dagvattenåtgärder och hur dessa kommer att säkerställas för nödvändiga åtgärder för rening och fördröjning av dagvatten.

Kommunen bedömer att utvecklingen i området inte kommer att innebära en större andel hårda ytor och därmed inte riskera att orsaka större dagvattenflöden (s 59, programhandlingen). Kommunen behöver utveckla denna bedömning. Vid bedömningar av dagvattnets påverkan på vattenförekomsternas status ska även effekter av dagens dagvattenhantering ingå. Det är positivt att kommunen kommer att utreda flera lösningar som kan bidra till en bättre dagvattenhantering för hela



SAMRÅDSYTTRANDE

Datum 2019-02-20
Beteckning 402-2266-2019

Hälsa och säkerhet

Förorenade områden

Länsstyrelsen är positiv till att kommunen beskriver att misstänka markföroreningar orsakade av tidigare verksamheter ska utredas och vid behov åtgärdas. Detta ska vara utrett och riskbedömt till nästa planskede för att säkerhetsställa att risken minimeras för människors hälsa.

Farligt gods och urspårning

Länsstyrelsen anser att det är positivt att kommunen har identifierat de risker som kan förekomma i programområdet gällande farligt gods och urspårning. Länsstyrelsen har inte tagit del av någon riskanalys för programsamrådet.

Länsstyrelsen kan identifiera att förhöjd risk finns för både befintlig och planerad bebyggelse belägen ovanpå och intill väg 276 samt Roslagsbanan. Riskerna utgörs framförallt av att väg 276 utgör en sekundär transportled för farligt gods samt risk för urspårning av tåg på Roslagsbanan. Länsstyrelsen anser att kommunen behöver ta särskild hänsyn till den bebyggelse som finns ovanpå väg 276 med de risker som förekommer, i det fortsatta riskhanteringsarbetet. I programhandlingen redovisas även förslag på ny bebyggelse inom skyddsavståndet för Roslagsbanan och väg 276. Kommunen behöver i nästa skede redovisa samtliga skyddsåtgärder som krävs för att bebyggelse inom skyddsavståndet ska vara lämplig. Eventuella skyddsavstånd och/eller skyddsåtgärder ska regleras i kommande planhandlingar.

Översvämning och skyfall

Kommunen har i programhandlingen redovisat 100-årsregn med klimatkoefficient 1,25 utifrån nuläge. Kommunen behöver utreda och redovisa vart vattnet tar vägen samt ansamlas vid 100-årsregn med klimatkoefficient utifrån den tillkommande bebyggelsen i programförslaget. Viktigt att beakta är att vattnet inte får avrinna så att övriga byggnader och viktig infrastruktur utanför planområdet blir översvämmade. Kommunen behöver även beakta de lågpunkter som finns i området, vilket även nämns i programhandlingen.

Åkers kanal

Kommunen ska med hänsyn till Åkers kanal ta hänsyn till beräknat högsta flöde (BHF) och de översvämningrisker som vattendraget kan medföra. Länsstyrelsen har tagit fram *Rekommendationer för lägsta grundläggningsnivå längs vattendrag och sjöar i Stockholm län- med hänsyn till risken för översvämning*, som rekommenderar att ny sammanhållen bebyggelse bör placeras ovanför nivån för beräknat högsta flöde. Även bebyggelsens grundläggning/grundkonstruktion behöver placeras på sådant sätt i förhållande till vattendraget att den inte riskerar att hamna under den rekommenderade nivån. Normalt bör inte underkant på grundsula eller platta (grundläggningsnivån) tillåtas under den angivna nivån, men avsteg kan göras i vissa fall exempelvis om grundkonstruktionen är vattentät. I planhandlingarna ska en beskrivning framgå av hur vattennivån vid ett beräknat högsta flöde förhåller sig till nivån för den planerade grundläggningen samt hur

SAMRÅDSYTTRANDE

Datum 2019-02-20
Beteckning 402-2266-2019

vattennivån kan reduceras genom åtgärder. Länsstyrelsen anser att detta behöver redovisas i planhandlingarna i nästa planskede.

Markstabilitet

Av plan- och bygglagen följer att det åligger kommunen att utreda markens lämplighet utifrån bland annat risken för ras och skred. Kommunen behöver ta hänsyn till att de geotekniska egenskaperna kan komma att ändras i ett framtida blötare och varmare klimat. I detaljplanen ska det vara klarlagt att markanvändningen är lämplig utifrån geotekniska aspekter och med vilka motiv kommunen gör denna bedömning. I programhandlingen nämner kommunen att delar av området består av leryttja och gyttjelera, vilket kan föranleda risk för ras och skred. Kommunen ska utreda riskerna vidare i kommande planskede. Kommunen behöver då även ta hänsyn till markstabiliteten och erosionsrisken vid Åkers kanal.

Buller

Enligt 2 kap. 6 a § PBL, ska bostadsbyggnader vid planläggning lokaliseras, placeras och utformas med hänsyn till möjligheterna att förebygga olägenheter för människors hälsa i fråga om omgivningsbuller. För att bedöma om kravet på förebyggande av olägenheter för människors hälsa är uppfyllt, ska bestämmelserna i *Förordning (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader* tillämpas.

