

Planprogram för Åkersberga stad – centrumområdet

Godkännandehandling, 2019-10-02



Organisation

Planprogrammet för *Åkersberga stad – centrumområdet* har tagits fram av en projektgrupp under ledning av Samhällsbyggnadsförvaltningen på Österåkers kommun.

Kommunens projektgrupp

- Anna Forssén, planarkitekt & projektledare
- Matilda Fjäder, miljöplanerare
- Josefine Wigström, trafikplanerare
- Daniel Jäderland, infrastrukturstrateg
- Joakim Palm, trafikingenjör
- Nina Andersson, exploateringsingenjör
- Melissa Feldtmann, miljö- och hälsoskyddsinspektör
- Elin Dagerhamn, landskapsarkitekt
- Hélène Littke, landskapsstöd (Ekologigruppen AB)
- Tomas Wikander, projektledare anläggning

Styrgrupp

- Kent Gullberg, förvaltningschef
- Maria Bengs, planchef
- Maria Ulvsgård, stadsarkitekt och bygglovschef
- Anna Anderman, väg- och trafikchef
- Fredrik Nestor, exploateringschef
- Krister Sernbo, strategisk planeringschef
- Kristina Eineborg, näringslivs- och utvecklingsdirektör

Roslagsvatten AB

- Ewa Holmquist Sundman
- Ulf Kjellberg
- Nina Lamberg
- Dennis Olsson

Konsulter

Structor FM projektutveckling

- Peter Stenberg, projektstrateg

Underlag för planprogrammet har tagits fram av:

&Rundquist arkitekter

- Henrik Rundquist
- Johanna Hellström

Ramböll

- Carl Chytraeus

Tidigare medarbetare på kommunen som har bidragit till det tidiga arbetet med planprogrammet: Lars Barrefelt, stadsarkitekt; Sofia Holmgren, planarkitekt; Kristina Eriksson, miljöstrateg; Mårten Pebrsson, miljöplanerare; Johanna Nützmänn, trafikplanerare; Leif Sörensson och Andrea Lundin, exploateringsingenjörer.

Åkersberga blir en modern stad med småstadskaraktär

År 2040 är Åkersberga en attraktiv och modern stad med småstadskaraktär.
– Översiktsplan för Österåkers kommun 2040

Österåker är en expansiv del av Stockholmsregionen och befolkningsutvecklingen är högre än regionens genomsnitt. Kommunens attraktivitet beror mycket på kommunens skärgård, den förbättrade spårtrafiken till centrala Stockholm och närheten till Arlanda. I kommunen bor i dagsläget ca 45 000 invånare. Kommunens mål är att ha 70 000-75 000 invånare år 2040. Till samma år ska kommunen möjliggöra 7 000 nya bostäder och 7 000 nya arbetstillfällen.

Som en del av kommunens åtaganden i Sverige-förhandlingen är målet att de nya bostäderna ska koncentreras kring stationslägena i kommunen, med fokus kring Åkersberga station och stationerna västerut. För att utvecklingen ska gå i önskad riktning är en gemensam målbild för det framtida arbetet viktigt, vilken beskrivs i kommunens översiktsplan *Stad, skärgård och landsbygd: Översiktsplan för Österåkers kommun 2040*.

Kommunens centralort Åkersberga innehåller en mängd målpunkter, bostäder och verksamheter och det finns goda förutsättningar för framtida utveckling. Programområdet innehåller viktiga platser för kollektivtrafik, mycket verksamheter och handel samt Åkersbergas inomhuscentrum och Åkers kanal.

Utvecklingen av centrumområdet har pågått länge och skett successivt. Redan 2009 togs en vision för centrala Åkersberga fram, vilken anger grundläggande utgångspunkter för utvecklingen av befintligt centrum och visar en levande och tydligt definierad stadsmiljö. Visionen har varit vägledande i arbetet med detta planprogram.





Innehåll

Del I Framtidsbild och utgångspunkter	8	Del 2 Program för centrumområdet	26	Del 3 Hållbarhet och konsekvenser	74
Vision för Åkersberga stad	9	Stadsbyggnadsprinciper	28	Sammanfattning av hållbarhetsbedömningen	76
Bakgrund	14	En attraktiv offentlig miljö	31	Referenser och underlag	82
Programområdet	15	Kommunikationer	43		
Styrdokument och utgångspunkter	21	Bebyggelse	51		
		Verksamheter och service	57		
		Teknisk försörjning	62		
		Genomförande	70		

Läsanvisning

Planprogrammet består av tre delar:

Del 1 beskriver framtidsbilden av Åkersberga stad samt de mål, strategier och fokuspunkter som behövs för att visionen ska kunna uppnås. Den nuvarande markanvändningen beskrivs samt gällande styrdokument och utgångspunkter som ligger till grund för programmet.

Del 2 beskriver förslag till den framtida markanvändningen och utvecklingen inom programområdet. I avsnittet presenteras stadsbyggnadsprinciper, hur den offentliga miljön kan utvecklas och bli mer attraktiv, hur kommunikationer, bebyggelse, verksamheter och service kan utvecklas samt åtgärder vid genomförande av planläggning och exploatering.

Del 3 innehåller en sammanfattning av en för planprogrammet genomförd hållbarhetsbedömning. Kapitlet redogör för planprogrammets konsekvenser utifrån ett hållbarhetsperspektiv.

Inledning

Vad är ett planprogram?

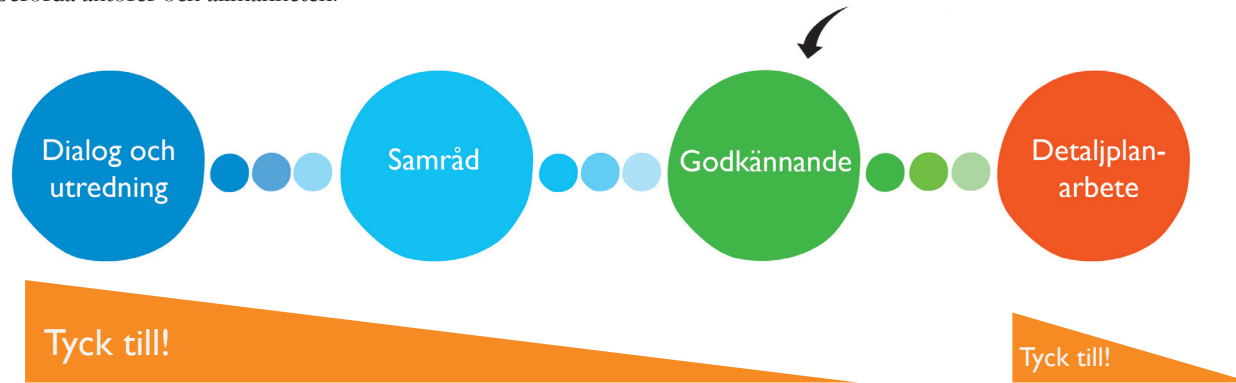
Ett planprogram är ett dokument som ska vara vägledande vid den fortsatta utvecklingen och planläggningen av ett område. Planprogrammet syftar till att föra dialog och förankra utveckling i ett tidigt skede. Vid omfattande förändring av ett större område och dess markanvändning kan det vara nödvändigt att i ett planprogram studera området ur ett bredare perspektiv och ha tidig dialog med berörda innan detaljplanläggning påbörjas. Planprogrammet ska visa på det aktuella områdets förutsättningar samt kommunens och berörda parter intentioner med dess utveckling. Det ska även redovisa förslag till markanvändning, beskriva centrala funktioner, bidra med gestaltungsprinciper samt redovisa de konsekvenser förslaget medför. Programmet ska ge en tydlig bild av den tänkta utvecklingen och skapa en gemensam målbild för berörda aktörer och allmänheten.

Programprocess

Tidig dialog

Programarbetet inleddes under vintern 2013 med en tidig dialog för att få en uppfattning om hur området uppfattas och används samt hur det kan utvecklas. Olika tillvägagångssätt kombinerades för att få ett så brett underlag som möjligt, exempelvis via workshops, intervjuer och enkäter med olika grupper. Slutsatsen av dialogen blev att deltagarna önskar att centrala Åkersberga utvecklas till en levande och grön, småskalig och trygg stadsmiljö med en tydligare koppling till vattnet och naturen. Kulturella inslag och ett trevligt kvällsliv är också viktiga aspekter, liksom fler bostäder och mötesplatser samt aktiviteter för ungdomar. En sammanställning av den tidiga dialogen finns att ta del av på kommunens hemsida.

Här är vi nu!



Programprocessen.

Planprogram för samråd

Efter den inledande dialogen sammanställdes förutsättningar och målsättningar för den fortsatta planläggning i ett förslag till planprogram som ställdes ut på samråd mellan den 14 januari-20 februari 2019. Samrådshandlingen redovisade målen och strategierna för utveckling av programområdet med utgångspunkten i de tankar och idéer som framkommit tillsammans med politiska beslut och kommunens nya översiktsplan. Under samrådet samlades synpunkter på programförslaget in. Då fanns möjlighet för medborgare, fastighetsägare och remissinstanser att uttrycka sina synpunkter på programförslaget och dess innehåll.

Planprogram för godkännande

De synpunkter som inkom vid samrådet har sammanställs i en samrådsredogörelse. Dessa synpunkter låg sedan till grund för den fortsatta bearbetningen av planprogrammet. Ytterligare utredningar och dialog har varit nödvändigt innan det färdiga planprogrammet överlämnades till kommunfullmäktige för godkännande. Efter godkännande fungerar planprogrammet som en grund för det fortsatta planeringsarbetet där detaljplaner successivt tas fram för olika delar av programområdet.



#Åkersbergastad

Under samrådstiden anordnade Österåkers kommuns Samhällsbyggnadsförvaltning en tävling på Instagram där medborgare uppmanades att under hashtaggen **#Åkersbergastad** posta en bild som de tycker representerar de bästa sidorna av centrala Åkersberga.

Kommunens jury utsåg bilden till höger som vinnare i tävlingen. Följande motivering har formulerats för beslutet:

Fotografiet symboliserar på många olika sätt framtidens Åkersberga stad. Den visar på en blandstad då den lyfter såväl verksamheter och bostäder samtidigt som vattenkontakten accentueras. Fotot är tagen ur ett mänskligt perspektiv och visar på attraktiva stråk och mötesplatser i ett höstljus. Samtidigt som bilden visar på Åkersbergas närhet till vattnet symboliserar den även ett överbyggande av barriärer. Bilden visar på hur staden möter vattnet och illustrerar båtliv som är av stor betydelse även på kommunal nivå. Anslutningsvis ska även tilläggas att kommunens jury finner bilden vacker.



Det vinnande bidraget i kommunens Instagram-tävling som illustrerar Åkers kanal, båtlivet och bostäder såväl som verksamheter.
Foto: Susanne Sundström



Förklaring av ord och begrepp

Centrumområdet – synonymt med programområdet, enligt avgränsningen på karta 3 (se sida 15).

Åkersberga – Åkersberga är Österåkers kommuns centralort och utgörs av utvecklingsområdena A och B i karta 1.

Åkersberga stad – Åkersberga stad utgörs av område A i karta 1. Enligt visionen i översiktsplanen är bebyggelsen i Åkersberga stad tät och utgörs av blandad bebyggelse, lokaler, arbetsplatser och attraktiva offentliga platser. Här finns handel och annan service samt Åkersberga station.

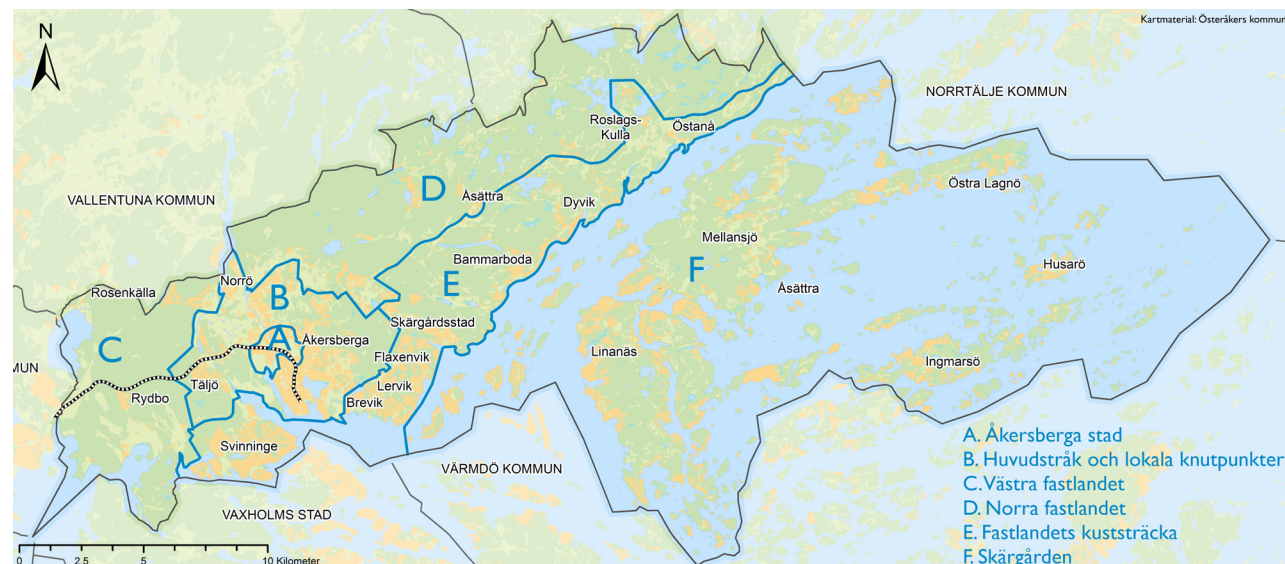
Åkersberga centrum – Åkersberga centrum utgör den kommersiella kärnan i Åkersberga stad med anslutning till Åkersberga station. Åkersbergas inomhuscentrum har två delar; den östra som innefattar den nya centrumbyggnaden och västra centrumet som innefattar det äldre centrumet. Mellan dem ligger det centrala torgområdet Storängstorget.

Åkersberga station – Åkersberga station utgör stationsområdet för Roslagsbanan. En ny detaljplan för Åkersberga station antogs år 2017. Genomförandet av den nya stationen väntas vara färdig våren 2021.

Åkersbergas resecentrum – Åkersbergas resecentrum utgör hållplatsområdet för bussar, strax öster om Åkersberga station. En ny detaljplan för Åkersberga resecentrum väntas upprättas efter planprogrammets godkännande.

Åkersbergas stationsområde – Innefattar både Åkersberga station och Åkersbergas resecentrum.

Stadskärnan – Stadskärnan utgörs av de mest centrala delarna av Åkersberga stad och omfattar ett större område än vad Åkersberga centrum-begreppet innebär. Utöver att innefatta Åkersbergas inomhuscentrum och Storängstorget omfattar det verksamheter och bostäder längs Storängsvägen och Skolvägen såväl som Åkersbergas stationsområde.



Karta 1. Geografiska indelningar enligt Österåkers kommuns översiktsplan.

Del I – Framtidsbild och utgångspunkter





Vision för Åkersberga stad

År 2040 är Åkersberga en attraktiv och modern stad med småstadskaraktär. – Översiktsplan för Österåkers kommun 2040

I framtiden har Åkersberga stad utvecklats stadsmässigt till att vara en mer funktionsblandad och levande stad med fler bostäder, mer grönska och en tydlig koppling till vattnet. Centrala Åkersberga erbjuder mötesplatser och aktiviteter för alla året om, såväl dagtid som kvällstid. Området har utvecklats med attraktiva kvarter med gröna gårdar och lokaler i bottenvåningarna, där det är trivsamt och tryggt att bo och verka. Nya bostäder utvecklas där en blandning av hyresrätter och bostadsrätter eftersträvas. Mer lokaler och underlag för handel, service och andra verksamheter har möjliggjorts i en mångfunktionell stadsbildning. I Åkersberga finns bra kommunikationer och hållbara transportsystem samt attraktiva och trygga offentliga platser och parker. Åkersberga har en tydlig identitet i form av en modern, småskalig skärgårdsstad.

Staden vänds mot havet. Kontakten med Åkers kanal och läget vid vattnet tillvaratas och utvecklas till en tydlig och lockande mötesplats och entré till stadskärnan.

Vid bebyggelsens utformning tas stor hänsyn till dess påverkan på de offentliga platserna, som är av hög kvalitet och bidrar till en levande och trygg stadsdel. Kvalitativa parker och gröna inslag bidrar till trevlighet och trivsamma miljöer inom centrumområdet och en genomarbetad och profilskapande gestaltning präglar de allmänna platserna.

Bebyggelsestrukturen inrymmer platser och offentliga rum av hög kvalitet och dess utformning bidrar till att göra Åkersberga stad levande och trygg.

Centrumområdet utgörs av kvartersbebyggelse med en funktionsanpassad och tydlig gatustruktur, vilket gör det lätt att orientera sig i staden. Trafiklösningarna har en stadsmässig och småskalig struktur som bidrar till levande gaturum. Attraktiva rörelsestråk med målpunkter skapas i Åkersberga stad samtidigt som kopplingen till omkringliggande områden förstärks. Det är enkelt och säkert att gå och cykla på och mellan stråken, vilka bidrar till ökad tillgänglighet. Möjligheten att röra sig i och genom området förbättras samtidigt som stadsrummet uppmuntrar folk till att stanna upp. Detta bidrar till goda möjligheter till fler möten och ett utbyte av socialt kapital.

Roslagsbanans och väg 276:s barriäreffekter minskar genom fler och säkrare övergångar. Barriärerna överbryggas samtidigt med visuella kopplingar som sträcker sig över barriärerna. Med hjälp av siktlinjer samt samspelande vegetation och gestaltning, materialval och färgsättning på bebyggelsen skapas samband som ger en helhetsförståelse och stärker Åkersberga stads identitet.

Stationsområdet utgör navet i staden och är en attraktiv mötesplats. En ny bytesmiljö skapas i och med ett nytt resecentrum, vilket gör det smidigt för människor att byta mellan olika trafikslag. Stationsområdet kompletteras med ett nytt torg, en förbättrad passage över järnvägen och en förtydligad koppling till Järnvägsparken. Den nya bytesmiljön med ökad funktionalitet, trivsel, komfort och trygghet är avgörande för ett ökat hållbart resande.

Åkersberga stad utvecklas på ett långsiktigt hållbart sätt som svarar väl mot kommunens övergripande mål såsom miljömålen och kommunens åtaganden i Sverigeförhandlingen.

Centrumområdet år 2040

Nya bostäder: ca 1 000 lägenheter

Nya invånare: ca 2 000-3 000 invånare

Verksamhetsytor för service,
kontor och handel: ca 15 000 m²

Nytt resecentrum

Nya och utvecklade mötesplatser och parker



Mål

För att förverkliga den uppsatta visionen för Åkersberga stad har fyra mål tagits fram.

1

En tät och attraktiv stadskärna, med stationen som navet

Centrala Åkersberga är en levande stadskärna för hela kommunen med attraktiva mötesplatser, service, handel och liv på gatorna. Bebyggelsen inrymmer tilltalande platser och offentliga rum med hög kvalitet och centrumområdet erbjuder ett brett serviceunderlag. Området kring Åkersberga station är den centrala mötespunkten i staden. Stationen bildar tillsammans med Järnvägsparken, ett nytt torg och resecentrum stadens nya nav.



2

Åkersberga möter vattnet och utvecklar skärgårdsidentiteten

Kanalen utgör en integrerad del av Åkersberga och stärker Åkersbergas identitet som skärgårdsstad. Kontakten med Åkers kanal och Tunafjärden upplevs som uppenbar i stadskärnan, där tydliga och välutformade stråk och siktklinjer leder till vattnen och de attraktiva mötesplatserna därvid.





3

Stadskärna för kreativitet och företagande

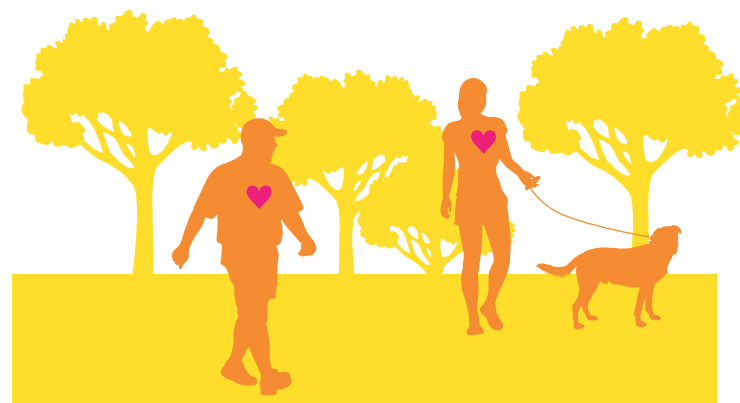
Stadskärnan präglas, genom en blandad bebyggelse med varierad utformning och gestaltning, av kreativa stadsmiljöer som uppmuntrar till spontana möten. Åkersberga har ett rikt stadsliv med ett stort utbud av handel, service och kultur med god tillgänglighet och effektiva transportvägar. Goda förutsättningar finns för lokalt företagande och näringsliv som bidrar till en levande stad.



4

En god livsmiljö och trygg och säker stad

Centrala Åkersberga är en trygg och säker plats att leva och verka i, socialt såväl som hälsomässigt. Centrumområdet består i en jämställd stadsmiljö med utgångspunkt i ett långsiktigt hållbart byggande och kontakten med blå- och grönstrukturen är stärkt. Stadsmiljön hanterar risker på ett ansvarsfullt sätt och en god dagvattenhantering skapar en resiliert stad utan negativ påverkan på Åkers kanal och Trälhavet.





Strategier och fokuspunkter

För att kunna nå målen har sex strategier formulerats. Till varje strategi tillhör flertalet fokuspunkter som tillsammans bildar ett fokuspaket. Fokuspunkterna konkretiserar vad varje strategi innebär och vad som måste göras för att målen ska kunna uppnås. Punkterna innehåller mer specifik information som används vid den fortsatta planeringen inom centrumområdet.

Strategi 1

Hög täthet och effektiv markanvändning

- Stadsbyggnadsstruktur med kvarter som utgångspunkt
- Tydliga gränser mellan privat och offentligt
- Hög täthet med hushöjd och gårdsstorlek i balans

Strategi 2

En stad för alla med småskaliga funktionsblandade kvarter, levande stadsgator och attraktiva mötesplatser

- Funktionsblandning
- Levande bottenvåningar och trygga gator
- Lokaler för verksamheter i olika storlekar
- Tydliga gränser mellan privat och offentligt
- Variation av bostäder med olika storlekar och upplåtelseformer
- Attraktiva platser
- Människor i rörelse

Strategi 3

Sammanhängande och finmaskigt gatunät med ett stationsområde som är stadens nav

- Gator och kvartersmönster för promenader – hög rumslig integration
- Begränsad kvartersstorlek, finmaskigt gatunät och god orienterbarhet
- Attraktiva stråk till stationen
- Stationen som attraktiv mötesplats
- Effektiv och bekväm bytespunkt
- Fler passagemöjligheter över Roslagsbanans spår

Strategi 4

Prioritering av gång- och cykeltrafik i gatunätet med god tillgång till kollektivtrafik

- Gaturum för fotgängare och cyklister
- Prioritera parkering för cyklar samt bilar med korta ärenden
- Ett attraktivt resecentrum och busshållplatser

Strategi 5

Hållbar livsmiljö

- En stadsmiljö med goda luft- och ljudförhållanden
- Ansvarsfull hantering av risk för farligt gods och urspårningar
- God ljudmiljö
- God beredskap för översvämningsrisker
- God hantering av dagvatten och vattenmiljö
- Träd och grönytor för luftrening och temperaturreglering
- Biologisk mångfald som tryggar stadskärnans behov av resiliens vad gäller bland annat pollinatörer och skadedjursreglering
- Goda kopplingar till omgivande blå- och grönstrukturen
- Grönytefaktor för kvartersmark
- Miljöanpassat byggande

Strategi 6

Tydlig koppling till kanalen och vattnet

- Gena och attraktiva stråk till kanalen och havet
- Attraktiva mötesplatser vid vattnet
- Platser och lokaler för aktiviteter vid vattnet
- Vatten integreras och synliggörs i gatumiljön och blir en del av stadsrummet
- Plats för småbåtar som besöker centrum



Kopplingen mellan mål och strategier

Nedanstående visas hur målen och strategierna hänger samman. Eftersom strategierna har flera synergiska effekter kan samma strategi relatera till fler mål än ett.

Mål 1: En tät och attraktiv stadskärna, med stationen som navet

Strategi 1

Strategi 2

Strategi 3

Strategi 4

Strategi 5

För att nå målet krävs bland annat en tät och effektiv markanvändning med småskaliga, funktionsblandade kvarter och ett lättillgängligt stationsområde. Höga krav ställs på gatunätets utformning så att det bjuder in till liv, rörelse och möten.

Mål 3: Stadskärna för kreativitet och företagande

Strategi 1

Strategi 2

Strategi 3

Strategi 4

En funktionsblandad och varierad stad skapar goda möjligheter för olika typer av verksamheter och handel att etablera sig. Kreativa miljöer är beroende av goda kopplingar, lättillgänglighet och ett flöde av människor.