Väg 276 och Roslagsbanan är två bullerkällor som förekommer inom programområdet. Länsstyrelsen vill poängtera att bostadsbebyggelsen ska utformas och placeras med utgångspunkt att bästa möjliga ljudmiljö ska uppnås. Även utformning av gator, torg och bullerdämpande åtgärder behöver ses över för att skapa en trevlig och bullerdämpad miljö även för de som vistas inom programområdet.

Rådgivande synpunkter

Samrådet ska syfta till att få fram ett så bra beslutsunderlag som möjligt och att ge möjlighet till insyn och påverkan. Kommunen bör med hänsyn till synpunkterna fundera över om och hur planens utformning eventuellt kan ändras.

Översvämning och skyfall

Länsstyrelsen i Stockholms län har tagit fram en lågpunktskartering för länet som visar var i landskapet vatten kan ansamlas vid kraftig nederbörd. Lågpunktskarteringen kan användas som aktsamhetskarta där kommunen sedan kan göra en mer detaljerad kartering över problemområden. Länsstyrelsen vill upplysa om att karteringen finns tillgänglig i Länsstyrelsens WebbGIS: <https://ext-geodatakatalog.lansstyrelsen.se/GeodataKatalogen/>



6 (9)

SAMRÅDSYTTRANDE

Datum 2019-02-20
Beteckning 402-2266-2019

<https://www.lansstyrelsen.se/stockholm/tjanster/publikationer/2018/rekommendationer-for-hantering-av-oversvammning-till-foljd-av-skyfall.html>

Länsstyrelsens vill även upplysa om skriften *Rekommendationer för lägsta grundläggningsnivå längs vattendrag och sjöar i Stockholms län – med hänsyn till risken för översvämning*:

<https://www.lansstyrelsen.se/download/18.4771ab7716298ed82ba6ec3e/1526068443560/Fakta%202017-1%20L%C3%A4gsta%20grundl%C3%A4ggningsniv%C3%A5%20vid%20vattendrag%20och%20sj%C3%B6ar.pdf>.

Markstabilitet

SGU, SGI och MSB har gemensamt tagit fram ett underlag som visar förutsättningar för skred i finkorniga jordarter. Underlaget kan användas i tidiga skeden av planprocessen för stabilitetskartering och riskbedömning. I kartvisaren kan ses att delar av det aktuella programområdet pekas ut som aktsamhetsområden; de områden där det finns förutsättningar för att skred i finjord kan ske. Informationen är tänkt att användas för att peka ut områden där ytterligare bedömningar och undersökningar kan behövas tas fram. Länsstyrelsen vill upplysa kommunen att detta underlag finns tillgängligt via <http://gis.swedgeo.se/rasskrederosion/#>.

Tillgänglighet för Räddningstjänst

Länsstyrelsen anser att kommunen bör se till att tillgänglighet finns för räddningstjänst med insatsvägar, uppställningsplatser och framkomlighet.

Föreerade områden

I Länsstyrelsens databas över potentiellt föreerade områden, EBH-stödet, finns det idag 24 objekt registrerade inom programområdet som delvis nämnts i planhandlingarna. Det kan även ha funnits andra miljöfarliga verksamheter på platsen som inte Länsstyrelsen har någon kännedom om. Länsstyrelsen anser att föreningssituationen bör utredas och bedömas i ett tidigt skede i planprocessen för att undvika att detaljplanprocessen försenas samt för att minska riskerna för spridning och exponering av föreningar vid markgrepp och förändrad markanvändning. Tillsynsmyndigheten bör involveras så snart som möjligt i processen.

Byggnadstekniska åtgärder bör inte vara en förutsättning för att boende och andra ska kunna vistas i planerad bebyggelse utan risk för hälsan. Detta eftersom sådana riskreduktionsåtgärder ställer stora krav på att teknikens funktion bibehålls under den tid föreningssituationen kvarstår, vilket ofta är under en mycket lång tid. Föreerade områden där spridningsförutsättningarna kan förändras av extrem nederbörd på grund av klimatförändringar bör också uppmärksammas. Detta på grund av att det kan leda till en ökad grund- och ytvattennivå som kan medföra ökad utlakning av föreningar. Eventuella utredningar och åtgärder ska ske i samråd med tillsynsmyndigheten.

7 (9)

SAMRÅDSYTTRANDE

Datum 2019-02-20
Beteckning 402-2266-2019

Kulturmiljö

Programmet beskriver en vision om en tätbebyggd småstad. Det kommer innebära en ganska stor förändring av orten, men förtätningen är en fortsättning på en utveckling som pågått senaste årtionden. Programområdet angränsar till flera utpekade kulturmiljöer av lokalt intresse, utpekade i kommunens kulturmiljöprogram. Ett av dessa områden är miljö nr 18, Bergaskolan med kyrkligt centrum och det gamla kommunalhuset från 1950-talet. Sistnämnda hus ligger inom programområdet. Söder om Västra banvägen ligger ett punkthusområde från omkring 1960 som är utpekat i kulturmiljöprogrammet, miljö nr 21, och norr om programområdet finns ett mindre villaområde, Länsmansvägen, kulturmiljö nr 17. I det fortsatta arbetet finns det anledning att beskriva förhållningssätt till hur centrumutvecklingen ska möta befintliga kulturmiljöer och dess strukturer samt konsekvenserna av utvecklingsförslaget.