Mål 2:

Åkersberga möter vattnet och utvecklar skärgårdsidentiteten

Strategi 2

Strategi 3

Strategi 5

Strategi 6

Målet nås genom fler attraktiva platser och stråk vid kanalen samt att övriga offentliga platser utformas på ett sätt som leder tankarna till Åkersbergas vattennära läge. Stråken gestaltas med hjälp av vatten samtidigt som gatustrukturen uppmuntrar människor till att röra sig mot kanalen.

Mål 4: En god livsmiljö och trygg och säker stad

Strategi 1

Strategi 5

Målet nås genom att skapa trivsamma och hälsosamma stadsmiljöer för såväl människor som djur och växter. Genom att ansvarsfullt hantera risker och tillskapa fler gröna miljöer med flera funktioner förbättras livsmiljön för alla.



Bakgrund

Åkersberga är Österåkers kommuns centralort. Huvuddelen av kommunens bostäder ligger inom fem kilometer från Åkersberga station. I Åkersberga finns goda kommunikationsmöjligheter i form av både buss och tåg. Centrala Åkersberga har en mängd kvalitéer såsom mötesplatserna Järnvägsparken och Storängstorget, god tillgång till handel, service, kulturverksamheter, skolor och förskolor samt nära koppling till vattnet i form av Åkers kanal. Huvuddelen av kommunens arbetsplatser finns inom centrumområdet.

Intrycket av centrala Åkersberga präglas delvis av parkeringshus, slutna bottenvåningar och en storskalighet som rimmar dåligt med kommunens framtida vision om Åkersberga som en modern stad med småstadskaraktär. När *Vision för centrala Åkersberga* togs fram 2009 konstaterades bland annat att stora delar av centrala Åkersberga saknar stadskvalitéer i form av väl definierade offentliga rum med levande bottenvåningar. Istället för att Åkersberga ses som en stad upplevs det på många sätt fortfarande som en förort till Stockholm.

För att Åkersberga ska upplevas som en än mer attraktiv stad med småstadskaraktär krävs att ett samlat grepp tas kring centrumområdet där de befintliga kvalitéerna tillvaratas och utvecklas. I kommunens översiktsplan lyfts behovet av utveckling med en hållbar struktur för ny bebyggelse, transporter och grönska. Här läggs särskilt fokus på att utveckla lokala knutpunkter i centralorten.



Karta 2. Knutpunkter och utvecklingsområden kring Åkersberga stad.

Med programmet är avsikten att ta ett helhetsgrepp kring centrala Åkersberga så att de tillgångar och möjligheter som Åkersberga tillhandahåller kan utvecklas och att området når sin fulla potential. Möjligheterna att förtäta centrumområdet med bostäder och service ska utredas med hänsyn till det goda kommunikationsläget och närheten till Åkers kanal.

Parallellt med programarbetet har två detaljplaner tagits fram för att möjliggöra en utveckling av Åkersberga station, Järnvägsparken och en förlängning av Stationsvägen. Det har även möjliggjorts en planskild korsning under järnvägsspåret som kopplar väg 276 med Kanalstaden och Österskår och som ersätter befintlig plankorsning vid Båthamnsvägen.

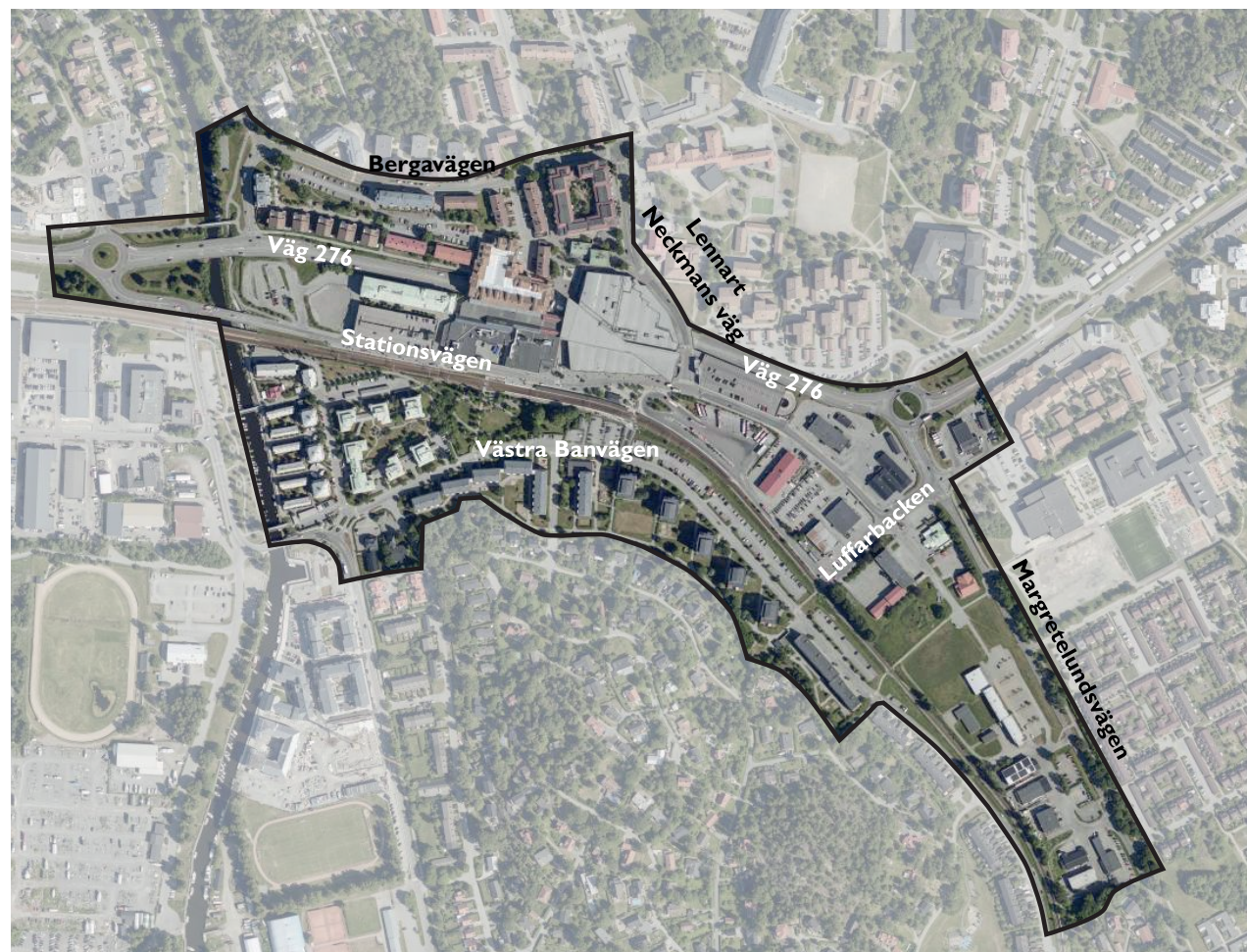
Programområdet

Läge och omfattning

Programområdet utgör de mest centrala delarna av Åkersberga och avgränsas enligt sträckningen på karta 3. Avgränsningen har gjorts med hänsyn till det kringliggande vägnätet och dess anslutningspunkter samt bebyggelsestrukturen. Programområdet omfattar cirka 31 hektar och är fokuserat till centrumkärnan.

I väster gränsar området mot Runö Gård och Kanalstaden, i söder mot Österskår, i öster mot Margretelundsvägen samt Lennart Neckmans väg och i norr mot Bergavägen och väg 276.

Programområdet har ett mycket strategiskt läge vid infarten till Åkersberga. Oavsett om resenärer ankommer med tåg via Roslagsbanan eller längs väg 276 utgör programområdet det första mötet med stadskärnan både väster- och österifrån. Kollektivtrafiken i form av bussar och Roslagsbanan har ett centralt läge och en väsentlig funktion i Åkersberga.



Karta 3. Avgränsning för Åkersberga stad – centrumområdet.



Nuvarande markanvändning

Programområdets centrala delar innehåller en blandning av kontor, handel, service och parkering men även flerbostadshus och kvarter vid Västra Banvägen i

söder, Bergavägen i norr samt intill kanalen. Området kring Storängstorget och Åkersberga station har centrumkaraktär med större, centruminriktade verksamheter och en inomhusgalleria uppdelad i två centrumbyggnader. Gallerian innehåller ett utbud

med närmare 90 butiker, caféer och restauranger. Med god tillgänglighet till gallerian, buss och tåg finns två parkeringshus; ett väster respektive öster om centrumbyggnaderna. Utöver dessa parkeringar finns även en infartsparkering på obebyggd kvartersmark, öster om busstationen.

Bebyggelsen inom programområdet har tillkommit under olika tidsperioder men främst under de senaste fem decennierna. Gestaltningen följer olika stilideal och skala och byggnadernas användning varierar. Storängsvägen har viss karaktär av småstadsgata och Bergavägen har under de senaste åren genomgått en omvandling mot att bli en mer stadsmässig gata som kantas av flerbostadshus med lokaler i bottenvåningarna. Stationsvägen har trots sin centrala placering och funktion som huvudgata fortfarande en karaktär som domineras av baksidor och industriområden och är en matargata för bland annat varutransporter.



Stationsvägen sett västerifrån.



Befintliga uppställningsplatser för bussar vid Åkersberga busstation.



Inom programområdet finns trafikanläggningar som skapar barriäreffekter. Både Roslagsbanan och väg 276 skär igenom området i en öst-västlig sträckning och delar upp området i tre horisontella delar, vilka försvårar möjligheten att röra sig gent och fritt.

Antalet bostäder inom programområdet är i dagsläget relativt lågt. Flerbostadshus finns i huvudsak längs Västra Banvägen, mellan väg 276 och Bergavägen samt vid kanalen. I programområdets östra del saknas bostäder. Området präglas istället av låg bebyggelse för verksamhetslokaler, småindustri, handel och kontor. Här finns även ett antal outnyttjade ytor.

Järnvägsparken utvecklas i samband med ombyggnaden av Åkersberga station. Parken anpassas med en ny form då den förlängs österut och får ett nytt innehåll för att tilltalar människor med olika intressen och i olika åldrar.



Gång- och cykeltunnel under cirkulationsplatsen vid väg 276.

Åkers kanal är en del av centrumområdets identitet. Trots närheten mellan Åkersberga centrum och kanalen saknas en tydlig koppling mellan dem. Genom att

fortsätta utveckla stadsparken med strandpromenader och bryggplatser för båtar längs med båda sidorna av kanalen kan kanalens betydelse för hela Åkersberga stärkas.



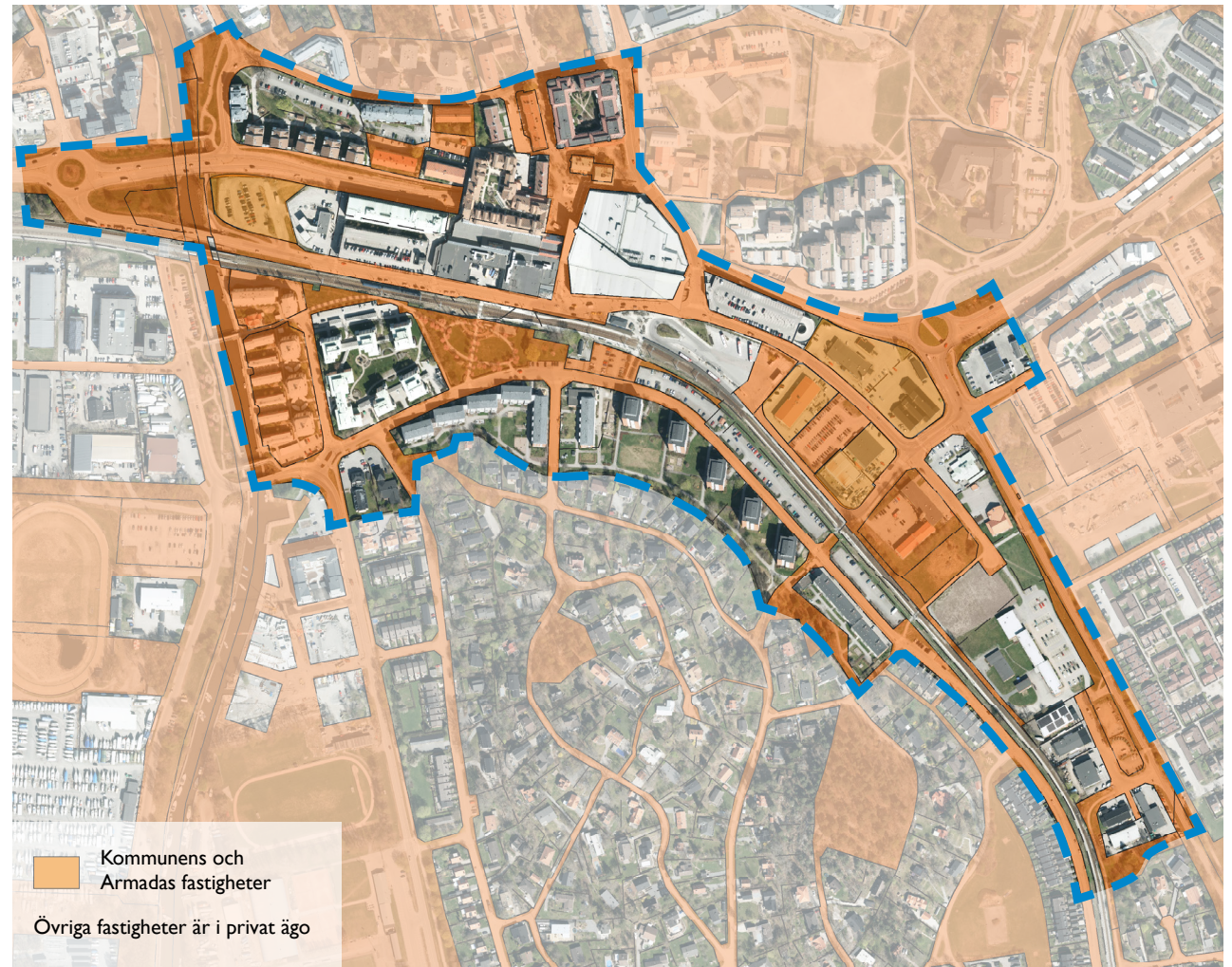
Körsbärsträd i Järnvägsparken.



Markägoförhållanden

I karta 4 markeras kommunens och det kommunalt ägda bolaget Armada Fastighets AB:s mark i orange. Den mark som ej är markerad ägs av bland annat SL samt Citycon och ett flertal andra privata aktörer och exploatörer.

Stora delar av kvartersmarken ägs av privata aktörer och exploatörer medan kommunen i huvudsak äger de allmänna platserna för gator och torg samt fastigheterna kring nuvarande infartsparkering.



Karta 4. Markägoförhållanden inom programområdet.



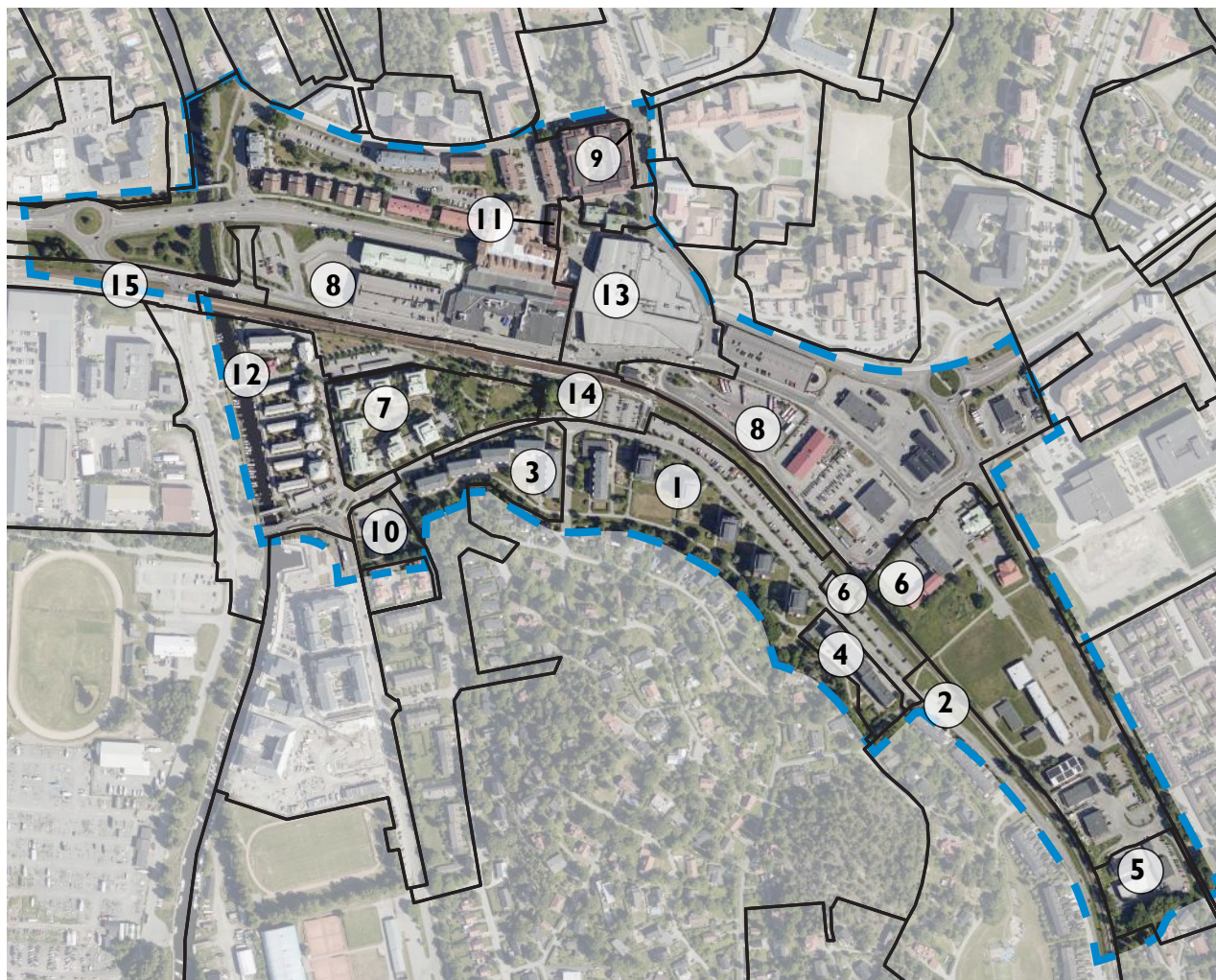
Gällande detaljplaner

Hela programområdet är sedan tidigare planlagt. I karta 5 och i listan nedan redovisas samtliga gällande detaljplaner. Genomförandetiden har utgått för samtliga detaljplaner utom detaljplanerna för Åkersberga station och Båthamnsvägens ersättning.

1. Område intill järnvägsstationen i Åkersberga, Dp 103
2. Östra delen av Österskär (Delplan VIII), Dp 145
3. Åkersberga delplan VA, Dp 148
4. Åkersberga delplan V B, Dp 171
5. Delar av Berga 6:38, Tuna 1:937 m.fl., Dp 234
6. Del av Stationsvägen m.m., Dp 310
7. Järnvägsparken, Dp 354
8. Åkersberga centrum, Dp 355
9. Åkar-Pelles tomt m fl, Dp 363
10. Tuna 3:1 m fl, Dp 370
11. Åkersberga centrum (Berga 11:25), Dp 377
12. Skonaren i Åkersberga, Dp 388
13. Åkersberga centrum (Berga 11:1, 11:85), Dp 426
14. Åkersberga station, Dp 490 (genomförandetid: 2022-07-20)
15. Båthamnsvägens ersättning, Dp 495 (genomförandetid: 2023-05-03)

För att möjliggöra den enligt visionen önskade utvecklingen krävs i många fall nya detaljplaner.

Samtliga gällande detaljplaner med planhandlingar finns på kommunens hemsida.



Karta 5. Gällande detaljplaner och detaljplanegränser inom programområdet.



Risker och riskområden

Risker och riskområden har inventerats och påtalats med avseende på förorenad mark, luftföroreningar, transport av farligt gods och urspårning samt buller och översvämning.

Avseende markföroreningar finns ett flertal riskobjekt i klass 3 (måttlig risk) och klass 2 (stor risk) inom området. Roslagsbanan användes fram till år 1969 för godstrafik med lastning och lossning av råvaror och produkter vid stickspår och direkt från vagnar på spåret. Närmiljön kring spåret dominerades av en blandning av flera miljöfarliga verksamheter med tidstypisk hantering av farliga kemikalier och avfall. I de centrala delarna norr om spåret fanns ett rutnät av gator och en genomgående huvudgata med en blandning av handel, kontor och verksamheter i bottenplan och bostäder eller kontor i övre plan. I och med att stora delar av centrala Åkersberga har förändrats råder osäkerhet kring föroreningsituationen. Byggnader har rivits och marklagren har flyttats eller tagits bort.

Inom ramen för tillsyn har ett antal av dessa misstänkta förorenade områden undersökts och tre före detta drivmedelsanläggningar har efterbehandlats med åtgärdsplaner som motsvarar mindre känslig markanvändning. I samband med rivningar, markexploatering och tunnelbygge har schakt och utfyllnader utförts under en tidsperiod när kunskapsläget om risker vid hantering av farliga ämnen till stor del saknades, vilket innebär att föroreningar kan ha lämnats kvar i marken eller kan ha tillförts med utfyllnadsmassor. Undersökningar av föroreningsrisker för att verifiera eller avskryva misstänkta risker planeras i samband med förändring av markanvändning eller inför

fastställande av nya detaljplaner. Risk för PFAS i marken eller grundvattnet finns i hela programområdet. En inventering pågår för att kartlägga platser där misstänkta och kända påverkanskällor för PFAS finns. Påverkanskällorna ska utredas senast i samband med detaljplaneläggning för att säkerställa att marken är lämplig för tänkt ändamål och att tillräckliga sanerings- och reningsåtgärder vidtas i samband med genomförandet av nya detaljplaner.

Generellt sett är luftkvaliteten i centrala Åkersberga god. Enligt en luftkvalitetskartering, gjord av Stockholms Luft- och Bulleranalys (SLB), beskrivs att tunnelmynningarna vid väg 276 inom centrumområdet har högre årsmedelhalt av partiklar (PM10) än övriga delar av kommunen. Normvärdet som ska klaras är 40 ug/m³. Miljökvalitetsmålet är 15 ug/m³. Enligt karteringen beskrivs att halterna vid tunnelmynningarna är underskattade. I kommande detaljplaneläggning ska säkerställas att miljö kvalitetsnormerna för luft inte överskrids. Där bedömningar görs att miljö kvalitetsnormerna inte kommer att följas ska åtgärder för att minska halterna av luftföroreningar fastställas.

Trafiken på väg 276 utgör tillsammans med Roslagsbanan de främsta bullerkällorna i området. Bulleraspekten ställer krav på att verksamheter och bostäder placeras i rätt lägen. För att minimera buller kan riktade åtgärder på bebyggelsen och invid bullerkällorna göras. Detta ska beaktas under detaljplaneläggning.

Väg 276 är en sekundär transportled för farligt gods medan urspårningsrisker alltid föreligger vad gäller tåg. En riskanalys har tagits fram där risker kopplade till detta har

identifierats och riskreducerande åtgärder har föreslagits. Vid framtagande av detaljplaner inklusive bebyggelse inom rekommenderat säkerhetsavstånd från väg 276 och Roslagsbanan ska nödvändiga riskutredningar tas fram samt att skyddsåtgärder som krävs för att bebyggelsen ska bli lämplig ska fastställas. Exempel på riskreducerande åtgärder är att anlägga stabilare vägräcken mellan väg 276 och den planerade bebyggelsen, att placera friskluftsintag till bebyggelsen på den sida av byggnaden som inte vetter mot vägen samt att utföra brandsäkra fönster.

Inom området finns ett flertal lågpunkter och centrumområdet har vid tidigare tillfällen drabbats av översvämningar. Den största översvämningensrisken utgörs av extrema skyfall även om viss översvämningensrisk från kanalen föreligger. I dagsläget föreligger störst översvämningensrisk inom de sydöstra delarna av programområdet. Översvämningar påverkas mycket av avrinning från områden utanför programområdet. Genom kombinerade lösningar, inklusive ytledning mot Åkers Kanal, uppdimensionerat ledningsnät och strategisk höjdsättning av kvartersmarken kan riskerna minimeras. Konceptlösningar för klimatanpassning längs kanalen och Tunafjärden utreds utifrån ett större perspektiv i samband med utvecklingen av Kanalstaden. I delar av området består marken av lergyttja och gyttjeleräsk vilket föranleder risker för skred och ras. I samband med detaljplaneläggning behöver detta utredas vidare.



Styrdokument och utgångspunkter

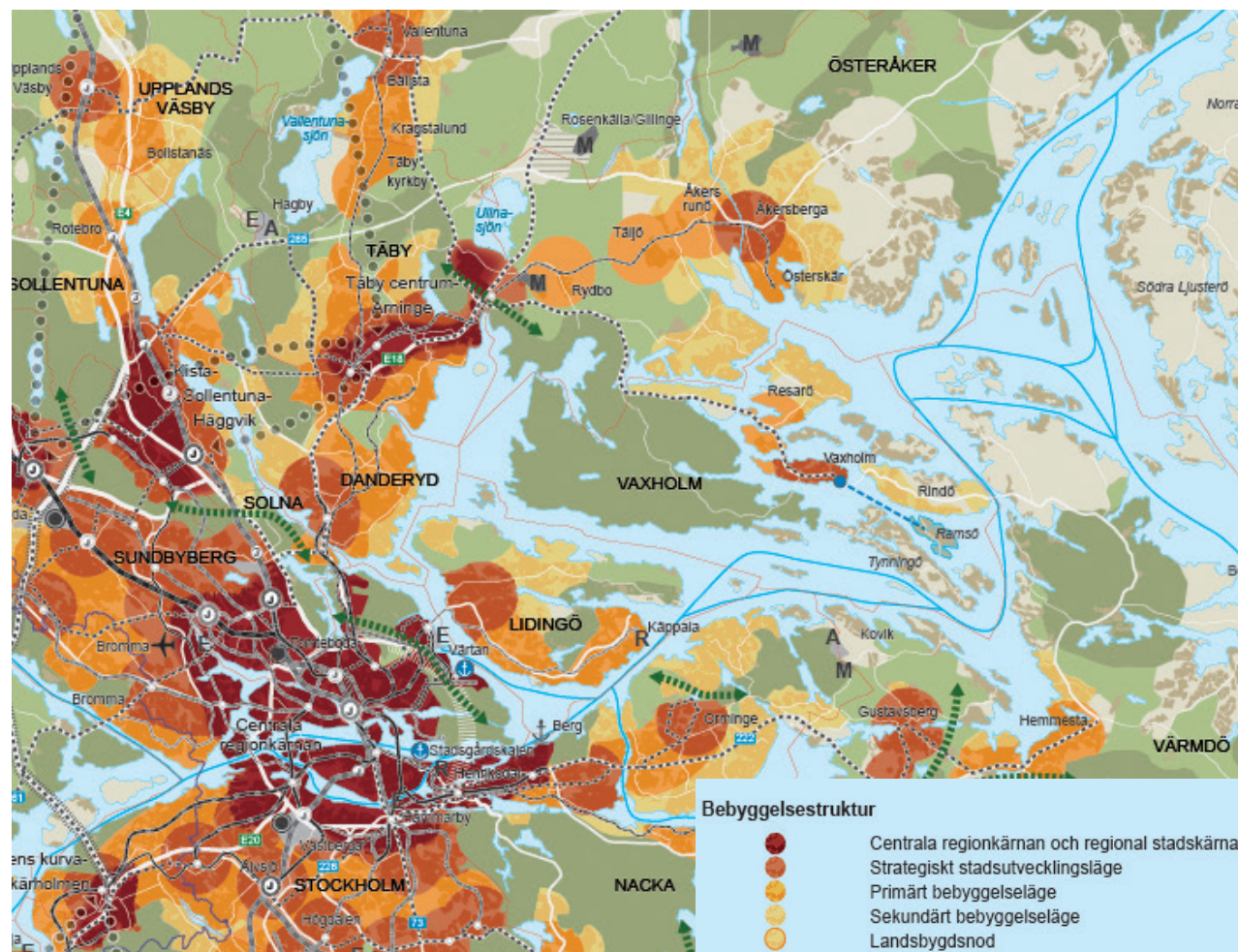
Regionala planer

RUFS 2050

I den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen (RUFS 2050) pekas Åkersberga ut som ett strategiskt stadsutvecklingsläge (se karta 6). Dessa lägen beskrivs ha en hög regional tillgänglighet och potential att utveckla täta och sammanhängande stadsmiljöer. Stationer och bytespunkter ska utvecklas till målpunkter eller resecentrum med kombinerade mobilitetslösningar och blandade stadsfunktioner. Stadsbebyggelsen i dessa lägen bör planeras utifrån en tät och sammanhängande bebyggelsestruktur.

Stockholm Nordost (StoNo)

Österåkers kommun ingår i kommunsamarbetet Stockholm Nordost tillsammans med Danderyd, Norrtälje, Täby, Vallentuna och Vaxholm. Kommunerna har tillsammans tagit fram en vision för år 2040 som ska ge vägledning i sektorns framtida utveckling. Målet är att hela Nordostsektorn ska öka antalet invånare med 100 000 personer och erbjuda 50 000 nya arbetstillfällen. Huvudstrategierna för att uppnå detta består i att utveckla attraktiva och varierade stadsmiljöer, ett effektivt transportsystem, aktivt stöd till näringslivsutvecklingen och satsningar i den regionala stadskärnan Täby-Arninge.



Karta 6. Utsnitt av plankartan i RUFS 2050.



Uppgradering av Roslagsbanan

För närvarande genomför Trafikförvaltningen på Region Stockholm en uppgradering av Roslagsbanan till dubbelspår. Därigenom möjliggörs tätare trafik. Detta kommer att öka attraktiviteten för etableringar av både bostäder och verksamheter i Åkersberga. StoNo utreder samtidigt möjligheten för en tvärförbindelse mellan Roslagsbanan och Arlanda. Parallellt med framtagande av planprogrammet för Åkersberga stad togs en detaljplan för Åkersberga station fram, lagakraftvunnen i juli 2017. Detaljplanen medger en ombyggnad av stationen för att möjliggöra ett tredje spår samtidigt som passagererna över spåren görs om. Ombyggnationen beräknas vara klar 2020. Under programarbetet har även en detaljplan för Båthamnsvägens ersättning tagits fram, lagakraftvunnen i maj 2018. Detaljplanen medger en ny planskild korsning under järnvägsspåren, som planeras vara öppen för biltrafik år 2020, som ska koppla samman väg 276 med Kanalstaden, Näsängen och Österskär.

Åtgärdsvalsstudie för väg 276

Österåkers kommun har tillsammans med Trafikverket genomfört en åtgärdsvalsstudie för väg 276. Bakgrunden till projektet är de framkomlighetsproblem och barriäreffekter som finns i kommunen kopplat till trafiken på väg 276. En åtgärdsvalsstudie syftar till att kommunen och trafikverket tillsammans ska identifiera, prioritera och ta fram en handlingsplan för en rad olika åtgärder. En rad effektmål har identifierats som berör centrumområdet:

- Sträckan (väg 276 genom centrumområdet) ska vara en transportled utformad för 60 km/h med god framkomlighet för fordonstrafik och ha goda stadskvaliteter med avseende på gestaltning.
- Ett väl utvecklat lokalt vägnät som minskar trafikbelastning på väg 276 i syfte att begränsa inträngs- och miljöeffekterna längs väg 276, förbättra vägens stadskvalitéer samt ge ökad säkerhet och tillgänglighet för oskyddade trafikanter i stadsmiljön.
- Gång-, cykel- och kollektivtrafik och andra långsiktigt hållbara transportval och tjänster ska ha högst prioritet i centrala Åkersbergas transportsystem.
- Lokalvägnätet ska ha kapaciteten och genheten som krävs, med prioritet för gång-, cykel- och kollektivtrafik samt effektiva transporttjänster, för att omhänderta resor med start- eller målpunkter som inte kräver nyttjandet av väg 276. Det ska finnas god tillgänglighet till väg 276 för regionala resor.

Dessa effektmål är i linje med planprogrammets inriktning.

Sverigeförhandlingen

Som en del av Sverigeförhandlingen ingår en förlängning av Roslagsbanan in till Stockholms city. En sådan förlängning skulle bidra till att fler bostäder byggs kring Roslagsbanans stationer i kommunen. I och med Sverigeförhandlingen åtar sig Österåkers kommun att bygga cirka 7 000 bostäder till 2035 i stationsnära lägen intill Roslagsbanan, varav cirka 3 300 planeras inom 1000 meter kring Åkersberga station. Österåkers kommun har även som mål att skapa 7 000 nya arbetstillfällen till 2040, med jämförelseåret 2010. Planprogrammet är i linje med Sverigeförhandlingens mål.

Riksintressen

Roslagsbanan är utpekad som ett riksintresse för kommunikationer. Detta innebär att Roslagsbanan enligt miljöbalken (1998:808) är skyddad mot åtgärder som påtagligt kan försvåra utvecklingen eller nyttjandet av den. Roslagsbanan löper tvärs igenom programområdet och påverkar bland annat intilliggande byggnaders placering och utformning. Riksintresset Roslagsbanan ska tillgodoses i detaljplaneskedet bland annat genom att tillgängligheten för räddningsfordon säkerställs.

Strandskydd

För att långsiktigt trygga förutsättningarna för allmänrättslig tillgång till strandområden och bevara goda livsvillkor för djur och växter på land och i vatten, gäller i regel ett strandskydd intill 100 m från strandlinjen. I detaljpanelagda lägen längs Åkers kanal har strandskyddet





tidigare upphävts. När nya detaljplaner ersätter äldre återinträder dock strandskyddet, och en ny prövning ska göras för att bedöma hurvida strandskydd ska gälla inom området eller om strandskyddet kan upphävas inom hela eller delar av den nya detaljplanen.

Upphävande av strandskyddet kan enligt 7 kap 18 § miljöbalken (1998:808) ske om särskilda skäl för detta finns. Skäl till att upphäva strandskyddet inom programområdet är bland annat att området sedan tidigare är ianspråktaget på ett sätt som gör att det saknar betydelse

för strandskyddens syften samt att tillgängligheten till vattnet för allmänheten ska förbättras. Strandskyddet har bland annat upphävts för en del av området i samband med detaljplanen för Båthamsvägens ersättning, då en väg medges längs östra strandlinjen. Frågan om upphävande av strandskydd kommer att finnas med i samband med att nya detaljplaner upprättas. Ett utvidgat vattenrum mellan Roslagsbanan och väg 276 innebär en prövning av vattenverksamhet och beroende på åtgärdens omfattning kan den vara anmälnings eller tillståndspliktig.

Kulturmiljö

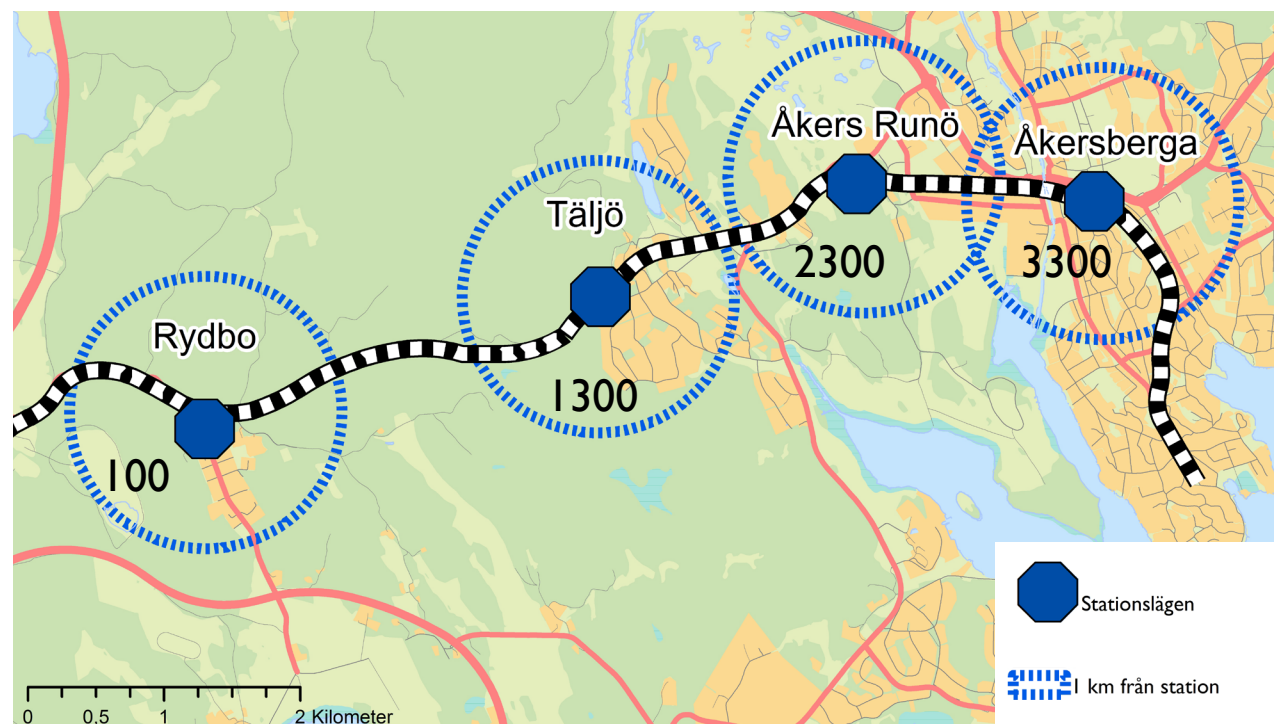
Åkers kanal utgör ett regionalt värdefullt strandstråk. Norr om programområdet är Åkers kanal även klassad som riksintresse för kulturmiljövården. Bergaskolan (Österåkers gymnasium), kommunalhuset och Kyrkligt centrum utgör en del av värdefull kulturmiljö på kommunal nivå, då byggnaderna är välbevarade i formspråk och material och är goda exempel på offentligt byggande från 1940-1970-talen. Även punkthusen söder om Västra Banvägen utgör kulturhistorisk värdefull miljö på kommunal nivå då dessa utgör exempel på tidstypiska punkthus från 1950-1960-talen.

Kommunala planer och utgångspunkter

Översiktsplanen

Kommunens översiktsplan, antagen i maj 2018, pekar ut Åkersberga stad som ett utvecklingsområde. I översiktsplanens genomförandestrategi beskrivs bland annat att de centrala delarna av Åkersberga är särskilt prioriterade att utveckla genom planläggning och satsningar på infrastruktur. I översiktsplanen läses att:

”Åkersberga stad ska utvecklas till en attraktiv modern stad med småstadskaraktär. Området ska utvecklas till en blandad stadsmässig kvartersbebyggelse med fler bostäder och lokaler för service, kontor och andra verksamheter som tillvaratar det goda kommunikationsläget och områdets centrala placering i kommunen.”



Karta 7. Antalet tillkommande bostäder inom stationernas influensområde enligt Sverigeförhandlingen.



Översiktsplanen beskriver bebyggelsestrukturen för utvecklingen av Åkersberga stad och anger att centralorten ska ha kategorin *Bebyggelse tät*. Detta innebär en tät bebyggelsestruktur med främst flerbostadshus i en varierad kvartersstruktur med byggnader i 4-5 våningar och kvartersmått på cirka 50-70 m per sida. Lokaler i bottenvåningen ska prioriteras utmed huvudstråk och vid knutpunkter. Bebyggelsestrukturen ska inrymma platser och offentliga rum av hög kvalitet och utformas för att bidra till att göra Åkersberga stad levande och trygg.

Översiktsplanen framhåller riktlinjer hur Österåkers kommun ska arbeta med hållbarhetsfrågor, bland annat att hållbart byggande ska uppmuntras, att hållbara rese mönster ska möjliggöras och att klimatanpassande åtgärder ska vidtas i översvämningshotade områden. Översiktsplanens hållbarhetsbedömning konstaterar bland annat att:

”Översiktsplanens huvudsakliga inriktning att förtäta och komplettera i de stationsnära lägena, samt i utpekade lokala knutpunkter, har möjlighet att skapa



Kommunens översiktsplan, antagen 2018.

en hållbar struktur som knyter an till befintlig bebyggelse och låter större sammanhängande grönstruktur bevaras.”

Samt:

”Utvecklingsstrategins huvudsakliga inriktning mot förtätning med tät blandbebyggelse i centrala Åkersberga och i stationslägena för Roslagsbanan förväntas medföra stora positiva konsekvenser. Med tät funktionsintegrerad sammankopplad bebyggelse i kollektivtrafikstarka lägen skapas goda möjligheter till effektiv markanvändning och högt kollektivtrafikutnyttjande. Detta skulle även kunna få positiva konsekvenser för regionen som helhet om inpendlingen med bil till de centrala delarna kan minska.”

Miljömål

Österåker arbetar för en långsiktigt hållbar samhällsutveckling som ger goda förutsättningar för människa, miljö och natur att samverka. Sedan 2016 har Österåkers kommun antagna lokala miljömål med beskrivna åtgärder. Miljömålen omfattar fem kategorier som var och en ställer krav på den kommunala planeringen.

Miljömålet *Skärgård, sjöar och vatten* anger bland annat att vattendrag ska ha god ekologisk och kemisk status samt att dagvattenhanteringen ska vara säker. Målet *Mark, byggande och boende* anger att bebyggelse ska prioriteras i kollektivtrafiknära lägen och nära service, att kunskapen om klimatförändringar och dess konsekvenser ska öka med mera. De lokala miljömålen under kategorin *Klimat och luft* anger riktlinjer för utsläpp och energianvändning samt att gång-,

cykel- och kollektivtrafik ska prioriteras medan *Natur och biologisk mångfald* syftar till att säkerställa närhet till parker, natur och grönområden samt tillvarata och utveckla de pedagogiska värden som biologisk mångfald innebär. *Skadliga ämnen och rena kretslopp* syftar till att minimera risker kopplade till exempelvis dagvatten, dricks- och spillvatten samt förorenade markområden.

Kommunens miljömål ligger till grund för den kommande utvecklingen och används som riktlinjer i syfte att skapa en hållbar stad. Planprogrammet går i linje med miljömålen.

Vision för centrala Åkersberga

Som ett första steg i arbetet med att utveckla centrala Åkersberga togs en vision fram år 2009, *Vision för centrala Åkersberga*. Visionen formulerar målet att uppnå en stadsmässig småstadsmiljö i centrala Åkersberga. Som fundament för visionen ligger enligt dokumentet målet att skapa en hållbar samhällsutveckling, utifrån ett ekologiskt, ekonomiskt och socialt perspektiv. Visionen tar fasta på tre punkter: att levande gator ger en levande stad; behovet av väldefinierade stadsrum och tydliga gränser samt; orienterbarhet, hierarki och identitet. I visionen beskrivs bland annat att barriäreffekter ska minskas samt att ett betydande tillskott av bostäder och lokaler ska utvecklas. Visionen finns att läsa i sin helhet på kommunens hemsida.

Visionen har fungerat som en grund och visat inriktningen för detta planprogram. Visionen ger en bild av ett Åkersberga med en tydlig stadsmässig miljö med småstadskaraktär och där det är viktigt att satsa på att skapa trygga, omsorgsfullt gestaltade offentliga rum för en levande stadskärna.



Transportstrategin

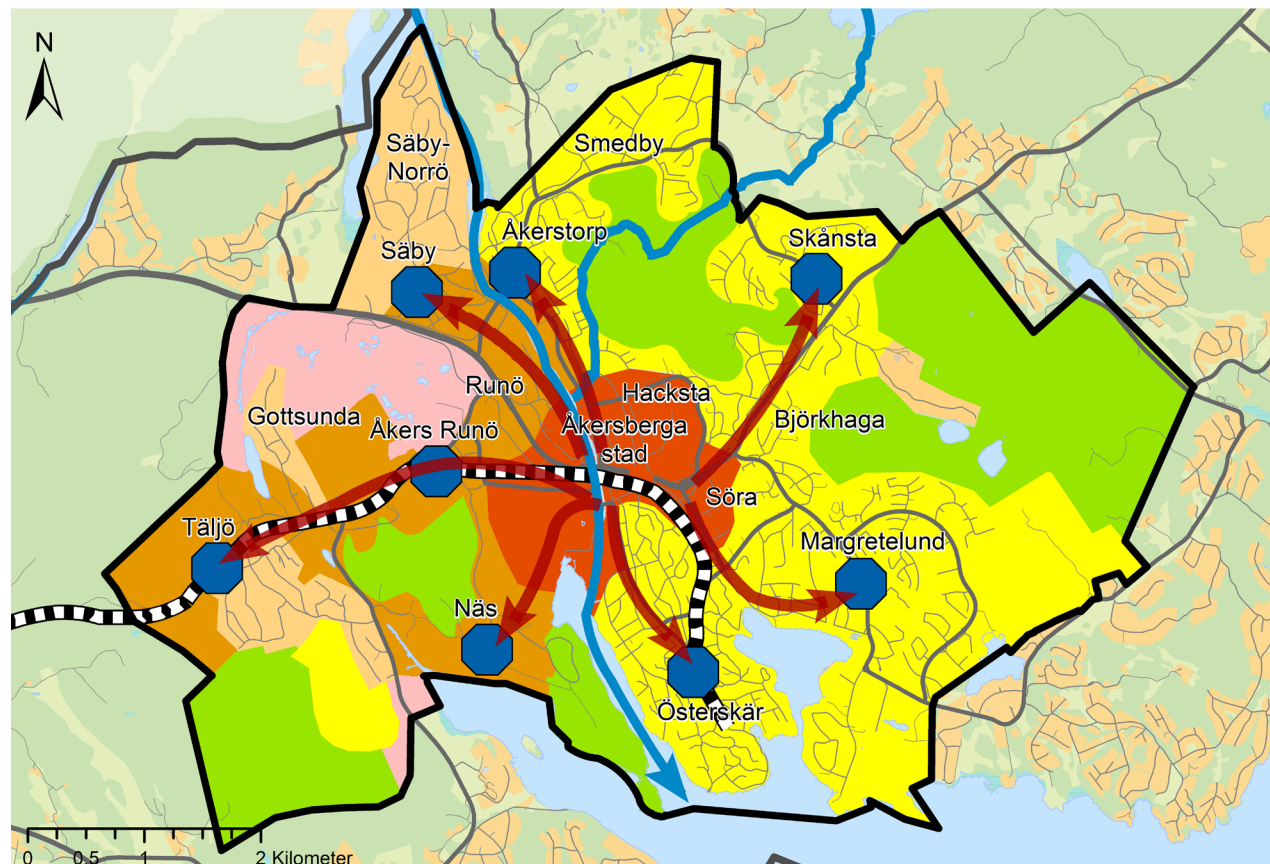
År 2015 fick Samhällsbyggnadsförvaltningen i uppdrag att ta fram en transportstrategi med horisontåret 2040. Strategin utgör ett strategiskt dokument som visar hur trafiksystemet och samhällsplaneringen behöver utvecklas för att stödja kommunens övergripande vision och mål. Transportstrategin har samordnats och tagits fram parallellt med översiktsplanen och antogs i kommunfullmäktige i maj 2018. Strategin föreslår en framtidsbild och strategier som kommunen bör arbeta efter under de kommande åren, såsom att öka andelen som går, cyklar och åker kollektivt, samt hållbar biltrafik och godstrafik. I samband med att transportstrategin antogs så gavs Samhällsbyggnadsförvaltningen ett nytt uppdrag att ta fram en trafik- och mobilitetsplan. Syftet med denna är att konkretisera åtgärder och genomförande utifrån transportstrategins innehåll och ta fram specifika planer utifrån trafikslag såsom parkeringsplan, cykelplan, gångplan och kollektivtrafikplan. Arbetet med att ta fram dessa pågår.

Utvecklingsområden och pågående projekt

Parallellt med programarbetet för Åkersberga stad pågår flertalet andra stora utvecklingsprojekt i Österåkers kommun. Kanalstaden, Täljöviken, Näsängen och Hagby äng och kulle samt planprogram för Hacksta/Berga och planprogram för Täljö-Gottsunda är några av dessa.

Projekten innebär att både befolkningen och antalet verksamheter i kommunen kommer att öka, vilket ger bättre underlag för handel och kommunikationer.

Kopplingen mellan centrumområdet och Hacksta/Berga samt Kanalstaden är särskilt viktig att beakta i det fortsatta planarbetet.



Teckenförklaring

 Bebyggelse tät	 Åkersberga stad och Österåkers centrala delar	 Vattenstråk
 Bebyggelse tät med mix	 Utredningsområde	 Roslagsbanan
 Bebyggelse halvtät	 Tätortsnära grönområde	 Lokal knutpunkt i centrala Österåker
 Bebyggelse mindre tät	 Huvudstråk att utreda	

Kartmaterial: Österåkers kommun

Karta 8. Föreslagen bebyggelseutveckling i kommunens mest centrala delar enligt kommunens översiktsplan.

Del 2 – Planprogram för centrumområdet





Framtidens Åkersberga stad

Planprogrammet för Åkersberga stad – centrumområdet innebär omfattande förändringar jämfört med dagens centrala Åkersberga. De olika delarna inom avgränsningsområdet påverkas i olika stor grad av planprogrammets innehåll, där exempelvis den befintliga bostadsbebyggelsen vid kanalen och längs väg 276 inte föreslås genomgå förändringar medan området i den sydöstra delen föreslås förändras med avseende på gatu- och bebyggelsestruktur och funktioner. Sammantaget väntas centrumområdets karaktär förändras avsevärt och centrumområdet kommer att vara en viktig del av utvecklingen till en tät stad med småstadskaraktär.

Karta 9 visar på en övergripande nivå den förändring som planprogrammet innebär. Färgerna symboliserar olika utvecklingsinriktningar och en variation av innehåll för områdets olika delar. De gråa figurerna illustrerar befintlig bebyggelse som till viss del kan utvecklas genom exempelvis förtätning medan de svarta rutorna symboliserar ny kvarterstruktur. Resecentrums geografiska avgränsning har en egen beteckning, med en ljusare grå färg. Den nya bebyggelsen planeras att i huvudsak utformas som stadskvarter med gröna innergårdar. Förutsättningarna för utvecklingen enligt kartan ska under detaljplanläggning utredas vidare, där funktioner prövas och detaljer kring byggnadshöjd, utformning och gestaltning för de olika fastigheterna fastställs.