I programmets beskrivning av konsekvenserna på kulturmiljövärden sägs att den äldre förortslänkade bebyggelsen till viss del kommer mista sitt sammanhang. Det är bra om man i det fortsatta arbetet specificerar berörda kulturvärden inom området i en förundersökning/inventering, för att fånga in enskilda objekt och strukturer av lokalt kulturmiljövårdsintresse som inte har pekats ut som helhetsmiljöer i kulturmiljöprogrammet. Inventeringen blir ett underlag i planarbetet för hanteringen av kulturvärden och utformningen av den nya bebyggelsen.

Social hållbarhet

Till programförslaget har en hållbarhets- och konsekvensbedömning gjorts. Länsstyrelsen delar uppfattningen att programförslaget kan ge möjligheter för utveckling av stadsliv och det är positivt att kommunen anger att utvecklingen av Åkersberga centrum ska vägledas av miljö kvalitetsmålet God bebyggd miljö. Länsstyrelsen anser i övrigt att programhandlingen utgör ett bra underlag för riktlinjer för en mer hållbar social planering av området. Förutom ett mer levande stadsliv, med människor i fokus, snarare än bil, har kommunen också lyft betydelsen av grönområden, biologisk mångfald, rörelse, konst, kultur m.m. Kommunen har även belyst betydelsen av flerfunktionsblandning, såsom kulturverksamhet, förskolor, idrott och bad. Länsstyrelsen vill lämna medskicket att den inriktning som finns med i programförslaget ska medfölja in i detaljplaneskedet. Det är också viktigt att de verksamheter som anges behövas, men inte finns i området idag inte försvinner mellan programskede och detaljplaneskede, såsom exempelvis förskolor.

Då det anges i programhandlingen att programområdet kommer innehålla en blandning av olika sorters bostäder med variation i såväl storlek som upplåtelseform, är även detta något Länsstyrelsen anser kommunen gärna får visa på hur det ska säkerställas, då det inte går att reglera i detaljplan.

8 (9)

SAMRÅDSYTTRANDE

Datum 2019-02-20
Beteckning 402-2266-2019

Det är bra att kommunen i hållbarhetsbedömningen lyfter de svagheter som finns med förslaget. Länsstyrelsen saknar dock ett resonemang kring hur de delar av visionen om social hållbarhet, som inte går att reglera i detaljplan, ska följas upp.

Barnperspektivet

Länsstyrelsen ser ett behov av att vid fortsatt planering föra ett vidare resonemang kring barnperspektivet. Det är viktigt att de konflikter som kan uppstå i en tät stadsmiljö mellan önskan om en bebyggelsegrad och barns behov synliggörs. Inom programområdet finns idag varken skolor eller förskolor. Länsstyrelsen anser att det är särskilt viktigt att en tillräcklig yta av god kvalitet för utevistelse för förskolebarn och skolelever pekas ut i programmet och säkerställs vid kommande detaljplanering.

Övriga synpunkter*Vattenverksamhet*

Utifrån samrådshandlingen bedömer Länsstyrelsen att anläggandet av hamn och utvidgandet av Åkers kanal innefattar ett tillståndskrav vad gäller vattenverksamhet och att tillstånd behöver sökas i Mark- och miljödomstolen. Planeras andra åtgärder som berör vattenområdet, såsom till exempel brygganläggningar längs kanalen eller liknande, ska även de tas med i tillståndsansökan.

Formalia

På sidan 72, tredje stycket, står det att "*planområdet kommer att ändras från mindre känslig markanvändning (MKN)*". Det borde stå "*planområdet kommer att ändras från mindre känslig markanvändning (MKM)*".

Behovsbedömning

Kommunen har i en tidigare behovsbedömning, daterad den 13 november 2018, bedömt att programförslaget kan antas medföra betydande påverkan på miljön. Länsstyrelsen delade kommunens bedömning i vårt yttrande daterat 26 november 2018. Kommunen beskriver i programmet att undersökningar (behovsbedömningar) ska göras för varje enskild detaljplan och där utvecklingen bedöms innebära betydande miljöpåverkan ska miljöbedömningar genomföras i enlighet med 6 kap. 9 § miljöbalken. Samråd ska hållas med Länsstyrelsen om den strategiska miljö-bedömningens avgränsning och omfattning enligt 6 kap. 11-18 §§ miljöbalken.

9 (9)

SAMRÅDSYTTRANDE

Datum 2019-02-20
Beteckning 402-2266-2019

Beslut i detta ärende har fattats och godkänts digitalt av planchef Tatjana Joksimović, och planhandläggare Maria Kjell-Andrén, föredragande.

Kopia:

JK, SL, HH (Map), HF, ES, SL (Ms), JA (SBk)