Kartan beskriver inte utbyggnadstakt eller prioriteringsordning för den kommande utvecklingen. Föreslagen etappindelning för detaljplanläggning läses på sida 70-71.



Karta 9. Programkarta med övergripande information om utvecklingsprinciper för centrumområdets olika delar.



Stadsbyggnadsprinciper

En väl gestaltad helhet är viktigt för att bidra till en levande stad med trivsamma och välfungerande gemensamma miljöer. För att beskriva väsentliga gestaltungs- och stadsmässiga kvaliteter har ett antal stadsbyggnadsprinciper tagits fram för Åkersberga stad. Stadsbyggnadsprinciperna har sin utgångspunkt i programmens strategier och fokuspunkter, redovisade på sida 12. De ska ses som riktlinjer vid fortsatt detaljplanering och samordningen mellan de olika parter som vid genomförande av sina fastighetsprojekt ansvarar för planeringen av planprogrammets olika delar. Genom att tidigt klargöra kommunens ambitioner ökar möjligheten att säkerställa önskade kvalitéer vid genomförandet. Anpassning till kvarterets specifika förutsättningar prövas i varje enskilt fall vid detaljplaneläggning.

Kvartersform med gröna gårdar

För att skapa en småstadskaraktär är det viktigt att kvartersformen varierar och att kvartersstorleken inte är för storskaliga. Kvartersmåttan bör vara mellan cirka 50-70 m. Gårdarna ska vara gröna och erbjuda någon form av mötesplats för de boende och där gårdarna riskerar att bli små kan takterrasser fungera som komplement till gården.

Innergårdarna ska vara gemensamma för de boende inom kvarteret. Gårdarna ska vara tillgängliga, attraktiva och innehålla värden för de boende. På varje innergård bör det finnas en lektyta och utöver den får det gärna finnas någon

annan typ av gemenskapshöjande yta. Ljussättningen på gården ska utformas med omsorg för att skapa en trygg och trivsam miljö.

Vegetationsytor och dammar för fördröjning av dagvatten ger förutsättningar för ett robust dagvattensystem. Där markförhållandena medger uppmuntras lokal infiltration av dagvatten. Förråd, cykelställ och eventuella andra komplementbyggnader bör förses med gröna tak.

Byggnader i gatulinje

Byggnader placeras i gatulinjen för att skapa en tydlig interaktion mellan byggnad och gata samtidigt som det skapar en tydlig gräns mellan offentlig och privat mark. Utmed gatulinjen präglas bebyggelsen av en variationsrikedom för att skapa levande stadsgator. Variation ska finnas såväl mellan kvarter som inom dem.

Aktiva bottenvåningar med tilltalande entréer

Bottenvåningar är i utpekade lägen öppna med verksamhetslokaler för handel och service mot gatan, med extra hög rumshöjd och glasade fasader. Entréer och portar utformas med extra omsorg och vänds mot gatan för att främja gatulivet. Längs en kvartersfasad bör minst 3 entréer finnas. Entréerna utgör tydliga inslag i fasaderna och genom att använda genomgående entréer bidrar detta

Rekommendationer för Bebyggelse tät enligt översiktsplanen:

Tät bebyggelsestruktur med i huvudsak flerbostadshus.

- Bebyggelse planeras med en höjd om 4-5 våningar. Något högre våningsantal kan medges närmast Åkersberga station medan bebyggelsen är lägre än snittet i kvarteren lägre österut inom programområdet.
- Kvartersstorlekar om ca 50-70 m per sida i Åkersberga stad.
- Varierad kvartersstruktur.
- Lokaler i bottenvåning längs huvudstråk och knutpunkter.



till ett samspel mellan gata och innergård, framför allt vid helt slutna kvarter.

Dold boendeparkering

Bilparkering för tillkommande bostäder sker i garage och placeras inte i marknivå intill gata eller på innergård. Parkering kan med fördel lösas genom underjordiska garage alternativt garage under upphöjda gårdar. Vid sådana lösningar bör parkeringen kläs med lokal mot gatan.



Varierade hushöjder inom kvarteren

En småskalig bebyggelse stärker småstadskaraktern, varför bebyggelse planeras med en höjd om 4-5 våningar. Inom kvarteren närmast stationen hålls byggnaderna på vissa ställen något högre medan den är lägre än ovanstående snitt i kvarteren intill befintliga villor och radhusbebyggelse längst österut. Inom ett och samma kvarter varierar höjden för att skapa kontraster och intressanta miljöer.

Vid gestaltning av kvarteren tas hänsyn till ljusförhållanden, såväl i förhållande till gaturummet och innergården som för den befintliga bebyggelsen. En balans mellan byggnadshöjden och gårdstorleken bidrar till ljusa och attraktiva gårdar och offentliga miljöer samtidigt som det är betydande för upplevelsen av skalan.

Stadstrukturanalys

För att undersöka hur välutvecklat Åkersbergas gatunät är har en stadsstrukturanalys av de mest centrala delarna genomförts. Analysen har gjorts med hjälp av space syntax-metoden och resultatet visar att Åkersbergas stadsdelar har ett påtagligt fragmenterat gatunät. De olika stadsdelarna har svaga kopplingar mellan varandra och även inom respektive stadsdel. Gatunätet är generellt sett grovmaskigt och har en låg grad av tillgänglighet och orienterbarhet. I den äldre delen av bebyggelsen; centrala Åkersberga, Österskär och Margretelund, är strukturen mer sammanhållen och finmaskig än i övriga delar. Den fragmenterade strukturen begränsar idag tätortens möjligheter att utveckla ett attraktivt stadsliv med folk som rör sig i gatumiljön. Ett utvecklat gatunät

Tydliga gränser mellan privat och offentligt

En kvartersstruktur innebär i regel ett lättläst stadsrum eftersom det medför en tydlig offentlig miljö i gaturummet och privata innergårdar. En tydlig skillnad mellan offentligt och privat skapar trygghet samtidigt som det underlättar för boende och besökare att läsa av stadens olika rum. Allmänna platser och gaturum ska ha en tydligt offentlig karaktär.

Förgårdsmark upplevs ofta som otydlig i huruvida det är privat eller offentligt mark, vilket i förlängningen riskerar att bidra till att marken inte används. Förgårdsmark bör därför undvikas.

med fler kopplingar både inom programområdet och till intilliggande områden skapar bättre förutsättningar för trygga och välbefolkade mötesplatser, ett levande, lokalt näringsliv och att en större andel av transporterna görs till fots eller cykel.

En del i att skapa en mer stadsmässig karaktär i Åkersberga är ett tydligt och sammanhängande nät av gator och stråk. En sådan struktur skapar bra förutsättningar för att skapa gena och tydliga vägar, erbjuda möjligheter i vägval och skapa noder där olika flöden möts. Vidare är det viktigt att det är enkelt att ta sig till centrumområdet från kringliggande områden.

Integrering av vattenmiljöer på offentliga platser

Åkersbergas identitet som en skärgårdsstad stärks genom kreativ och innovativ integrering av vatten i de offentliga miljöerna. Detta bidrar till attraktiva och lekfulla miljöer som kopplar tankarna till stadens vattennära läge samtidigt som de med rätt utformning kan bidra till en god hantering av dagvatten.



Exempel på kvartersform med grön innergård, variation i höjd och gröna tak på cykelförråd i Östra Kanalstaden.



Gestaltungsprinciper för ny bebyggelse

Varierade fasader med olika uttryck

Bebyggelsen planeras med en variation i dess uttryck och fasaderna utformas med varierad färgsättning och material, även inom ett och samma kvarter. Variationen i fasaden prioriteras vertikalt för att bidra till en upplevelse av korta fasader. Bottenvåningen framhävs i gestaltningen och hålls öppen och välkomnande samt att entréer utformas omsorgsfullt. Offentliga byggnader har en karaktär som skiljer sig från de privata.

För att skapa ytterligare variation kan byggnaderna ibland möta gaturummet med en gavel i stället för långsida. Att kvarteren på utpekade ställen öppnas upp mot gatan kan



Exempel på varierade fasader, lämplig skala, indragna takvåningar och tydliga entréer i Norrtälje.

bidra till ett mer händelserikt, ljust och grönt gaturum då det skapar ett samspel mellan innergården och gatan. Gränsen mellan det privata och allmänna ska dock vara tydlig.

Bebyggelsen bör även variera i höjd. För att hålla en hög exploateringsgrad men minska den upplevda skalan kan ett sätt vara att dra in den översta våningen från fasaden.

Nyttjade tak

Taktytor används på effektiva och kreativa sätt, exempelvis med solceller eller gröna tak. För att skapa en varierad stadsbild kan olika typer av takutformningar användas, viktigast är att de bidrar till kvarterens behov. Där innergårdar riskerar att bli små kan takterrasser bidra med yta. Gröna tak bidrar till en grönare stadsdel och ju rikligare



Exempel på indragna våningar från Norrtälje där befintlig bebyggelse kompletterats med bostäder i ett attraktivt läge.

vegetation som är möjlig på taken desto större bidrag kan de ge till den biologiska mångfalden och ekologiska samband. Bebyggelsens tak har även betydelse för byggnadens uttryck då det påverkar byggnadens karaktär.

Balkonger i rätt lägen

Balkonger bidrar till mer liv och rörelse i gatumiljön och är en viktig kvalitet för bostäder. Balkonger och takterrasser förespråkas men bör inte kraga ut över taken. Balkonger medges kraga ut max 1,4 m från fasaden mot innergård och inte mer än 0,7 m mot gatan. Mot gården tillåts balkonger kraga ut längre eftersom det möjliggör en känsla av att gården sträcker sig vertikalt upp längs fasaderna, medan de inte ska utgöra ett alltför dominerande inslag i gatumiljön. Indragna takvåningar skapar ofta bra förutsättningar för fina balkong- och terrasslägen.



Varierad höjd inom ett bostadskvarter och komplementbyggnader med gröna tak i Östra Kanalstaden.



En attraktiv offentlig miljö

Åkersberga centrum omvandlas med trivsamma och tydliga stråk med offentliga platser som alla människor har tillgång till och vill uppehålla sig på. Det är lätt att orientera sig inom centrumområdet och vidare till intilliggande stadsdelar. Gator, parker och torg görs mer attraktiva med grönska, konst och belysning. Vattenelement i parker och på gator och torg bidrar till en tydligare koppling till skärgården samtidigt som det kan skapa orienterbarhet och omhändertata dagvatten på ett kreativt sätt.

Programkartan har utgått ifrån att skapa trygga stadsmiljöer, bland annat där skillnaden mellan offentlig och privat mark är tydlig. Det är viktigt att det trygghetsrelaterade tänket medföljer under kommande planeringskedan såväl som i diskussionen med exploatörer.

Mötesplatser och stråk

Åkersberga stad innehåller mötesplatser med varierande karaktär och innehåll. Nya platser där människor kan vistas och mötas utformas samtidigt som de befintliga utvecklas. De mest självklara mötesplatserna ligger där många människor är i rörelse och ses i karta 10. Dessa platser utgörs av Storängstorget, längs kanalen, Stationstorget, Järnvägsparken och en ny kvarterspark i den nya kvartersstrukturen. Genom att binda samman målpunkter och mötesplatser med hjälp av tydligare och mer attraktiva stråk ökar möjligheten för spontana möten att uppstå.



Karta 10. Mötesplatser i den offentliga miljön som utvecklas och tillkommer inom programområdet.



Åkersberga centrum

Åkersberga centrum utgörs av centrumbyggnaderna tillsammans med Stationstorget och Storängstorget. Stråken kring Åkersberga centrum förtydligas i sin utformning för att underlätta orienterbarheten. Samspelet mellan inom- och utomhusmiljön kan i många avseenden förbättras. Fasader öppnas upp för skyltning och fler entréer bidrar till en mer levande och trygg gatumiljö.

Livfulla fasader är särskilt betydande mot Stationsvägen, som utgör det första mötet för människor som anländer till Åkersberga med tåg och buss.

För ett mer effektivt nyttjande av mark bör möjligheten för fler bostäder ovanpå befintliga centrumbyggnader utredas. Kompletterande bebyggelse bör vara uppdelad i mindre enheter och uttrycksmässigt samspela med befintlig byggnadskaraktär.



Storängstorget sett norrifrån.

Storängstorget

Storängstorget är ett fint och välanvänt torg med bra förutsättningar som utvecklas och förbättras kontinuerligt. Torget har ett bra solläge, bra proportioner i förhållande till skalan på den omkringliggande bebyggelsen där en tydlig rumsbildning skapas. Norra delen av Storängstorget

föreslås utvecklas med mer grönska som träd, planteringsbäddar och krukor, samt med sittplatser, belysning och torgstånd. Torghandel och uteserveringar ska vara gedigna konstruktioner och gestaltningmässigt höra samman. Även skyltning, bänkar och belysning ska samordnas.



Karta 11. Storängstorget.



Mötesplatser vid Åkers kanal

Stadsparken Åkers kanal utvecklas med attraktiva mötesplatser vid vattnet och med utrymme för både service och handel. Det befintliga parkeringshuset väster om centrumbyggnaderna kompletteras med lokaler för att bidra med rörelse i området dygnet runt. Närmast kanalen uppförs bebyggelse i 4-5 våningar med ett mycket bra läge för kontor, service och offentliga verksamheter. Från vattenrummet vid Åkers kanal till centrumanläggningens västra entré skapas ett attraktivt gångstråk som utgör både en betydelsefull fysisk koppling mellan platserna och en viktig siktlinje. Stråket leder människor från Åkersberga centrum ner till kanalen och bidrar genom sin gestaltning till en förstärkt koppling till vattnet.

Byggnaderna närmast kanalen bildar en ny stadsfront och en viktig mötes- och rekreationsplats. Uppehållsplatser



Kajtorget vid kvarteret Flaggspelit i Östra kanalstaden är ett exempel på hur en hamnbassäng kan bidra till vattenkontakt i staden (illustration framtagen av Seniorgården AB).

som tilltalar olika människor utvecklas samtidigt som Åkers kanal utvidgas till en hamnbassäng med bryggplatser och vändmöjligheter för småbåtar. I och med möjligheten att lägga till nära Åkersberga centrum förbättras tillgängligheten till centrala Åkersberga för båtresenärer. Aktiviteter längs kanalen möjliggörs, bland annat då stråket längs vattnet tydliggörs, att boulebanan

norr om väg 276 flyttas men behålls i samma område samt att nya verksamhetslokaler för bland annat caféer och restauranger möjliggörs. För att öka trivselen på den nya mötesplatsen vid kanalen, som ses i karta 12, bör möjligheterna för bullerreducerande åtgärder längs väg 276 och Roslagsbanan ses över i detaljplaneskedet.



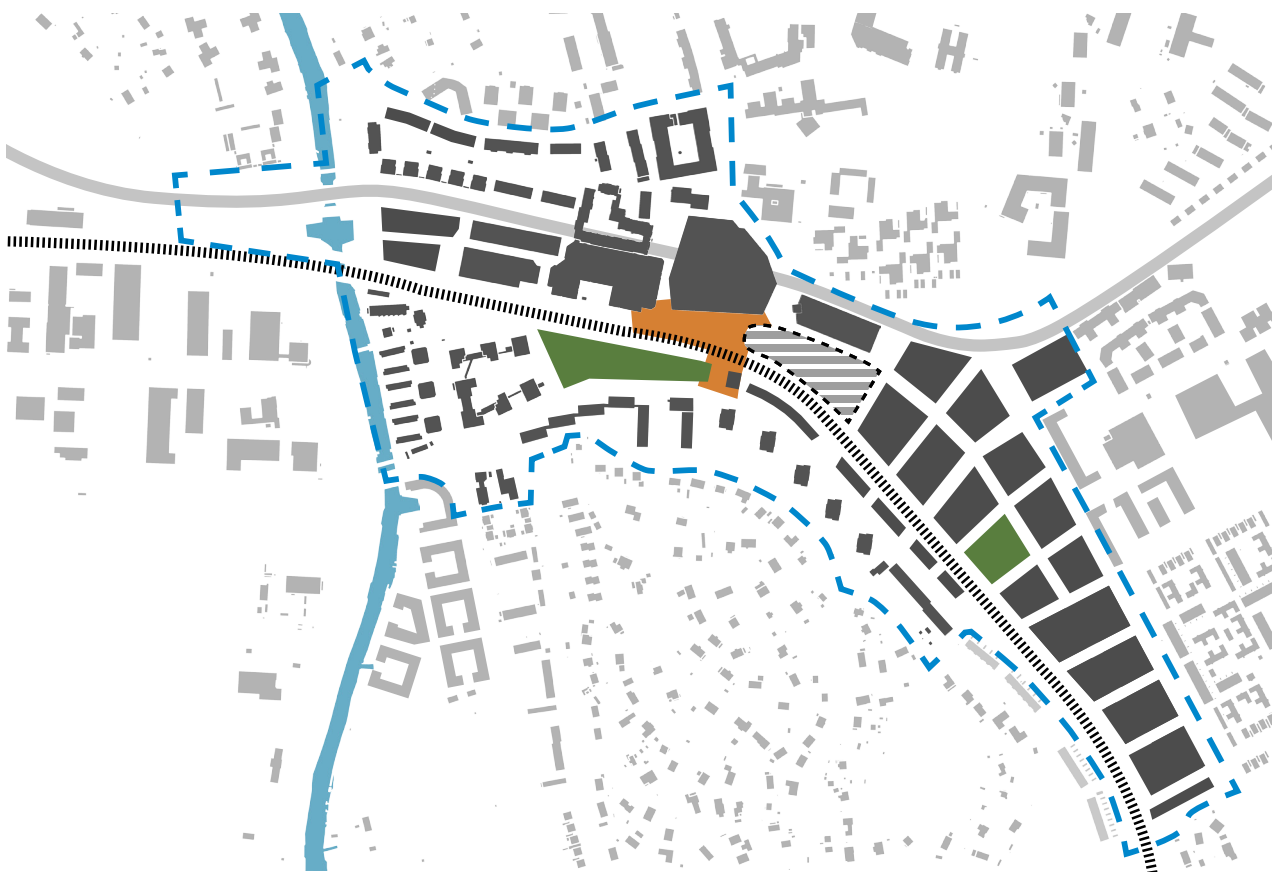
Karta 12. En viktig mötesplats vid kanalen, som även utgör en viktig stadsfront för människor som anländer till Åkersberga västerifrån.



Stationsområdet

Det stora antalet resenärer som dagligen rör sig kring Åkersberga station medför goda förutsättningar för en befolkad, levande och trivsam mötesplats. Med en hög rumslig integrering, tillgängliga gatustråk med hög läsbarhet och en smidig bytespunkt mellan olika färdmedel utgör stationsområdet stadens nav.

En utbyggd bussdepå planeras cirka 2 kilometer nordväst om centrumområdet. Detta frigör yta vid det nuvarande busstorget i Åkersberga centrum och möjliggör för en ny, mer effektiv terminallösning. Det nya resecentrumet har en struktur som är smidig och lättillgänglig för resenärer. Utformningen beslutas i samråd med Regions Stockholms trafikförvaltning och baseras på de resenär- och bussflöden som uppskattas i framtiden.



Karta 13. Stationstorget.

Bebyggelsen kring stationen har stor påverkan på platsen och byggnaderna bör utformas med särskilt hög arkitektonisk kvalitet och bör ha en tydlig karaktär som ramar in och höjer den estetiska kvalitén på stationsområdet. Byggnaderna har fasader som på bottenvåningen till stor del består av exempelvis glas, vilket skapar överblickbarhet och ett tryggare gaturum. Fasaderna mot Stationsvägen bryts upp för att skapa spännande och varierande intryck. Då resecentrumet utgör en betydande samlingsplats blir en stationsbyggnad, liksom dess funktioner och gestaltning, särskilt viktig. I Åkersbergas resecentrum ska resenärer kunna vänta på både buss och tåg inomhus. Utöver vänt- och serviceutrymmen ska god tillgång till cykelparkering och service finnas.

Stationstorget

Stationstorget ses i karta 13 och avser platsen mellan tågplattformen, resecentrum och centrumanläggningarna. Torget utgör en tydlig samlingsplats där många människor passerar och stannar upp. Torget sträcker sig över järnvägsspåret och bidrar till att överbrygga spårens barriärefekt. Torget ligger i ett trevligt solläge och rumsbildningen kompletteras genom att byggnaderna intill torget öppnas upp mot Stationsvägen. Området är ett attraktivt läge för aktiva bottenvåningar, som exempelvis restauranger och caféer. Stationsvägen passerar över torget som en tydligt och trafiksäkert utformad gångfartsgata.

Genom att tillvarata dagvatten och lyfta fram och synliggöra vatten på stationstorget skapas associationer till havet och kanalen samtidigt som det bidrar till estetiska värden på platsen. Möjligheterna för detta ska utredas i detaljplaneskedet.



Förtydligande av befintliga stråk

Inom centrumområdet utvecklas trivsamma promenadstråk som bidrar till högre rumslig integration. Orienterbarheten i centrumområdet förbättras genom god gestaltning med hjälp av planteringar, möblering och belysning, samt att befintliga verksamheter synliggörs och att stråken ges en tydligare struktur.

De nya stråken utformas med särskild markbeläggning och anpassad belysning. Vid upprustning av stråk är den befintliga och nya markbeläggningen densamma eller samspelar tydligt med varandra. Stråken tillgänglighetsanpassas och förstärks med attraktiva uppehållsplatser inklusive möblering så det enkelt går att avläsa kontinuitet, riktning och tillhörighet till centrum.

I kommande avsnitt beskrivs stråk kring den befintliga bebyggelsen i Åkersberga centrum som utvecklas för att öka den rumsliga integrationen och bidra till gatuliv och människor i rörelse.

Stråk 1 & 2: Storängstorget - Lennart Neckmans väg

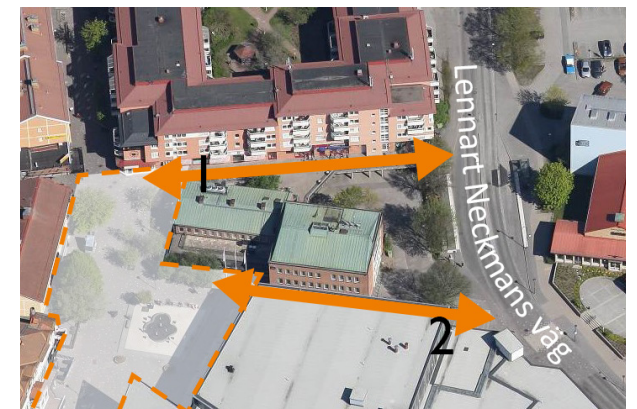
Det norra stråket mellan Storängstorget och Lennart Neckmans väg (stråk 1 i karta 14) förtydligas genom en utveckling av lokaler för verksamheter längs stråket och Storängstorget. Detta bidrar till att orienterbarheten till målpunkter på torget och längs Lennart Neckmans väg ökar. Parkeringen vid kvarteret Skeppet däckas över så att kopplingen mellan Storängstorget och Lennart Neckmans



Karta 14. Överblickskarta för stråk som ska förtydligas.

väg stärks. Stråket till Storängstorget framhävs genom en ny trappkonstruktion, ny belysning och nya planteringar.

Den södra passagen, norr om centrumbyggnaden, mellan Storängstorget och Lennart Neckmans väg (stråk 2 i karta 14) förbättras med hjälp av konst, belysning och eventuella skyltfönster. En trädrad framhäver stråket som leder besökare från Lennart Neckmans väg in till torget.



Stråk 1 och 2, kopplingar Storängstorget - Lennart Neckmans väg.



Stråk 3: Väster om kvarteret Skutan och Kajutan

Befintlig passage, som löper i nordsydlig riktning, rustas upp med ny markbeläggning, konstnärlig gestaltning med integrerad belysning längs fasaden, nya planteringar och en bullerdämpande skärm längs väg 276. För att tydliggöra gång- och cykelkopplingen kan det i framtiden bli relevant att se över möjligheten att bredda stråket.



Stråk 3, väster om kvarteret Kajutan, över väg 276.

Stråk 4: Stationsvägen - Storängstorget - Bergavägen

Stråket som kopplar Stationsvägen med Storängstorget och Bergavägen utgör en viktig entré till Åkersberga centrums mest centrala delar norrifrån längs Storängsvägen. Stråket rustas upp gestaltningsmässigt med mer planteringar och fler sittplatser, vilket höjer stråkets attraktivitet.



Stråk 4, Stationsvägen - Storängstorget - Bergavägen.

Stråk 5: Kvarteret Skutan - Åkers kanal

En ny gågata med vattnet som målpunkt skapas. Med bland annat attraktiva planteringar, sittplatser och effektbelysning skapas ett trivsamt och tydligt stråk från centrumområdet ner till kanalrummet. Stråket bidrar till att kontakten mellan den utvecklade mötesplatsen vid kanalen och kvarteret Skutan, det vill säga den äldre centrumbyggnaden, förstärks och görs lättillgänglig. En utveckling av det befintliga parkeringshuset och dess fasader bidrar till att stråkets attraktivitet höjs.

Stråk 6: Lennart Neckmans väg

Stråket som följer Lennart Neckmans väg, från Åkersbergas resecentrum norrut och som ansluter till Skolvägen, tydliggörs och trafiksäkras. Stråket ansluter till den östra entrén till centrumbyggnaden och interaktionen mellan byggnaden och stråket anpassas för att göra centrumentrén mer välkomnande. Nya informations skyltar tillskapas för att förenkla orienterbarheten.



Stråk 5, mellan Åkersbergas inomhuscentrum och kanalen.



Stråk 6, Lennart Neckmans väg.

Grönska och vatten i det offentliga rummet

I och med att de offentliga miljöerna inom centrumområdet utvecklas stärks grön- och blåstrukturen. För att skapa trivsamma allmänna platser i form av gator, parker och torg är grönska såsom träd och perennrabatter såväl som vattenelement viktiga inslag.

Grönska bidrar till ökad biologisk mångfald, hantering av ekosystemtjänster samt fördröjning av dagvatten inom programområdet. Befintliga och nya gator utformas med regnbäddar innehållande träd, buskar och perenner så långt det är möjligt, vilket även bidrar till att området får ett stort inslag av grönska. Genom god utformning bidrar dagvattendiken, dammar och regnbäddar till Åkersbergas skärgårdskaraktär då vatten får en central roll i stadsrummens utformning.

En utveckling av väg 276 med mer grönska bidrar till en mer attraktiv miljö. Vägen omgestaltas och ges en mer

Övergripande riktlinjer för ökad trygghet i kommunens parker:

- Se över belysningen i parkerna, både funktionsbelysning av stråk och platser samt effektbelysning av träd och miljöer för att skapa rumsbildningar. Parkplanering och belysningsprogram bör samordnas.
- Komplettera parkernas utrustning och utbud för att göra dem mer attraktiva och aktiva
- Höga häckar och buskar bör undvikas för att inte påverka platsens överblickbarhet.

stadsmässig vägmiljö med trädplanteringar, kantstenar och anpassad belysning. Samtliga gator utformas som stadsgator med trädrader, parkinslag och gröna platsbildningar.

Invid järnvägen får lövträd inte placeras med hänsyn till risker kopplade till lövhalka. Vid kommande utredningar kring placering av träd ska tillgängligheten till bebyggelse för räddningsfordon beaktas.

Parker och lekplatser

Inom programområdet finns i dagsläget Järnvägsparken som i samband med ombyggnationen av Åkersbergas station omgestaltas och utvecklas. Vid kanalen löper Åkersbergas stadspark. Entrén till stadsparken ligger inom programmets avgränsningsområde (se karta 16 på sida 39), där rabatter och träd skapar en trevlig miljö såväl för gångtrafikanter och cyklister som för resande med bil, buss och tåg.



Aktivitetsparken Lillbroängen, norr om centrumområdet.

I dagsläget är det brist på gröna platsbildningar inom centrumområdet, varför en ny kvarterspark tillskapas inom de nya kvarteren i centrumområdets sydöstra del. Planprogrammet innebär även förbättrad tillgänglighet till natur- och strövområden utanför centrumområdet exempelvis i form av tillskapande av gröna entréer. En grön entré innefattar information om de närliggande grönområdena och vilka stråk som leder till och genom dessa. Då de underlättar orienterbarheten till tätortsnära grönområden och gröna stråk som omger Åkersberga, placeras de centralt med närhet till kollektivtrafik. Detta skapar bättre kopplingar för cyklister och fotgängare och en högre grad av tillgänglighet till den tätortsnära naturen.

Parkerna har varierande innehåll och attribut som tilltalar människor i olika åldrar och med olika intressen. Möjlighet till lek för barn planeras i Järnvägsparken. Utöver detta finns en lekplats i parken öster om Skolvägen, cirka 400 m norr om planområdet. Lekplatser finns även i Oceanparken och Orionparken. Tillgång till fler parker, naturområden och badplatser finns inom gång- och cykelavstånd från centrumområdet.



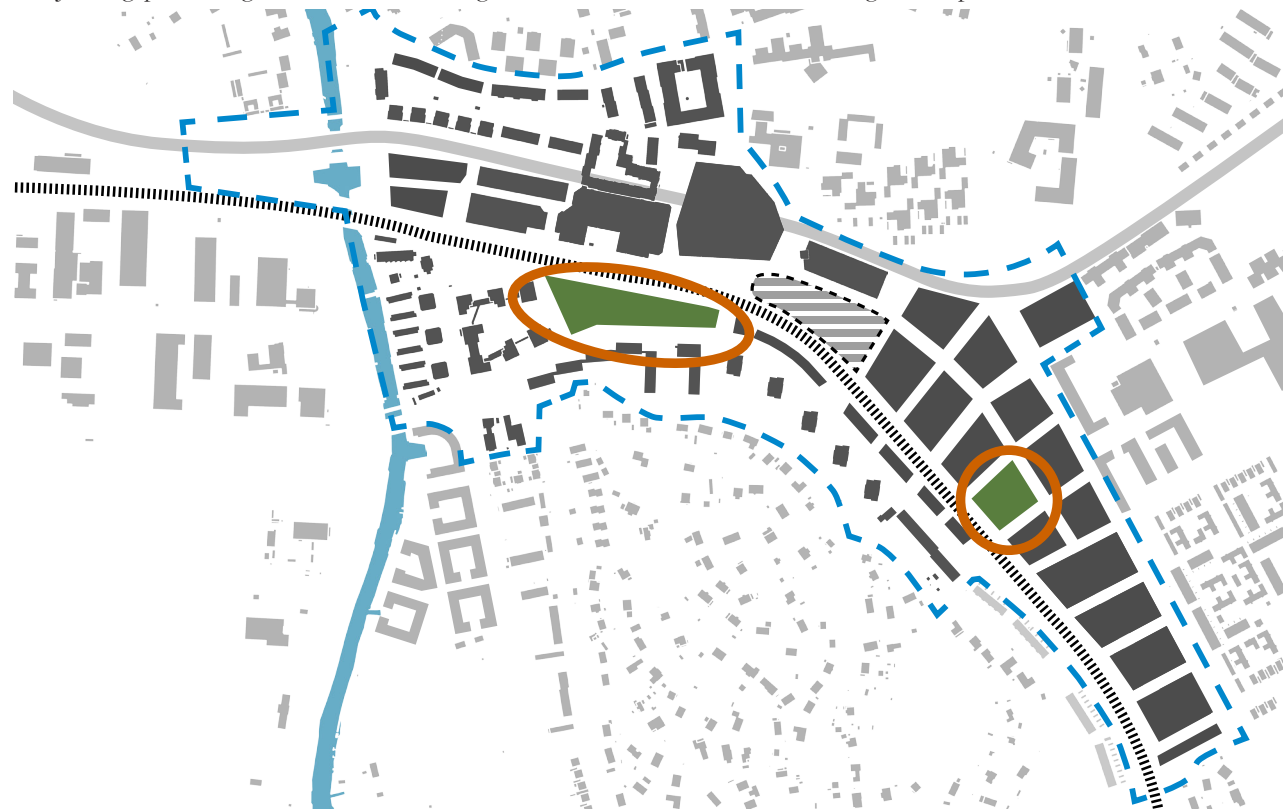
Grönska i Järnvägsparken.



Järnvägsparken

Järnvägsparken behåller sin historiska identitet och utvecklas till en mötesplats som med en variation av aktiviteter tilltalar människor i alla åldrar. Järnvägsparken anpassas till det nya perrongområdet och utvidgas österut för att angränsa direkt till passagen över järnvägen. Detta ger parken en tydlig koppling till Stationstorget och upplevelsen av det offentliga vardagsrummet som Stationstorget och Järnvägsparken utgör i centrala Åkersberga förstärks.

Direkt öster om Järnvägsparken intill passagen över järnvägen medges bebyggelse som tillsammans med det nya resecentrumet bildar ett tydligt fondmotiv för ankommande längs Västra Banvägen och Stationsvägen. Den nya byggnaden ramar in platsen och parken och bör därför utformas med särskild hög arkitektonisk kvalitet som ska vara representativ för stadskärnan som helhet. Byggnaden bör planeras med en uppglasad och öppen, aktiv bottenvåning. Platsen utgör ett attraktivt läge för exempelvis ett café i bottenvåningen mot parken.



Karta 15. Järnvägsparken expanderar österut i samband med stationens ombyggnad och en ny kvarterspark föreslås i programmets sydöstra del.

Ny kvarterspark

En ny park tillkommer bland de nya bostadskvarteren i centrumområdets sydöstra del. Parken ligger strategiskt belägen mitt i den nya kvartersstrukturen och är tillgänglig för närboende. Samtidigt ligger parken i anslutning till gång- och cykelstråket som passerar över järnvägsspåren vid Neptunivägen, vilket är ett stråk som knyter samman bostadsområdena i Österskär med målpunkter som Söraskolan och Söra simhall. Detta skapar goda förutsättningar för att parken ska bli en offentlig mötesplats som är tillgänglig för både boende och besökare. Parken utvecklas som en mötesplats med sittplatser och belysning och ska inrymma en mindre områdeslekplats, med fördel inklusive vattenlek. Karaktären på parken ska vara en tydlig grön oas med konst och med en tydlig och karaktärsfull belysning som skapar trygghet och välkomnar besökare året runt. Parken bidrar till att förstärka grönstrukturen och är en viktig plats för lek och rekreation för boende i de nya stadskvarteren



Konst och grönska i Järnvägsparken.



Blåstruktur och Stadspark Åkers kanal

Vatten är inte bara en viktig del i vår livsmiljö utan även för kommunens skärgårdsidentitet. Blåstrukturen beaktas i parkerna med hjälp av mindre dammar som omhändertar lokalt dagvatten samtidigt som de utgör estetiska och pedagogiska värden. Vatten är en tillgång i det offentliga rummet då det på ett kreativt sätt kan bidra till tydliga och trevliga stråk med hög orienterbarhet och pedagogiska värden.

Längs Åkers kanal löper Åkersbergas stadspark, vilken lockar människor till vattnet. Syftet med stadsparken är att förtydliga och etappvis utveckla och förbättra den unika och starka historiska anknytningen som Åkers kanal har. Åkers kanal tillgängliggörs med hjälp av tydligare och bättre kopplingar mellan centrum och vattnet. För att förtydliga parkstråket norrut rustas parkrummet norr om väg 276 med befintlig boulebana upp. Fontäner, bryggor och fler sittplatser förhöjer kanalens värden och förbättrar



Lummiga gångstråk kantar Åkers kanal i Åkerbergas stadspark.

vattenkontakten. I Åkers kanal medges turer med båt och kanot samt att det finns goda möjligheter att stanna till vid den nya hamnbassängen vid Åkersberga centrum. Längs kanalen finns och utvecklas gång- och cykelstråk på båda strandkanterna. I stadsparken finns möjligheter till kanotpaddling, en aktivitetspark och lekmöjligheter,

konst och belysning, blommor, bänkar och mötesplatser. Från entrén till stadsparken, som visas i karta 16, är det möjligt att gå eller cykla längs vattnet och nå målpunkter som Slussholmen, Ekbacken och Hembygdsparken samt Åkersbro. Delar av Åkers kanal, norr om programområdet, omfattas av riksintresse för kulturmiljövården.



Karta 16. Entrén till Åkersbergas stadspark, som bjuder in till promenader längs med vattnet.



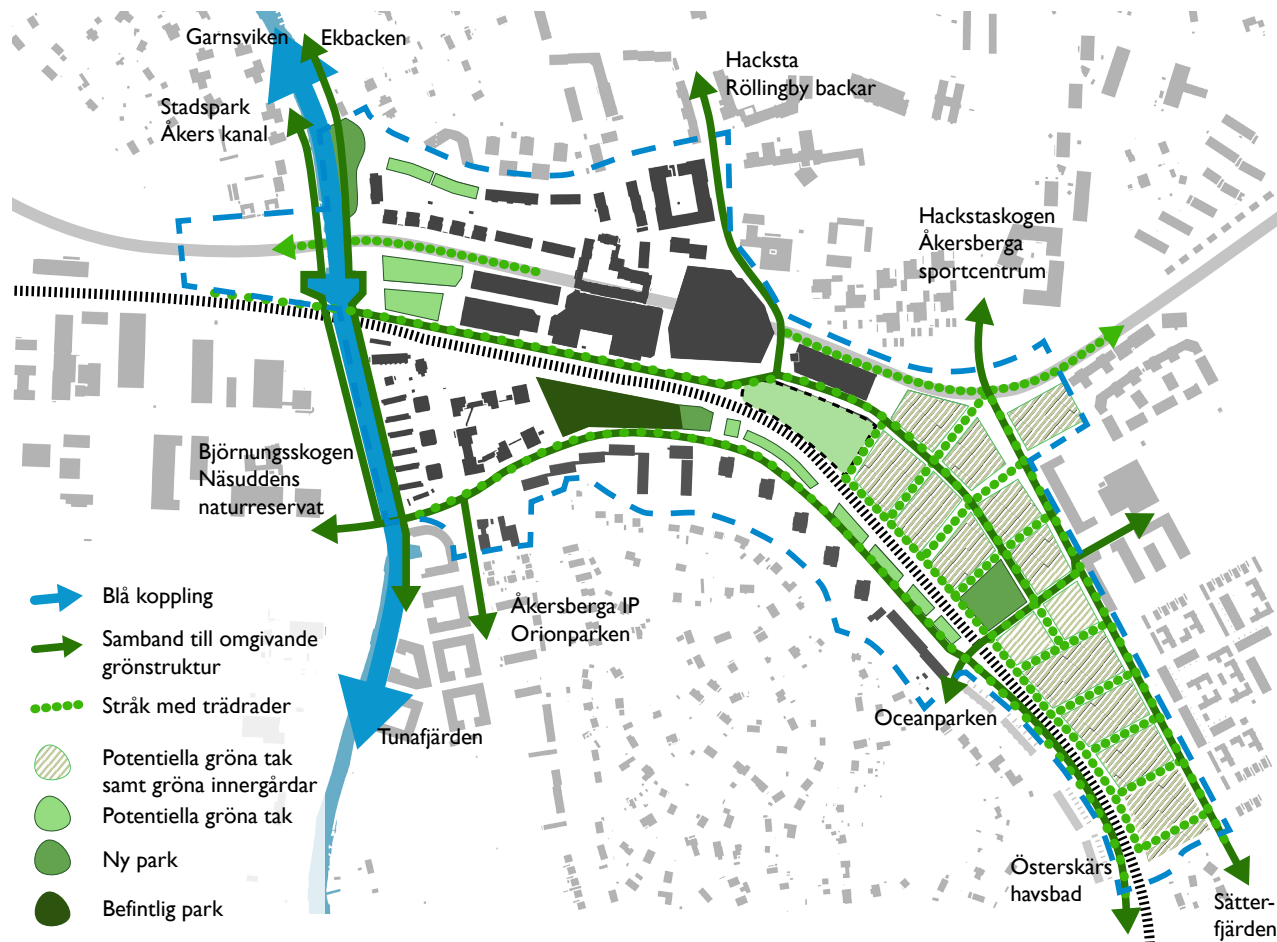
Grönstruktur och biologisk mångfald

Planprogrammet innebär en ökning av strukturerade gröna miljöer inom centrumområdet bland annat i form av parker, gröna trädnader, gröna tak och fickparker.

I karta 17 visas hur nya kvarter och nya och utvecklade gator kan bidra till förstärkt grönstruktur, varierande livsmiljöer och en känsla av närhet till natur. Nyetablering

av grönska och mindre vattenmiljöer i staden bidrar med platser som är trivsamma för bland annat fjärilar, humlor och småfåglar.

Den huvudsakliga andelen spridningsvägar och spridningsmöjligheter sker utanför programområdet i de stora



Riktlinjer för biologisk mångfald:

- Skydda och bevara befintliga träd. Plantera nya träd och flytta träd som är i vägen för ny bebyggelse. Ofta är kostnaden för skyddsanordningar mindre än kostnaden för att fälla träd, och flytt av träd billigare än att köpa in lika stora nya.
- Bevara och utveckla planteringar och brynmiljöer som bidrar med bo och födosöksmiljöer för fåglar och insekter.
- Låt delar av parkerna utvecklas med ängsblomster vilket ger en större biologisk mångfald och underlättar för pollinering.
- Vid nyplantering av parkväxter bör växtval ske med hänsyn till den biologiska mångfalden och nyttan växterna gör för fåglar och insekter.
- Placera ut insektholkar, fågel- och fladdermusholkar som bomiljöer för arter viktiga för skadedjurskontroll.
- Nya vattenmiljöer som dagvattenstråk, fontäner och vattenkonst kan bidra med dricksvatten för fåglar och insekter.

Karta 17. Översiktbild över grönska inom programområdet. Sambanden till omgivande grönstruktur syftar till stråk för rekreation samtidigt som det kan innebära samband för biologisk mångfald. Utöver redovisade parker på kartan förespråkas även fickparker längsmed huvudstråken.



naturområdena som finns inom ett kort avstånd från centrala Åkersberga. Sammanhängande gröna miljöer i den täta stadsmiljön bidrar till att djur och växter kan röra sig mellan naturområdena och gröna tak, gatuträd, planteringar, regnbäddar, gröna gårdar och parker bygger på så sätt upp en grön infrastruktur. Naturvärdesinventeringar planeras att göras för kommunen som helhet. I detta arbete inkluderas att mer detaljerade kartläggningar av spridningssamband och ekosystemtjänster tas fram.

För att stödja den biologiska mångfalden, även i täta stadsmiljöer, är strategiska växtval som bidrar med blomning, frukt och bär viktiga. Biologiska gestaltningselement som död ved och holkar för fåglar och fladdermus och insektshotell bidrar med boplatser.

Friluftsliv

I Åkersberga med en omnejd av 5 km finns ett stort utbud av upplevelsevärden och möjlighet till fysisk aktivitet kopplade till natur och vatten. Exempel på detta är vackra strövområden vid Stavaviken och Norrö, Björnungsskogen, Träskmossen, Svinninge och Trastsjöskogen. Röllingby backar, Margretelunds slott och Näsudden utgör värdefulla kultur- och naturmiljöer. Inom 5 km återfinns även bad- och friluftsanläggningar såsom Österskärs havsbad, Breviksbadet, Fiskartorpet och Badholmen i Sätterfjärden, Domarudden, Hacksta och Garnsviken. Åkers kanal är en närliggande tillgång för friluftslivet. Inom 2 km, eller 10 minuter med cykel,

från programområdet nås tre större strövområden: Trastsjöskogen, Röllingby backar och Björnungsskogen.

Inom centrumområdet planeras inga nya friluftsplanläggningar. Dock tydliggörs omkringliggande upplevelsevärden genom gröna entréer. Detta stärker kopplingen mellan

centrala Åkersberga och strövområden liksom andra natur- och vattenupplevelser. Mer information om idrott och bad finns att läsa under avsnittet *Verksamheter och service*, på sida 61. Vidare ska kommunen ta fram en kommunövergripande friluftsplan.



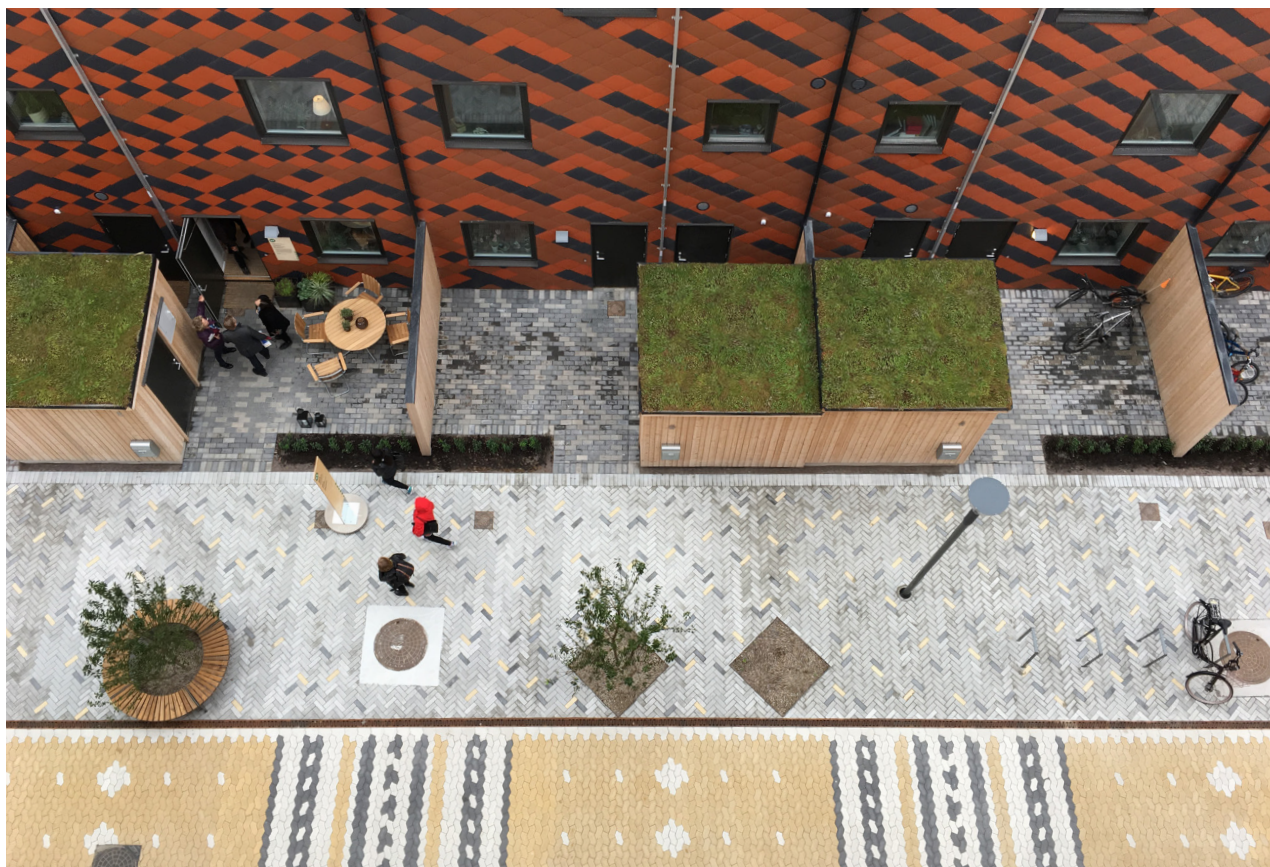
Karta 18. Spridningssamband och viktiga gröna kopplingar till rekreations- och skogsområden med goda förutsättningar för biologisk mångfald kring centrala Åkersberga.



Offentlig utsmyckning

De offentliga miljöerna berikas av utsmyckning i form av konst, markbeläggning, belysningsarmaturer, vattenbetonade inslag och vegetation. Dessa element bidrar till att stärka kommunens identitet. Konstverk som kompletterar

och höjer värdet på platser placeras strategiskt, både på platser där många människor rör sig men även på platser där det kan överraska. Konstverk bidrar till att göra staden mer levande och lekfull.



Referensexempel över kreativ markbeläggning som ett estetiskt inslag i gatumiljön från Vallastaden, Linköping.

Österåkers konstpolicy ska följas i samband med placering av fast offentlig konst inom Åkersberga stad. Lämpliga placeringar för ny offentlig utsmyckning är vid de gröna platsbildningarna längs Stationsvägen, i parkerna, längs kanalen samt vid Stationstorget och runt Storängstorget. Lämpliga lokaliseringar för konst på en mer detaljerad nivå såväl som vilka konstformer som lämpar sig bäst inom programområdet ska utredas vidare i ett senare skede. I översiktsplanen beskrivs att dialog ska föras med berörda exploatörer och förvaltningar i syfte att beakta offentlig utsmyckning och konst vid planläggning.

Ett gestaltungsprogram, inklusive färgprogram, för ny bebyggelse inom centrala Åkersberga ska tas fram i samband med kommande detaljplaner. Samspelande färgsättning och skala bidrar till en stadsdel med tydlig identitet.

Kommunen har en belysningsplan från år 2010 som innehåller riktlinjer för utveckling av belysning i tätorten Åkersberga och det offentliga rummet i allmänhet. Ett fördjupat belysningsprogram för programområdet, med utgångspunkt i kommunens övergripande belysningsplan, ska tas fram i samband med det kommande detaljplanarbetet. Ett belysningsprogram förtydligar belysningens funktion och förtydligar gatuhierarkier, promenadstråk och målpunkter.



Kommunikationer

Programmet bygger på en utvecklad gatustruktur som kopplar samman delar både inom och utanför centrumområdet och som skapar ett mer sammanhållet centrum. Väg 276 och Roslagsbanan är i dagsläget tydligt strukturerande för stadsbebyggelsens långsträckta form samtidigt som de bildar barriärer i stadsmiljön. Dominansen av befintliga långsgående gator och barriärer balanseras upp genom nya och utvecklade tvärkopplingar för gång- och cykeltrafiken. Det utvecklade nätet bidrar till ett mer finmaskigt och flexibelt gång- och cykelvägnät med fler alternativa vägval och kopplingar som förbättrar tillgängligheten och stärker Åkersbergas stadskarakter. Biltrafiken hänvisas i första hand till de större gatorna och passage över Roslagsbanan sker vid Tunagårds station eller vid planskildheten vid Rallarvägen. Söderifrån nås Åkersberga centrum med bil genom parkering vid Västra Banvägen.

Österåker deltar i Sverigeförhandlingen, vilket innebär att Region Stockholms trafikförvaltning förlänger Roslagsbanan, från universitetet till Stockholm city via Odenplan. Kommunens åtagande i förhandlingen är att skapa 7 020 nya bostäder i stationsnära lägen till år 2035. Detta skapar goda förutsättningar för människor att färdas kollektivt samtidigt som den lokala arbetsmarknaden stärks. Roslagsbanan utgör ett riksintresse för transporter, vilket ska beaktas vid kommande detaljplanläggning genom att utveckling inom centrumområdet inte påverkar bland annat möjligheterna till drift och underhåll av eller tillgängligheten till järnvägen.

Hållbart resande

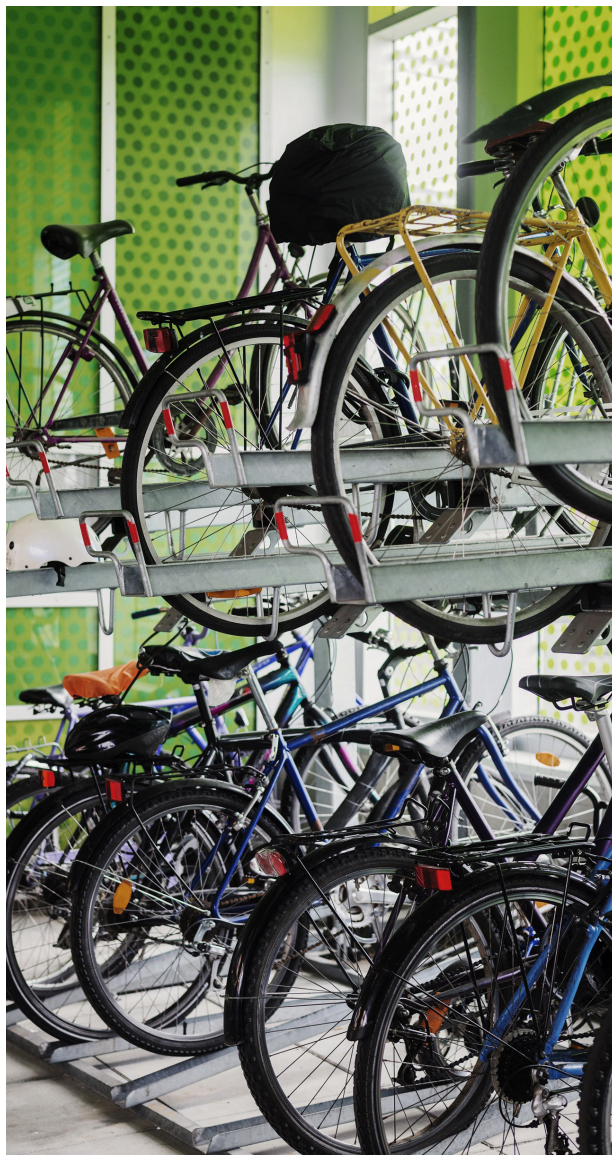
De hållbara transportmedlen gång, cykel och kollektivtrafik prioriteras i planeringen. Åkersberga stad präglas av möjligheter att samordna transporttjänster med olika former av mobilitetslösningar och effektiva byten. Programmet omfattar ett nytt, kombinerat resecentrum för både buss- och tågresenärer samt förbättringar av det nuvarande stationsområdet. Det innebär nya möjliga resvägar med buss samt tillkommande gång- och cykelvägar.

Transportsystemet är effektivt, hållbart och tillgängligt för alla.

Tunga fordon inom centrumområdet begränsas. För att åstadkomma detta behövs en hantering av varutransporter som syftar till att styra transporterna till vissa vägar under specifika tider.



Roslagsbanan stannar vid Åkersberga station på sin resa mellan Österskär och Stockholm Östra, ombyggnad av stationen pågår bland annat för att möjliggöra tätare trafik och säkrare övergångar.



Exempel på väderskyddade cykelparkeringar i två våningar.

Kollektivtrafik och resecentrum

Åkersberga station utvecklas med ett nytt resecentrum som fungerar som bytespunkt för resor inom kommunen och regionen. Resecentrumet, som har en betydande roll för boende såväl som besökare i hela Österåker, underlättar för kombinationsresor och effektiva byten mellan tåg, buss och cykel.

Att kommunens befolkning hela tiden ökar och med hänsyn till den förändrade trafikeringen inom området behöver kapaciteten för dagens bussterminal utökas. Trafikförvaltningen i Stockholms läns landsting genomför en modernisering av Roslagsbanan med utbyggnad av dubbelspår och i samband med detta byggs Åkersberga station om till en trespårsstation. På lång sikt kan stationens plattformar behöva förlängas för att klara av längre tåg. Vid Åkersberga station bör utbyggnad av plattformarna i sådana fall ske västerut mot kanalen.

Det nya resecentrumet bidrar till att göra stationsområdet till stadens nav. Det placeras där befintlig bussterminal ligger och ska, förutom en bussterminal dimensionerad för framtidens behov, innehålla utrymmen att vänta inomhus samt cykelgarage. Bussarna kör till och från bussterminalen via Margretelundsvägen – Luffarbacken, liksom i nuläget, men vissa linjer kan bli aktuella att köra Stationsvägen och/eller Lennart Neckmans väg. En del bussar kommer gå till och från nya busshållplatser på Västra Banvägen för att snabbare kunna nå bland annat Kanalstaden. Exakt hur bussnätet ska möjliggöras i framtiden ska utredas vidare i detaljplaneskedet.



Centralstationen i Malmö är ett exempel på resecentrum i glas som bland annat innehåller väntutrymmen, service och saluball.

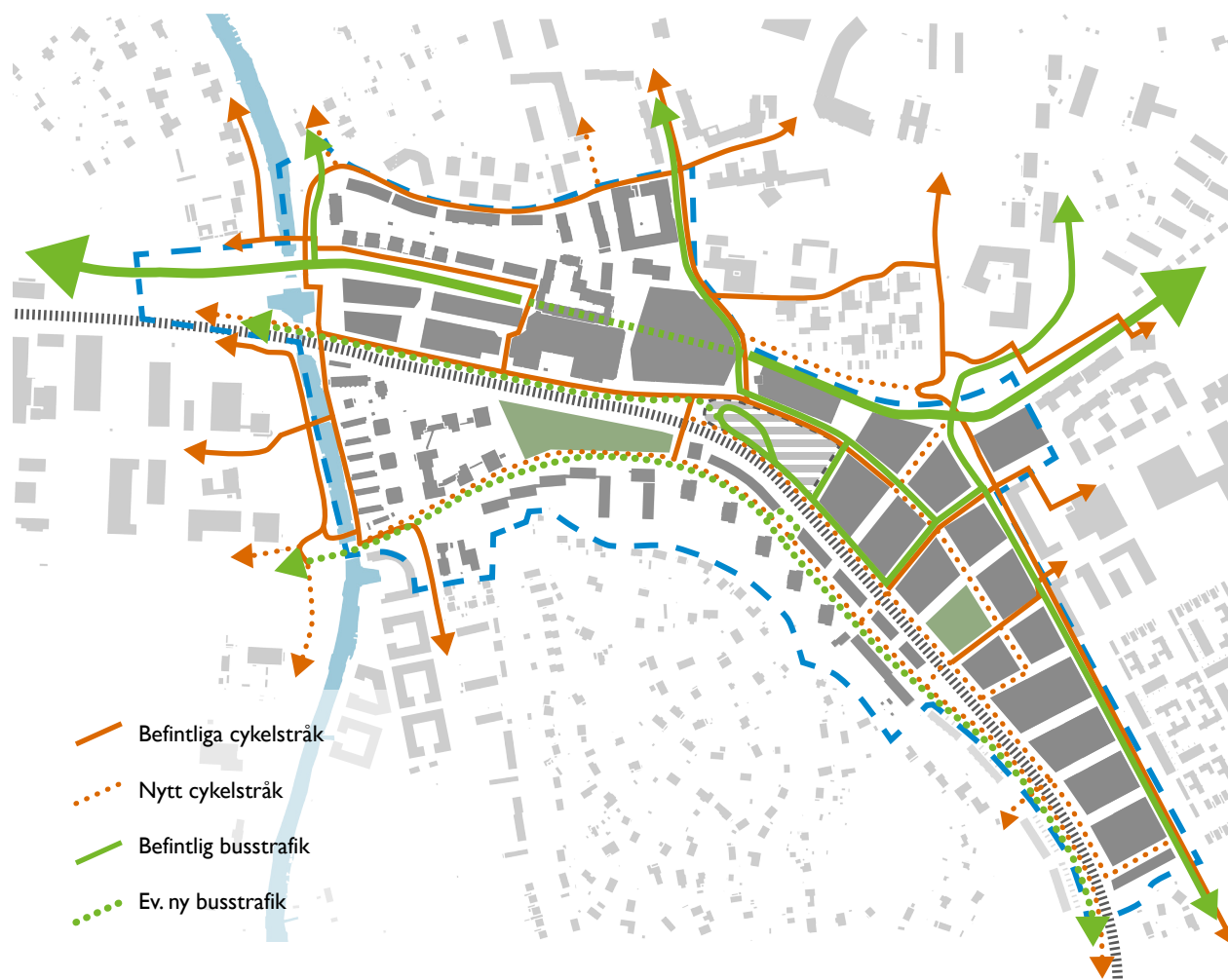


Gång och cykel

Nya stråk skapas med gena vägar som gör det snabbt och enkelt att färdas till fots och med cykel i Åkersbergas stadskärna. Befintliga cykelvägar breddas och får en genomtänkt placering i gatusektionerna med säkra passager. Vid vidare planeringsarbete är det viktigt att beakta cykelstråk av regional betydelse i syfte att skapa ett anpassat cykelnät för olika målgrupper. Det är viktigt att vid framtida planeringsskeden se fotgängare och cyklister som två olika trafikslag med skilda behov. Under cirkulationsplatsen vid väg 276, Norrgårdsvägen och Margretelundsvägen löper i dagsläget en cykelpassage i nordsydlig riktning, som upplevs som trång och otrugg. Ambitionen är att ändra upplevelsen av passagen till det bättre, bland annat genom att tillskapa ytterligare en cykelkoppling mot de nyttillkommande kvarteren i sydväst. Åtgärder för att förbättra tillgängligheten och öka tryggheten under cirkulationsplatsen ska fastställas vid detaljplanläggning i samarbete med Trafikverket då det påverkar deras anläggning.

Biltrafik

Biltrafikens framkomlighet begränsas inom området genom att de gator som inte har funktion av huvudgata utformas efter gåendes och cyklisters villkor. Stationsvägens gångfartsområde ska ses över för att säkerställa dess funktion men också för att möjliggöra att viss busstrafik kan komma att köras på Stationsvägen. Vagnätet dimensioneras för att möjliggöra varutransporter på samtliga vägar. Då varutransporternas krav på framkomlighet och utrymme hamnar i konflikt med övriga



Karta 19. Befintligt cykel- och bussnät inom centrala Åkersberga samt möjliga nya cykel- och busstråk som kan utvecklas i syfte att stärka det hållbara resandet. Kartan visar även hur stråken kopplar till vagnätet utanför programområdet. I samarbete med Region Stockholms trafikförvaltning ska framtidens busslinjenät utredas vidare, vilket kommer klargöra på vilka vägar som busstrafik kommer att köras på.



I översiktsplanen och transportstrategin presenteras riktlinjer och strategier för att nå målen för hur trafiken i Åkersberga stad ska se ut år 2040:

- Utveckla gångtrafiken i kommunen
- Utveckla cykelvägnätet
- Utveckla rekreativa gång- och cykelstråk
- Påverka resor genom mobility management
- Planera och verka för utbyggnad och utvecklad kollektivtrafik regionalt och i kommunen
- Verka för ett transportsystem som bidrar till utvecklingen av en levande skärgård
- Integrera hållbart resande i samhällsplaneringen
- Planera för ett transportsystem med minskad klimatpåverkan
- Planera för effektiva godstransporter
- Planera för ett framkomligt, säkert och robust bilvägnät
- Planera för ett effektivt nyttjande av parkering
- Nyttja befintlig infrastruktur mer effektivt
- Verka för stärkta kopplingar till regionala målpunkter

trafikslag kan eftergifter krävas i form av begränsningar i tider och vägval som varustransporterna kan använda sig av. För att ytterligare främja gång- och cykeltrafik mellan Stationstorget och stationen bör konsekvenserna av att på sikt begränsa biltrafiken ytterligare på Stationsvägen utredas vidare. I linje med målen som är uppställda i översiktsplanen och transportstrategin ska exploateringen leda till bostäder med lågt behov av bilresor för att de boende ska få ihop sin vardag. Detta ska i praktiken leda till förhållandevis få extra bilresor på grund av den ökade exploateringen. Det kommer dock att tillkomma trafik, vilket tillsammans med dagens trafik kommer hanteras av det vägnät som i och med utbyggnaden kommer att anläggas. Hur denna framtida trafik ska samordnas med övrig trafik har studerats och där åtgärder krävs som påverkar andra sakägare kommer diskussioner hållas i ett tidigt skede.

Parkering

Parkering vid centrumområdet beaktas som en viktig knutpunkt samt en koppling till kollektivtrafik, cykel, handel och verksamheter. Som en del av kommunens trafik- och mobilitetsplan tas en parkeringsplan fram. Syftet med denna är att fungera som ett styrdokument i kommunens planering samt ge riktlinjer och åtgärder för att hållbart och effektivt möta det framtida behovet av parkering. Parkeringsplanen ska bland annat innehålla riktlinjer för parkering vid nybyggnation, avgiftsreglering, förslag på effektiva och hållbara parkeringslösningar och effektiviserad markanvändning.



Cykelparkering

Inom centrumområdet är cykelparkeringar strategiskt placerade på båda sidor om stationen, nära entréer till butiker, service och handel samt övriga målpunkter med god tillgänglighet för alla. Cykelparkeringar är väderskyddade och välutformade med ramlåsfunktion och belysning. Ett komplett cykelgarage utformas i anslutning till buss- och tågförbindelserna, där möjligheten till låncykelsystem, inklusive lådcykel och elcykel, ses över.



Parkering för motordrivna fordon

En av stadsbyggnadsprinciperna för centrumområdet är effektiv markanvändning och en trivsam stadsmiljö och för detta behövs innovativa och multifunktionella parkeringslösningar. Markparkering undviks i största möjliga mån inom programområdet. De två befintliga parkeringshusen ligger kvar i nuvarande lägen på var sin sida om handelsanläggningen och minimerar genomfartstrafiken på Stationsvägen. För nyttillkommen bebyggelse löses boendeparkering på kvartersmark inom respektive kvarter eller i mobilitetshus. Mobilitetshus kan likställas med ett parkeringshus, dock med flera olika tjänster och funktioner för resor. Utöver parkering för den enskilde syftar mobilitetshus till att samordna olika tjänster som genererar ett hållbart resande, såsom gemensam cykelpool, bilpool och så vidare. Mobilitetshus kan likt ett parkeringshus byggas på höjden eller under mark och på så sätt även effektivisera markanvändningen. Inom ramen parkerings- och

Principer för bilparkering

- Befintliga parkeringshus behålls och optimeras genom att samnyttjas med infartsparkering. Parkeringshusen ses som mobilitetshus som innefattar flera olika trafikslag och mobilitetstjänster.
- Parkering för boende löses på kvartersmark.
- Viss kantstensparkering för korttidsangöring möjliggörs för besökare och rörelsehindrade.
- Låga parkeringstal kan erhållas med hjälp av olika mobilitetslösningar.

mobilitetsplanen som Samhällsbyggnadsförvaltningen har fått i uppdrag att ta fram ingår att ta fram en strategi för uppförande av mobilitetshus.

Viss kantstensparkering upplåts för korttidsangöring för besökare, varuhantering och parkering för rörelsehindrade. Förutom låga parkeringstal vid nybyggnation tillkommer ytterligare riktlinjer i syfte att främja ett hållbart resande, exempelvis att erbjuda olika mobilitetslösningar såsom cykel- och bilpool. Effektiv markanvändning är en av programmets utgångspunkter. För att frigöra gatumark i attraktiva lägen förespråkas samnyttjande av parkeringsplatser, dels genom olika verksamheter men även till olika typer av ändamål.

Planprogrammet medför att den befintliga infartsparkeringen ersätts med ny bebyggelse. För att uppnå en mer effektiv markanvändning över dygnet är det önskvärt med ett samnyttjande av infartsparkering och handelsparkering i nuvarande parkeringshus. Detta innebär att det totala antalet parkeringsplatser inte nödvändigtvis behöver öka.

Bryggplatser för båtar

I kanalen utvecklas bryggplatser för privata småbåtar. Detta förenklar för ankommande med båt att nå centrala Åkersberga och gör det möjligt för ”båtmänniskor” att utträta kortare ärenden i centrumområdet. Detta bidrar till ytterligare liv och rörelse mellan kanalen och Åkersbergas olika målpunkter samtidigt som det stärker kommunens identitet som skärgårdsstad.

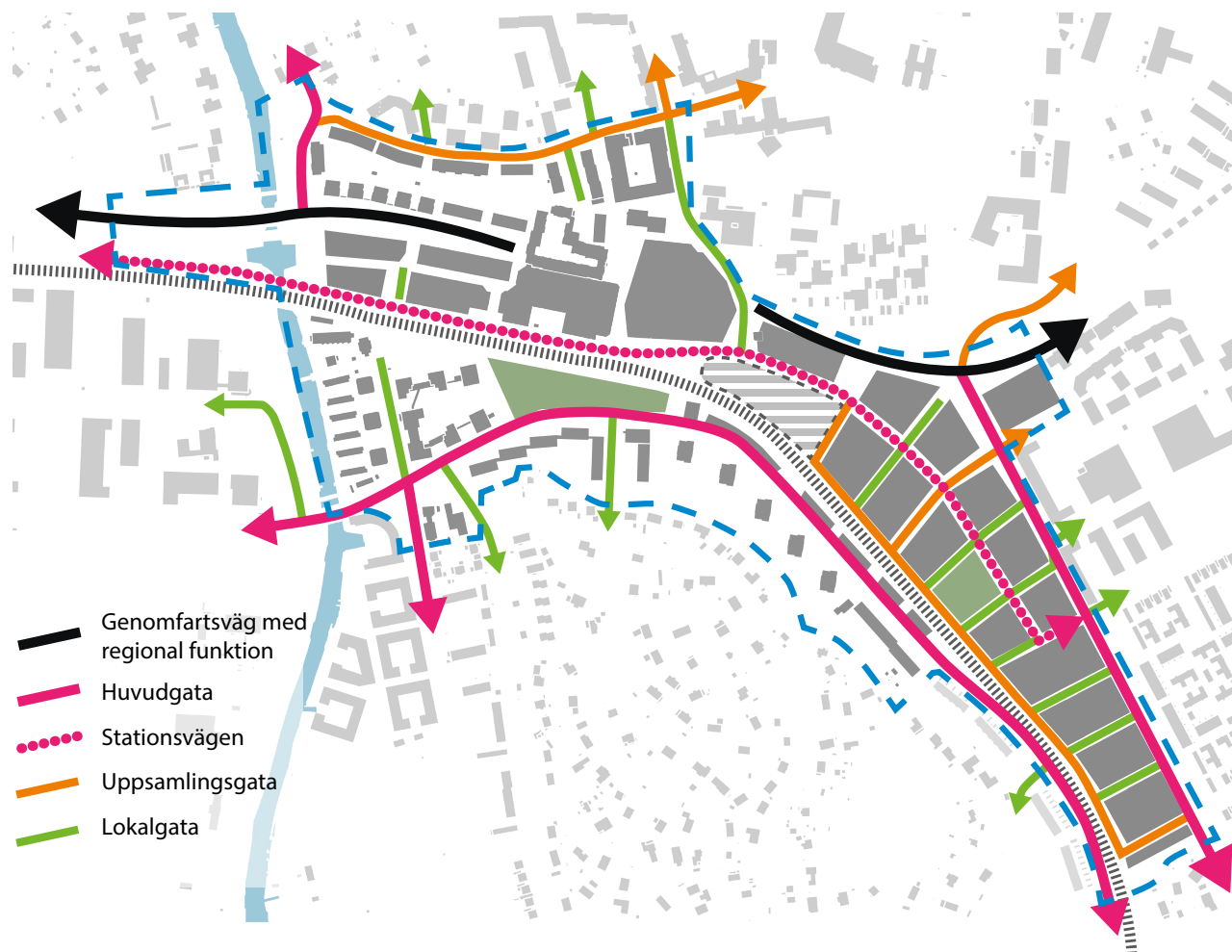


Gatornas funktion och karaktär

Centrumområdets gator har olika funktioner och karaktär. Karta 20 visar på gatornas hierarki inom centrumområdet. Gatunätet bidrar till ökad orienterbarhet vilket gör det lätt att hitta till olika målpunkter. Gatornas karaktär avspeglar tydligt var handel och service finns, var de trevliga promenadstråken ligger, var större flöden med biltrafik sträcker sig och vilka som är mindre kvartersgator.

Väg 276, genomfartsväg och infartsgata

Väg 276 är Åkersbergas infarts- och genomfartsväg med regional betydelse. Vägen har i dagsläget en trafikmängd på cirka 22 500 fordon per dygn vilket innebär det största flödet med biltrafik till centrumområdet. I takt med kommunens utveckling väntas trafikmängden öka i framtiden. På väg 276 förtydligas stadsmässigheten, vilket lyfts som en åtgärd för att säkerställa efterfrågade funktioner på vägen i ÅVS:en, som Trafikverket har tagit fram tillsammans med kommunen med flera. Markbeläggning, växtlighet, belysning och materialval följer ett mönster utmed vägens centrala snitt, vilket gör det tydligt att trafikanten närmar sig en stadsmiljö. Entréerna till centrumområdet tydliggörs både österifrån och västerifrån längs väg 276. Efterföljande ÅVS:en ska riktlinjer för möjliga åtgärder i området kring centrumområdet kopplade till väg 276 tas fram.



Karta 20. Gator med olika karaktärer och funktioner inom centrumområdet.



Huvudgator, lokalgator och uppsamlingsgator

Inom programområdet finns två gatuprinciper, huvudgator och lokalgator. Huvudgatorna är stommen i vägnätet och är utformade efter en högre trafikmängd och busstrafik med separerade cykelbanor och större trädplanteringar. Lokalgatorna utformas med lägre trafikmängder. På huvudgator är körbanan bredare än på lokalgatorna. På huvudgatorna är cykelbanor generellt separerade från biltrafiken medan de flesta lokalgatorna har cykling i blandtrafik.

Uppsamlingsgata är de gator som samlar trafik från ett eller flera bostadsområden och leder trafiken ut till en huvudgata. Uppsamlingsgator kan variera i dimensionerande trafikmängd och andel tunga fordon. Gatan har en eller flera knutpunkter mot huvudgatunätet och ska vara uppsamlande för alla trafikslag. Utifrån trafikmängder och vid förekomst av busstrafik kan körbanans bredd på uppsamlingsgatorna variera.

Trottoarer för gående garanteras en minsta bredd som hålls fri från belysningsstolpar och andra hinder. Där trottoaren angränsar lokaler i bottenplan kan den göras bredare för att tillåta uteservering och dylikt. Möbleringszonen kan inrymma kantstensparkering, cykelparkering, dagvattenhantering eller olika typer av växtlighet. De sektioner som innefattar busstrafik ska inte ha kantstensparkering för att säkerställa bussarnas framkomlighet.

Stationsvägens utformning längs stationen skiljer sig också från gatutyperna. Gångfartsområdet justeras till förmån för gång- och cykeltrafikanter och gestaltningen i form av markbeläggning, planteringar och belysning signalerar att platsen i huvudsak är en torgyta snarare än en vägyta.

Nya och utvecklade kopplingar

Huvudstråk för gång och cykel

Stationsvägen, Västra Banvägen och stråket längs kanalen utgör så kallade huvudstråk. Ett huvudstråk definieras som ett gång- och cykelstråk som leder till en eller flera målpunkter och kopplar Åkersberga stad till lokala knutpunkter inom kommunen. Det är enkelt att orientera sig och det finns ett flöde av människor längs stråken. Längs huvudstråken finns förutsättningar för ett serviceutbud. Även Margretelundsvägen utgör ett huvudstråk som kopplar ihop centrala Åkersberga med bland annat Tuna.

Bergavägens förlängning

I detaljplanen för Båthamnsvägens ersättning medges en ny koppling mellan Bergavägen och Stationsvägen via en cirkulationsplats vid korsningen Bergavägen/väg 276. Motivet till Bergavägens förlängning byggde till stor del på ställningstagandet att en ersättning behövde tillskapas i samband med att Kanalrondellens södra koppling till Stationsvägen ska stängas. Effekterna av att inte tillskapa denna ersättning på vägnätet har analyserats via trafiksimulering som omfattar stora delar av kommunen. Resultatet av analysen är att vägnätet inte drabbas negativt av att inte ersätta kopplingen till Stationsvägen. Analyser pekar på att Bergavägens förlängning snarare skulle begränsa

framkomligheten på Stationsvägen. Analysen tyder även på att det finns goda marginaler att hantera ytterligare trafikökningar i denna del av vägnätet. Detta har föranlett att Bergavägens förlängning inte längre redovisas i planprogrammet för Åkersberga stad. Mer information om Bergavägens förlängning finns att läsa i *PM Bergavägens förlängning*.

Stationsvägen

Stationsvägen får en betydligt starkare roll genom att den förlängs både väster- och österut. Stationsvägen fungerar som en central stadsgata och utgör en viktig förbindelse för gång- och cykeltrafik, kantat av olika målpunkter. Stationsvägen är en unik gata i kommunen med en stark sammankopplande funktion mellan resecentrum och centrumbyggnaderna. Den har en relativt hög trafikbelastning trots att en del av vägen är ett gångfartsområde. Hur vägen upplevs och används varierar kraftigt längs med dess sträckning.

Där Stationsvägen passerar Åkersberga station begränsas trafikmängden så att gående och cyklisterna upplever en trafiksäker torgmiljö. Intill tågstationen och resecentrumet är det att möjligt att angöra och korttidsparkera men parkering sker huvudsakligen i parkeringshusen.

Stationsvägen förlängs in i den nya kvartersstrukturen. Lokalgatorna i området ansluts till Margretelundsvägen bland annat för att skapa ett mer finmaskigt nät och för att korsningen Stationsvägen/Luffarbacken inte ska få för hög trafikbelastning. I det nya, finmaskiga gatunätet kan enkelriktade gator bidra till jämnare flöden och säkrare gatumiljöer.



Väster om programområdet ersätter en förlängning av Rallarvägen, med planskild korsning under Roslagsbanan, Båthamnsvägens befintliga plankorsning över järnvägsspåret. Stationsvägen, inklusive gång- och cykelbanor, förlängs till Rallarvägen och går parallellt med Roslagsbanan. Stationsvägen kopplas därmed på nytt ihop med väg 276.

Västra Banvägen

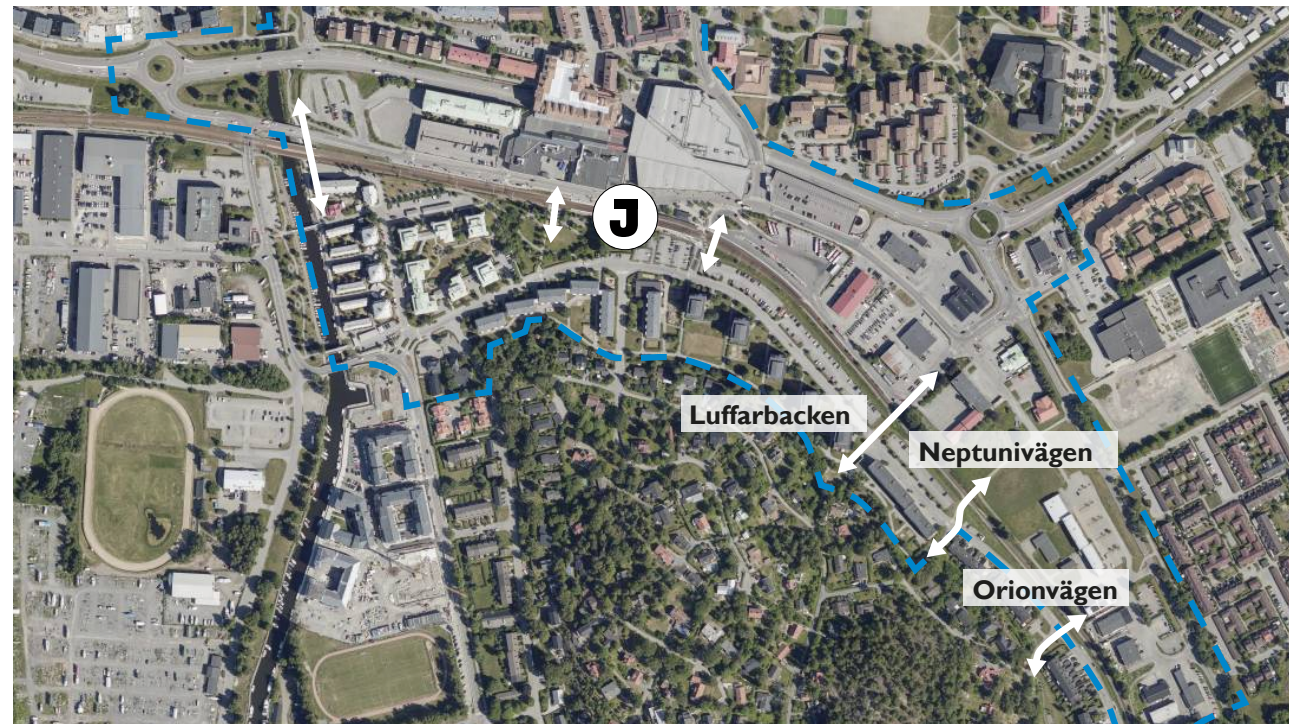
Västra Banvägen utgör en central del i vägnätet i centrala Åkersberga och Kanalstaden. Busstrafik möjliggörs på Västra Banvägen, som ges ett mer stadsmässigt gaturum. En ny gång- och cykelväg stärker kopplingen mellan Kanalstaden, Åkersberga stadskärna, Tuna station och Österskär.

Passager över Roslagsbanan

Väster om programområdet tillåts biltrafiken, i och med Båthamnsvägens ersättning, passera under Roslagsbanans spår genom en tunnel. Från cirkulationen vid väg 276 leds biltrafiken vidare ned mot Kanalstaden och Näsängen. Drygt 1 km sydost om Åkersberga centrum finns en plankorsning över spåren vid Roslagsbanans station Tunagård. Fler kopplingar för motortrafik över spåren inom programområdet har studerats, bland annat vid Luffarbacken. En plankorsning skulle dock få problem med korta magasinlängder för väntande biltrafik på respektive sida av järnvägen och innebära olycksrisker mellan bil och tåg. Regionens trafikförvaltning som äger järnvägsanläggningen har motsatt sig ny plankorsning för biltrafik över spåren. En planskild korsning skulle sannolikt vara möjlig att genomföra men då den bedöms vara svår att få in i stadsbilden med tanke på befintlig stadsstruktur föreslås en planskild korsning för biltrafik inte utredas vidare.

Passagera över Roslagsbanan för gående och cyklister får nya lägen vid Åkersberga station. Den passage för gående och cyklister som ligger öster om stationen utgör en viktig koppling för gång- och cykeltrafiken mellan norra och södra Åkersberga. Den kopplar även samman Stationstorget och resecentrumet med parken. I samband med utbyggnaden till tre spår ersätts den västra passagen vid stationen med en planskild övergång i form av en gångbro inklusive hiss. Vid Åkersberga station blir gång- och cykelpassagera över spåren säkrare eftersom en plankorsning tas bort och den andra utrustas med chikaner.

För att överbrygga de barriäreffekter som väg 276 och Roslagsbanans spår skapar är det av stor vikt att planera för passager över Roslagsbanan och deras strategiska lokaliseringar. Barriäreffekterna minskar genom en utveckling av de befintliga kopplingar som finns vid kanalen, Luffarbacken och Neptunivägen. Vidare föreslås en ny koppling vid Orionvägen i syfte att främja gång- och cykeltrafik, öka framkomligheten, orienterbarheten samt tillgängligheten inom området. Mellan Åkersberga station och Österskär kommer det fortsatt vara enkelspår, vilket möjliggör ett anläggande av en plankorsning för gång- och cykelväg vid Orionvägen.



Karta 21. Kartan visar befintliga gång- och cykelkopplingar över järnvägen samt föreslagna nya kopplingar vid Neptunivägen och Orionvägen.

Bebyggelse

Åkersberga stad präglas av en tät stadsbyggnadsstruktur med tydliga, stadsmässiga kvarter som utgångspunkt. Stadskärnan växer både västerut mot kanalen och österut längs Stationsvägens förlängning. Den nya bebyggelsen kopplar samman stadskärnan med befintlig bebyggelse längs Margretelundsvägen och Västra Banvägen. I de östra delarna av programmet tillkommer nya kvarter, där byggnadernas skala minskar österut och knyter an till den befintliga villabebyggelsen som följer. Miljöerna kring befintliga bostadshus söder om Västra Banvägen utgör tillsammans med befintliga parkeringsytor strax söder om järnvägsspåret vid Västra Banvägen ett utredningsområde för att pröva lämplig markanvändning som eventuellt kan komplettera stadsmässigheten med ny bebyggelse. I de västra delarna utvecklas bebyggelsen med ett nytt

kvarter vid kanalen samt att den befintliga bebyggelsen i Åkersberga centrum förtätas. Centrumområdet har goda förutsättningar för bostäder med olika upplåtelseformer och storlekar som lockar människor med olika behov. Med avseende på det kollektivtrafiknära och centrala läget förespråkas en hög andel mindre bostäder inom programområdet. Utifrån föreslagen struktur och skala rymmer programområdet cirka 1 000 nya bostäder. Utvecklingen går i linje med Sverigeförhandlingen då cirka 3 300 nya bostäder ska möjliggöras inom 1 km från Åkersberga station. Faktorer som påverkar antalet är, förutom fastighetsägarnas önskemål om utvecklingen, storlekar på lägenheter, andel yta för lokaler samt parkeringslösningar och parkeringsantal.

Riktlinjer för bebyggelseutvecklingen enligt översiktsplanen:

- Skapa förutsättningar för god bebyggd miljö exempelvis genom att tillvarata natur- och kulturvärden, att byggnader lokaliseras på ett miljöanpassat sätt så att en långsiktigt god hushållning med mark, vatten och andra resurser främjas.
- Möjliggöra en blandning av funktioner.
- Utveckla bebyggelse längs kollektivtrafikstråk och nära service.
- Tillämpa en hållbar utbyggnadsordning och takt.
- Skapa förutsättningar för den lokala arbetsmarknaden.
- Öka andelen flerbostadshus i strategiska lägen
- Utveckla bebyggelsen med stor arkitektonisk omsorg.
- Förebygga brott genom arkitektur och stadsplanering.
- Utveckla bebyggelse med hänsyn till befintliga kulturvärden.
- Minska barriäreffekter och öka integrationen.



Befintliga bostäder och mötesplatser i form av restaurang och bryggor längs Åkers kanal.



Nya stadskvarter

Den tydligaste förändringen inom programområdet sker sydost om Åkersberga centrum och vid det nya resecentrumet, vilket visas i karta 22. Dessa delar utvecklas i enlighet med den bebyggelsestruktur som i kommunens översiktsplan benämns som *Bebyggelse tät*. Detta innefattar bebyggelse som i huvudsak utgörs av en kvartersstruktur med cirka 50-70 m per sida, innehållande flerbostadshus i 4-5 våningar. En variation såväl mellan som inom kvarteren eftersträvas. Bebyggelsen är som högst intill stationsområdet, där staden är som tätast, och skalan minskar succesivt ju längre bort från centrumkärnan man kommer. Längst österut kan det vara lämpligt med stadsradhus då en sådan bebyggelse bryter upp strukturen och kan fungera som en länk mellan befintliga, intilliggande villor och de tillkommande kvarteren. Stadsradhus kan även bidra med större variation inom programområdet. Byggnader placeras relativt nära Roslagsbanans spår och väg 276 då detta möjliggör en mer effektiv markanvändning samtidigt som byggnaderna skärmar av buller som vägen och järnvägen genererar. I detaljplaneskedet ska bebyggelsens avstånd till spåren och väg 276 utredas vidare, då även tillgänglighet till spåren för bland annat räddningstjänst ska säkerställas.

Vid detaljpanelläggning är det av vikt att beakta skyfallsrisk, såväl vid höjdsättning av vägar som bebyggelse. Mer information om detta finnes under avsnittet *Skyfallsbantering* på sida 66.



Karta 22. Huvuddelen av den nya bebyggelsen tillkommer i form av nya stadskvarter, sydöst om Åkersberga centrum.



Vid kanalen föreslås ett nytt kvarter, vilket lämpligen innehåller offentliga verksamheter för service och kontor. Bebyggelse med ett allmänt innehåll bidrar till att levandegöra området närmast vattnet samtidigt som det knyter samman Åkersberga centrum med vattnet på ett tydligt sätt.

Söder om Roslagbanan har befintliga bostadsområden i form av radhus och punkthus tillsammans deras nuvarande parkeringsytor pekats ut som ett utredningsområde för ny bebyggelse (se karta 23). Genom att utreda möjlig utveckling kring den glesare bebyggelsen uppnås en mer effektiv markanvändning i ett stationsnära område. Punkthusen är utpekade som kulturhistoriskt värdefull miljö på kommunal nivå då de utgör tidstypiska punkthus från 1950-talet. I kommunens kulturmiljöprogram från år 1998 står beskrivet att denna miljö är idémässigt speciell då den visar på kommunens vilja att skapa bra boende för invånare som pendlar mellan Åkersberga och Stockholm. Med ny bebyggelse på befintliga parkeringsytor skulle även den täta stadsstrukturen i Åkersberga centrum kunna tillskapas på båda sidor spåren, vilket minskar upplevelsen av spåret som barriär. Vid detaljplanläggning söder om spårområdet ska även framtida behov av dubbelspårsutbyggnad utredas vidare i syfte att garantera att framtida behov av kollektivtrafik inte äventyras. Den utpekade marken är i privat ägo, vilket förutsätter samverkan och dialog mellan kommunen och markägarna.

Inom programområdet vid korsningen Västra Banvägen/ Österskärsvägen återfinns två fastigheter som ägs av privata aktörer. Kommunen ställde sig, i ett planbesked beslutat i Kommunstyrelsens planarbetsutskott



Karta 23. Området söder om Västra Banvägen utgör ett utredningsområde för ny bebyggelse. Skrafferingen utgör kulturvärden på kommunal nivå i form av punkthus söder om Västra Banvägen samt Bergaskolan, Kyrkligt centrum och kommunalbusset norr om väg 276.



daterat 2016-09-14, positiv till att pröva planläggning för att möjliggöra förtätning för att skapa effektiv markanvändning och stadsmässig gestaltning. Även detta område inkluderas inom programområdet och utgör ett utredningsområde för ny bebyggelse. I den kommande utvecklingen ska området ses över i sin helhet, vilket förutsätter samverkan mellan fastighetsägarna.

Ny bebyggelse föreslås på längre sikt möjliggöras på den plats där det i dagsläget finns en bensinstation. Kvarteret skapar ett tydligt hörn vid cirkulationsplatsen där väg 276 och Margretelundsvägen möts och ett nytt stadskvarter på platsen bildar, tillsammans med de övriga kvarteren, en tydlig stadsfront för resande längs väg 276. Kvarteret, som har ett mycket bra annonsläge, skulle lämpligtvis inrymma kontor och handel- och serviceverksamheter.

Nya stadskvarter utformas som slutna kvarter men kan eventuellt brytas upp på ett fåtal utvalda ställen. Uppbrytningarna bidrar till ljus och mindre platsbildningar längs Stationsvägen och tillåter att grönskan på gårdarna berikar gatumiljön. Bebyggelsen utformas med entréer vända mot gatan för att bidra till gatuliv. Bebyggelsen är dynamisk genom variationer i skala, utformning och innehåll och bidrar till småskalighet och en detaljrik bebyggelsemiljö.

Lokaler för kontor och handel planeras i gatuplan. Detta bidrar till en funktionsblandning i staden. De fyra kvarteren närmast centrum, som planeras högre än kvarteren längre bort från centrum, har även en större koncentration av verksamheter.



Befintlig bebyggelse längs Västra Banvägen, som pekats ut som ett tidstypiskt punkthus från 1950-talet i kommunens kulturmiljöprogram från år 1998.

Trygghetsanalys över centrala Åkersberga

År 2018 genomfördes en trygghetsanalys över centrala Åkersberga, genomförd av stiftelsen Tryggare Sverige. I arbetet undersöktes hur Åkersberga förhåller sig till nio olika teman som påverkar hur människor upplever tryggheten. Dessa teman utgörs av gestaltning, mix av funktioner, mix av människor, tydlighet, social kontroll, belysning, skalskydd, förvaltning samt information. Genom att värdera dessa teman kan ett trygghetsindex tas fram. Värderingen görs i tre nivåer – en röd nivå, där bedömningen görs att det finns problem som måste åtgärdas, en gul nivå, där viss problematik föreligger som bör bevakas, samt en grön nivå, där situationen bedöms som godkänd eller bra. Trygghetsindexet redovisas på en

kvotskala mellan 0-20 där ett så högt värde som möjligt eftersträvas. Åkersberga gavs trygghetsindex 13,8.

De teman som Åkersberga bedömdes få gott resultat på är mix på funktioner, mix av människor samt skalskydd. Temana som gavs medelhögt värde på var gestaltning, social kontroll, belysning och förvaltning. De teman som Åkersberga fick sämre värden på var information och tydlighet.

För att bidra till en tryggare stadsmiljö bör samtliga aspekter beaktas både kort- och långsiktigt. Planprogrammet verkar för att skapa en tydligare

stadsstruktur och mer attraktiva stadsrum samt en fortsatt blandning av funktioner och människor. Som ett resultat av analysen tas en handlingsplan fram i syfte att öka känslan av trygghet i centrala Åkersberga på både kort och lång sikt, bland annat genom att komplettera belysningen genom att exempelvis belysa grönska och konstverk, säkerställa att fastigheter och offentliga platser är välskötta och ger ett inbjudande intryck och tydliggöra ansvarsfördelningen för skyltar som finns i området. Kommunen arbetar vidare med att öka tryggheten i centrala Åkersberga genom platsamverkan med privata aktörer som är aktiva i Åkersberga centrum.

En avgörande faktor för viljan att bygga bostäder är att det finns en attraktivitet som lockar hyresgäster och bostadsköpare. Planprogrammet bedöms verka i riktning mot detta genom att Åkersbergas identitet och attraktivitet stärks. De nya kvarteren har nära till kollektivtrafik, service, parker och vatten samtidigt som det ligger integrerat i ett väl utbyggt gång- och cykelnät. I framtiden utvecklas Åkersberga stads utbud av handel, restauranger och kultur, vilket går hand i hand med det ökade antalet bostäder då fler invånare medför bättre underlag för ett bredare utbud.



Med hjälp av skyltning kan tydligheten inom området med små medel stärkas, vilket påverkar känslan av tryggheten positivt.



Stadskärnans entréer

I karta 24 illustreras centrumområdets entrépunkter i orange, vilka är de primära platserna där gående och cyklister anländer till Åkersberga såväl som de som anländer med tåg, buss och bil. Dessa entréer har stor betydelse för planprogrammets avgränsning och utformning. De lägen inom området som lämpar sig särskilt väl för att skapa fondmotiv och stadsfront markeras i blått i kartan och utgörs av kvarteret närmast kanalen, bebyggelsen närmast rondellen öster om centrum samt det nya resecentrumet och bebyggelsen strax söder om järnvägsspåret. Den nya bebyggelsen inom dessa områden bidrar till en tydlig stadsmässig markering av stadskärnan och tydliggör entréerna till centrumområdet. Byggnader i dessa lägen utformas öppna och välkomnande och frontbyggnaderna utformas med särskilt hög arkitektonisk kvalitet och är representativa för stadskärnan som helhet.

För ankommande till Åkersberga västerifrån manifesteras både stadskärnan och Åkers kanal. Kanalens nära läge till Åkersberga centrum gör det naturligt att låta stadskärnan skapa en tydlig fasad och entré mot kanalen. Denna plats ges extra hänsyn vid gestaltning, med hög arkitektonisk kvalitet och egen karaktär. Entrén söderifrån längs Margretelundvägen upplevs tydligt och samtidigt mjukt, då skalan på den nya kvartersstrukturen ökar ju närmre centrumkärnan man kommer.

Även utformningen av bebyggelsen närmast stationen, exempelvis föreslagna byggnader söder om spåret, öster

om Järnvägsparken, är viktig för att tydliggöra och markera de mest centrala delarna.



Karta 24. Entréer till programområdet presenteras i orange och lägen för så kallade fondmotiv i blått, där offentligt innehåll passar särskilt bra.



Verksamheter och service

Ett av målen för planprogrammet är att skapa en stadskärna för kreativitet och företagande. I Åkersberga stad utvecklas och koncentreras handelsverksamheterna längs förlängningen av Stationsvägen. Detta skapar förutsättningar för Österåkers kommun att attrahera ett innovativt och nytänkande näringsliv. I Åkersbergas inomhuscentrum finns i dagsläget ett utbud av småskalig handel och verksamheter vilket kompletteras med verksamhetslokaler i bottenvåningarna runt Storängstorget och längs Storängsvägen och Stationsvägen.



Exempel på aktiva och öppna fasader med lokaler i bottenvåningen från Amsterdam.

Olika typer av verksamheter

Åkersbergas lokala näringsliv präglas idag av småföretagande som inom centrumområdet domineras av handel och service. För att nå kommunens mål om 7 000 nya arbetstillfällen fram till 2040 (med jämförelseåret 2010) utvecklas möjligheterna för etableringar i centrala Åkersberga. I kommunens översiktsplan pekas bland annat handel, offentlig service och företagsnära tjänster ut för särskilt fokus vad gäller kommunens näringslivsutveckling. Att möjliggöra lokaler för offentligt innehåll, som exempelvis kulturverksamheter, är viktigt för att bidra med ett ökat stads- och kulturliv i Åkersberga. Det finns fördelar med att behålla verksamheter som i dagsläget bedrivs inom programområdet i den sydöstra delen i så stor utsträckning

Ytor inom kommunen som helhet (fram till år 2040):

Typ av ändamål	Antal kvm BTA
Handel	ca 150 000
Industri	ca 300 000
Kontor och utbildning	ca 50 000
Övrigt (offentlig service, besöksnäring m.m.)	Bör utredas

Ytor inom programområdet:

Typ av ändamål	Antal kvm BTA
Handel	ca 12 000
Kontor	ca 3 000

som möjligt. Befintliga icke störande verksamheter som kan inrymmas i lokaler i bottenvåningar i den stadsmässiga kvartersstrukturen hjälper till att bidra till en varierad centrumkärna samtidigt som det vittnar om den historiska användningen av området. Genom att gynna kvällsöppna verksamheter och fler bostäder i centrum utvecklas liv och rörelse under en större del av dygnets timmar.

Planprogrammet medger lokaler i kollektivtrafknära lägen med goda förutsättningar att utvecklas till en plats för framtidens tjänsteföretagande. Närheten till Stockholms universitet och Kungliga Tekniska Högskolan är en möjlighet för att utveckla företagande, med lokaler för kuvösverksamheter och studentbostäder.

Planprogrammet bygger på en flexibel kvartersstruktur som överlag utformas med lokaler i bottenvåningen och bostäder på övriga våningar. De västra delarna av programområdet består till stor del av befintliga bostäder och för att möjliggöra en blandning av ändamål är det därför av vikt att tillkommande bebyggelse inom området möjliggör för verksamheter. I programområdets sydöstra del som kommer att domineras av bostäder är lokaler i bottenvåningar prioriterade i särskilda lägen. Viss bebyggelse kommer dock vara mer lämplig för enbart verksamheter, handel och kontor, snarare än bostäder. Dessa lägen återfinns närmast spårområdet och väg 276. Lokaler i varierad storlek och utformning skapar goda förutsättningar för olika typer av etableringar.



Prioriterade lägen för aktiva bottenvåningar

För att skapa förutsättningar för ett levande stadsliv planeras lokaler för verksamheter och handel i strategiska lägen intill viktiga stråk och knutpunkter. Då den viktigaste knutpunkten i framtidens centrumområde utgörs av det nya resecentrumet är det även här som verksamheter och aktiva bottenvåningar främst prioriteras. Den mycket goda tillgängligheten till kollektivtrafik ger området bra förutsättningar för tillkommande arbetsplatser.

Karta 25 visar på en principiell nivå lägen som är särskilt prioriterade för handel och både offentliga och kommersiella verksamheter i bottenvåningar. Dessa lägen koncentrerar sig till stadens mest stadsmässiga och täta områden samt längs stråk där många människor är i rörelse. Stationsvägen utgör med dess förlängning stadens huvudstråk för verksamheter och öppna bottenvåningar prioriteras längs med denna väg. Närmast resecentrum planeras bottenvåningarna att vara öppna på samtliga byggnader, medan det längre österut prioriteras till vissa strategiska lägen. Vidare är stråket som löper från centrumbyggnadens västra ingång till vattnet och den nya hamnbassängen viktig för att framhäva platsen vid kanalen. Här behövs en stor del öppna bottenvåningar.

Bottenvåningar som vetter mot Storängstorget och Storängsvägen utgörs till största del redan i dagsläget av öppna bottenvåningar. Dessa kan dock göras mer attraktiva samtidigt som gaturummet görs mer tryggt genom belysningsåtgärder och fler planteringar längs gatan.



Karta 25. Prioriteringsordning av lägen för lokaler i bottenvåningar på en översiktlig nivå.



Mer plats för kultur

Ett levande kulturliv är en viktig del av en stads attraktionskraft. Detta förutsätter att det finns lokaler för kultur i lättillgängliga lägen, både för privata och kommunala initiativ. I Åkersberga centrum finns olika typer av kulturverksamheter, däribland ett bibliotek, en biograf och en teater, lokaliserat gemensamt som *Kulturknuten*. Dessa verksamheter är av stort värde för invånare i hela kommunen.

Kring Kulturknuten prioriteras integration mellan bland annat hotell- och konferensverksamhet, teater, Folkets Hus och bibliotek i syfte att möjliggöra samnyttjande av lokaler. Inom området finns även Svenska kyrkan som anordnar aktiviteter och utgör en mötesplats.

För att attrahera verksamhetsutövare, även inom kultursektorn, är det viktigt att möjliggöra för lokaler i olika storlekar, med varierande utformning och gestaltning. Genom att skapa flexibla lokaler ökar möjligheten att Åkersberga blir en stad med ett rikt kulturliv för alla, som präglas av innovation och kreativitet.



Berga teater, som tillsammans med bland annat Österåkers bibliotek är en del av Kulturknuten, finns intill programområdet.



Skolor och förskolor

I dagsläget finns två privata förskolor inom programområdet. Gymnasium och flera grund- och förskolor finns i närområdet. I kommunen finns ett växande behov av förskoleplatser som ska tillgodoses.

Plan- och bygglagen ställer krav på att det ska finnas tillräckligt stor friyta som är lämplig för lek och utvistelse vid skolor och förskolor. I Boverkets publikation *Gör plats för barn och unga!* ges vägledning om hur goda utemiljöer vid skola och förskola kan skapas genom fysisk planering, utformning och förvaltning. Detta bör vara utgångspunkten vid fortsatt planering och förvaltning av skolor och förskolor. Varje enskilt ärende kräver ställningstaganden då konkurrensen om markyta är stor i stadsmässiga miljöer. Här kan mindre enheter och avsteg från rekommenderade friytor vara aktuellt så länge god tillgång till naturområden, adekvat utformade lekplatser och idrottsytor finns att tillgå. Bedömningen av tillräckligt stor friyta bör ta hänsyn till både friytan per barn och till den totala storleken på friytan.

Planering av förskolor och skolor ska utgå från kommunens miljömål från 2016, vilket innebär att det ska finnas tillgängliga och säkra cykelstråk, i sammanhängande nät, till skolan, kollektivtrafiken och service. Planering av nya områden ska främja ett hållbart byggande med genomtänkta materialval.

Vid placeringar av nya förskolor är det av stor vikt att se över lägen mest lämpliga för ändamålet. Förskolor bör i första hand anläggas intill eller i närheten av tillgängliga parkområden och inte i riskutsatta lägen, som exempelvis är högt trafikerade eller bullerdrabbade. Förskolor som placeras centralt och kollektivtrafknära samt i eller i direkt anslutning till bostadskvarteren skapar bättre förutsättningar för barn och föräldrar att gå och cykla. Detta ställer höga krav på att gång- och cykelnätet omkring förskolan samt att bostadsområdena ska vara tillgängliga och trygga. Parkering för anställda samordnas med övrig parkering. Ytor för hämtning och lämning löses smidigt och välplanerat och varumottagning sker separat från förskolans entréer, med fördel skilt från området där hämtning och lämning sker.

I centrala Åkersberga blir förskolorna en del i staden och förskolemiljön ska både inomhus och utomhus vara lärorik, utmanande och varierande. Behovet av förskoleplatser som den nya bebyggelsen genererar tillgodoses i huvudsak utanför programområdet. Möjligheten att utveckla befintliga förskolor ses över och i samband med att Åkersberga utvecklas mer stadsmässigt ska möjligheten att utveckla trygga och stimulerande förskolelösningar med kvalitativa inne- och utemiljöer utredas vidare.

Österåker ska vara den bästa skolkommunen i länet

Ett av Österåkers kommuns mål för 2019-2022.

Riktlinjer för att bli länets bästa skolkommun:

Vid planläggning säkerställs ytor och genomförande.

När planprogram och detaljplaner upprättas ska behovet av förskolor och skolor inom området beaktas och vid behov säkerställas.

Tänk nytt och modernt.

I utvecklingen av Österåkers centrala delar anpassas utformningen av nya skolor och förskolor till områdenas förutsättningar.

Planera för ett samnyttjande av lokaler och ytor.

Samnyttjande av lokaler och ytor samt att lokaler för utbildning, kultur, idrott och fritid samnyttjas av utbildningsverksamhet och föreningsverksamhet.





Idrott och bad

Flera idrottsanläggningar är lokaliserade i närheten av programområdet. Österåkers idrottscentrum återfinns cirka 1 000 m från Åkersberga station och består av en ny friidrottsarena, två inomhusrinkar, två fullstora bollhallar, en konstgräsplan för fotboll samt en cafeteria och en reception. En skateboardpark och frisbeebana finns i anslutning till anläggningen. Hacksta friluftsområde finns inom 1 km från centrum, med elljusspår på 2,5 och motionsspår 5 km såväl som mountainbikespår, grillplatser och pulkabacke.

Två mindre idrottshallar, Bergahallen och Hackstahallen, är belägna cirka 100 m respektive 400 m från Åkersberga centrum i nordöstlig riktning. Ungefär 500 m öster om Åkersberga station återfinns simhallen Sörahallen. Inom programområdet finns även flera möjligheter till fysisk aktivitet vid olika gymanläggningar.

I centrumområdets närhet finns även flera uppskattade havsbad bland annat Fiskartorpets badplats och Badholmen som bara ligger inom cirka 1 500 m avstånd från Åkersberga station. De befintliga

anläggningarna utgör en stor tillgång för de boende inom programområdet.

Inom centrumområdet planeras inga ytterligare anläggningar för idrott och bad. I samband med att befolkningen ökar inom centrala Åkersberga ökar även belastningen på befintliga idrottsanläggningar. På grund av detta är det relevant att se över behovet av att rusta upp och utöka idrottsanläggningar framöver, inte minst i arbetet med planprogrammet för Hacksta/Berga. Mer om friluftsliv finns under avsnittet *En attraktiv offentlig miljö* på sida 41.



I närheten av programområdet finns flertalet badmöjligheter både utombus men även inombus i Söra simhall.



Teknisk försörjning

En strategi ska tas fram för hur VA-frågan löses för centrumområdet tillsammans med intilliggande områden. Den föreslagna utvecklingen och kvarterstrukturen berör det befintliga ledningsnätet, vilket ses i karta 26, som behöver uppgraderas och uppdimensioneras. Även förstärkning och omläggning av VA-anläggningar utanför programområdet kan krävas för att möjliggöra kommande bebyggelse inom programområdet.

För att säkra vidare VA-utbyggnad bör de mest centrala delarna av planprogrammet komma tidigt i detaljplaneprocessen, enligt etappindelningen som presenteras på sida 70-71. Förberedelse för framtida ledningsomläggningar har redan skett i samband med ombyggnaden av Åkersberga station.

Ledningar behöver anpassas till nya lägen och höjder samt eventuellt uppdimensioneras för de kommande exploateringarna. För att matcha ledningarnas nya lägen och höjder samt för att klara av den ökade belastningen behöver en eller flera pumpstationer byggas om samt dimensioneras upp och utrustas med luktreducering.

Även skyfallshanteringen en viktig fråga att utreda vidare, liksom hur skelettjordar med trädrader eller andra lösningar för dagvattenhantering kan samordnas med övrigt VA-nät. I samband med att ledningsnätet förnyas bör alternativa vägar för bortledning av dagvattnet undersökas.

Även i övriga områden inom planprogrammet finns VA-ledningar som behöver anpassas eller flyttas helt, beroende på hur de nya kvarteren placeras.



Karta 26. Strukturen på befintligt VA-ledningsnät inom och utanför programområdet.



Dricks- och spillvatten

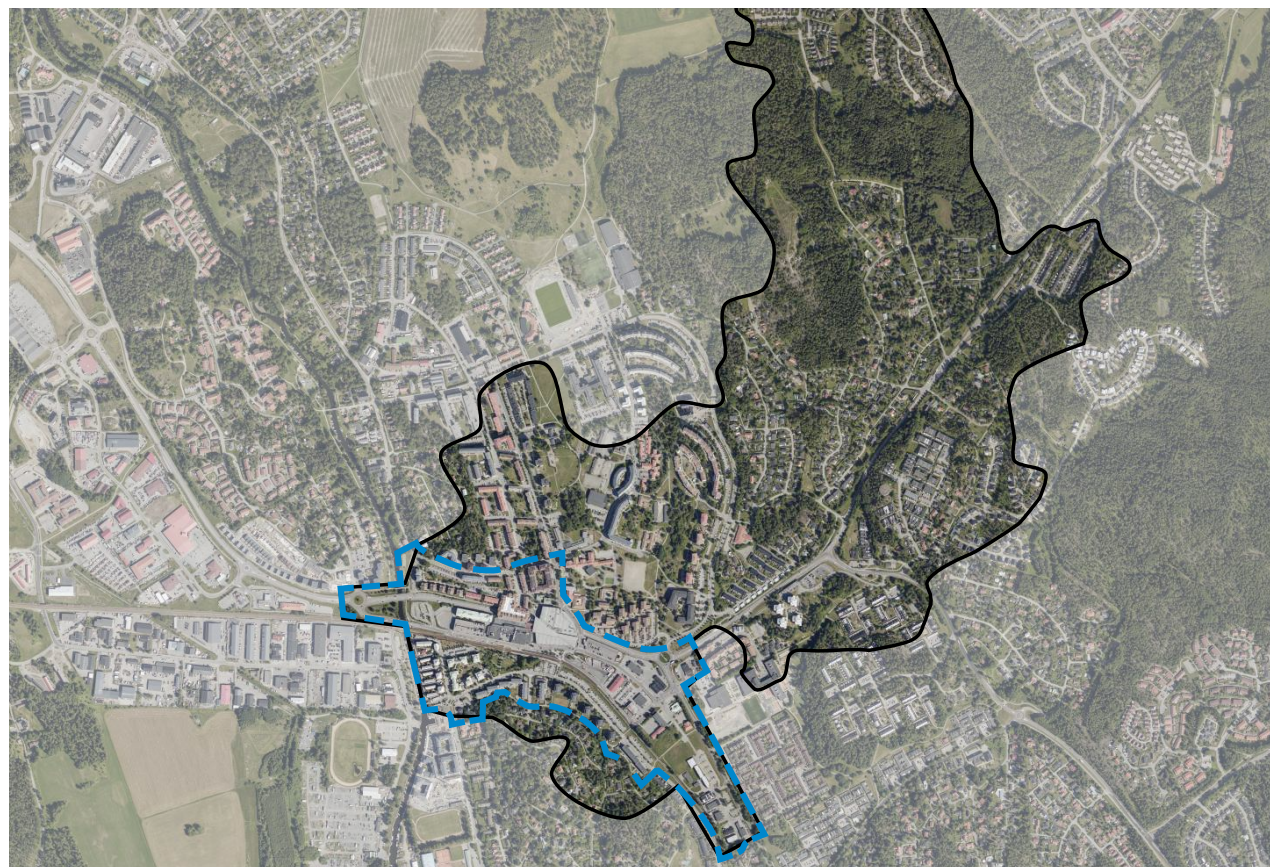
Programområdet ligger inom verksamhetsområdet för dricks- och spillvatten. I den del av området där den befintliga gatustrukturen bevaras kan större delar av det nuvarande ledningsnätet användas. Kompletteringar av ledningsnätet görs för de nya exploateringarna. Nuvarande ledningsnät renoveras och förnyas allt eftersom. I den sydöstra delen av programområdet där en ny gatustruktur planeras ersätts befintliga VA-ledningar med ett nytt ledningsnät. Här behöver även ledningsnätet i Margretelundsvägen ses över eftersom huvudparten av tätortens spillvatten leds vidare den vägen mot Margretelunds reningsverk. För att möjliggöra för framtida exploateringar, kan det även krävas en omdisposition av de spillvattenvolymer som idag leds/pumpas till Margretelunds reningsverk.

Dagvatten

Programområdet ligger till stora delar inom verksamhetsområdet för dagvatten. Förtätningen av centrum bedöms inte medföra en ökning av andelen hårdgjorda ytor men för att minska risken för att dagvatten ska tränga upp i marknivå inom programområdet behöver dagvattnet så långt som möjligt fördröjas och renas uppströms eller ledas bort innan det når centrumområdet. Befintligt ledningsnät är dimensionerat för vid tiden gällande normer, det vill säga för ett 2-års regn. Funktionskraven för nya dagvattensystem är att de, beroende på hur tät bebyggelsen är, ska klara ett 5- eller 10-årsregn, samt att en klimatfaktor på 25 % ska läggas på dimensionerande regn. Området består till stora delar av mäktiga lerjordar med mycket liten infiltrationskapacitet. Vid nybyggnation

finns möjligheter att skapa ett robust dagvattensystem med lokalt omhändertagande i form av skelettjordar, dammsystem, gröna gårdar med trädplanteringar, växtbäddar och andra dagvattenanläggningar.

En fördjupad dagvattenutredning har genomförts. I den har åtta ytor, både inom och utanför programområdet, identifierats där åtgärder kan vidtas i syfte att fördröja och rena dagvatten som passerar programområdet innan det når Åkers kanal. Genom att analysera förutsättningarna

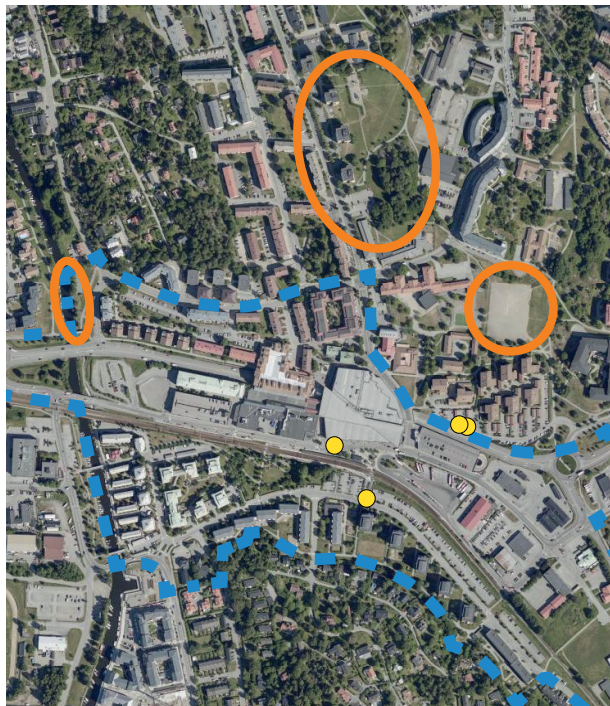


Karta 27. Kartan visar det tekniska tillrinningsområdet för det dagvatten som leds ut via programområdet och Järnvägsparken till kanalen, programområdet markeras i blått.



Program för Åkersberga stad – centrumområdet

på de kommunalt ägda platserna har ett antal förslag tagits fram för hur dagvattnet kan hanteras. I utredningen lyfts tre förslag på ytor fram samt åtgärder som bedöms som särskilt intressanta att arbeta vidare med. De utpekade områdena redovisas i karta 28 och omfattas av den södra delen av stadsdelsparken norr om programområdet, den befintliga grusplanen nordost om programområdet samt en skärmbassäng som kan installeras längs den östra



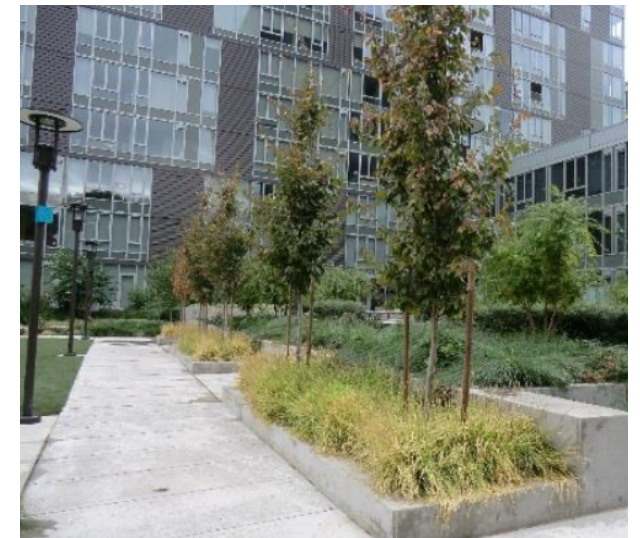
Karta 28. De orange markeringar visar på de områden som en fördjupad dagvattenutredning pekat ut som särskilt intressanta ur dagvattenhanteringsynpunkt och de gula punkterna utgör föreslagna platser för filtermagasin. Utöver åtgärder inom dessa områden föreslås skelettjordar under nya och ombyggda vägar. Programområdet markeras i blått.

stranden av Åkers kanal, norr om väg 276. I södra delen av parkområdet föreslås ett underjordiskt avsättningsmagasin medan en dagvattendamm ses som den optimala lösningen på grusplanen. Skärmbassänger bedöms vara ett optimalt sätt att fånga upp dagvatten från platser där det är svårt eller omöjligt att hantera på annat sätt (Fördjupad dagvattenutredning: Sweco, 2019). Utöver detta föreslås även skelettjordar under nya och ombyggda vägsträckor samt filtermagasin, vilket renar dagvattnet ytterligare innan det når Åkers kanal. Sedan Sweco utförde den första VA-utredningen för Åkersberga (Sweco, 2018), där



Exempel på trädplantering i skelettjordar och på gröna gårdar för robust dagvattenhantering (bilder från VA-utredning: Sweco, 2018).

fokus legat på dagvattenhantering, har Järnvägsparken varit en intressant plats för hantering av dagvatten. Även tidigt i arbetet med den fördjupade dagvattenutredningen identifierades Järnvägsparken som en knutpunkt för en stor del av dagvattnet som rinner genom programområdet. På grund av höga vattennivåer i ledningsnätet under Järnvägsparken har alternativa placeringar för anläggning av dagvattenhantering i anslutning till Järnvägsparken analyserats. Efter en analys av ledningsnät och flöden i anslutning till Järnvägsparken, har fyra möjliga placeringar lokaliserats som bedöms lämpliga för anläggning av filtermagasin, se karta 28. I den fördjupade dagvattenutredningen finns mer information samt förslag på hur de olika områdena kan gestaltas, vilket ska beaktas vid kommande planläggning inom området samt i det fortsatta arbetet med planprogrammet för Hacksta/Berga.





På kvartersmark kan gröna gårdar och trädplanteringar bidra till att fördröja och rena dagvattnet. Vidare kan även gröna tak användas, vilket bidrar till positiva aspekter gällande temperaturreglering och biologisk mångfald. Trädplantering, såväl på kvartersmark som längs gator och i parker, bidrar till att utjämna temperaturer och ge skugga under varma perioder. De dämpar även buller och kan minska mängden partiklar och luftföroreningar i trafikintensiva områden.

Väg 276:s tunnelpassage som går under Åkersberga centrum utgör en lågpunkt där dagvatten samlas. I dagsläget leder Trafikverket vägdagvattnet till en pumpstation i tunnelns lågpunkt. Österåkers kommun äger pumpstationen och har en förbindelsepunkt till det allmänna dagvattennätet. Därifrån leds dagvattnet orenat ut i Åkers kanal. För att minska föroreningsbelastningen från vägdagvattnet föreslås i den fördjupade dagvattenutredningen filtermagasin, dit dagvattnet kan ledas och renas innan det når recipienten. I utredningen lyfts även möjligheten att leda om vägdagvattnet från tunneln så att vattnet passerar den föreslagna skärmbassängen, så att det således kan renas där. I detaljplaneskedet ska hanteringen av vägdagvattnet studeras vidare.

Utredningen redovisar även den generella föroreningsbelastningen som programrådets dagvatten bidrar med till i recipienten. Utifrån miljö kvalitetsnormerna framgår att Åkers kanal har höga halter av fosfor som både kommer från den urbana miljön och från jordbrukslandskapet inom Åkerströmmens avrinningsområde och delavrinningsområdet för

Åkers kanal och Smedbyån. Programområdet utgör enbart cirka 2,3 % av delavrinningsområdet, vilket innebär att planprogrammet utgör en liten del av det totala avrinningsområdet och därmed också en liten del av den totala fosforbelastningen. Detta innebär att åtgärder inom programområdet inte ensamt kan bidra till att gällande miljö kvalitetsnormer i recipienten uppfylls. På grund av detta har utgångspunkten istället legat på att se till föroreningsbelastningen per ytenhet sett till sammanhanget, och utifrån detta har ett reduktionsbeting för dagvatten inom planprogrammet tagits fram. Reduktionsbetingen utgår således från en belastning per ytenhet som är densamma som inom delavrinningsområdet i stort. I praktiken innebär detta ett reduktionsbeting inom programområdet motsvarande cirka 13 kg per år för fosfor och cirka 100 kg för kväve



Exempel på hur ett hårdgjort dike med lutning och porlande vatten kan vara effekthöjande i staden (PM Gestaltning: Sweco, 2019).

(mer information om andra dagvattenföroreningar läses i PM Miljöbeting: Sweco 2019). Med de föreslagna systemlösningarna, det vill säga anläggningar i södra delen av stadsdelsparken, en damm på grusplanen, en skärmbassäng, skelettjordar samt filtermagasin, bedöms betinget för fosfor uppnås nästan tredubbelt. De vanliga föroreningarna i dagvatten, mest metaller, når också mycket högre än föreslaget beting. Det enda som inte uppnår reningen är kväve men då det inte är ett direkt problem i recipienten bedöms reningsnivån ändå ligga på en acceptabel nivå. Tilläggs bör att genomförandet av planprogrammet i sig själv innebär en marginell förbättring eftersom förändringen av markanvändning är gynnsam ur dagvattensynpunkt.



Exempel på hur bryggdäck med bevarad befintlig natur och sittplatser kan överbygga skärmbassänger (PM Gestaltning: Sweco, 2019).



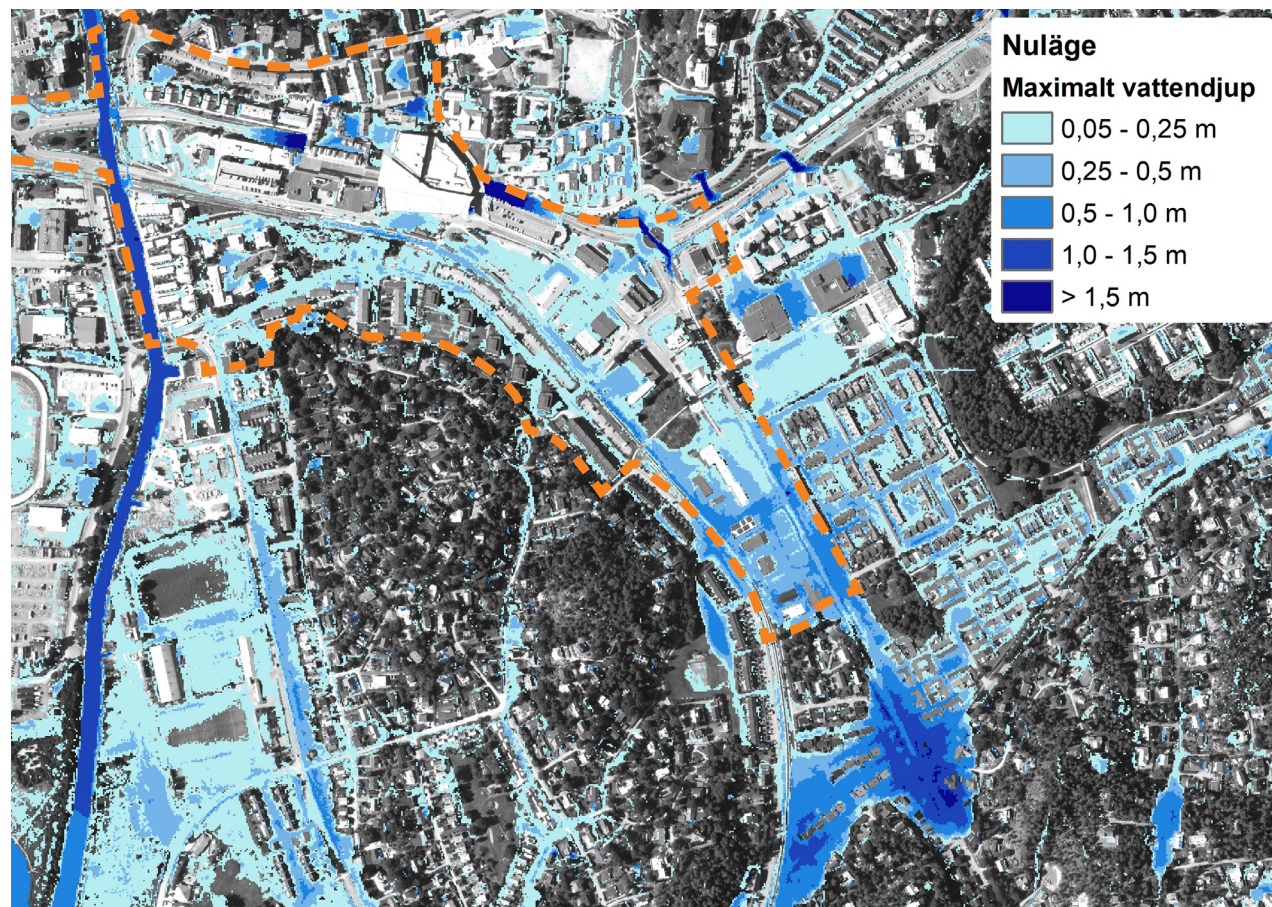
Skyfallshantering

Vid skyfallskarteringen har ett 100-års regn studerats med avseende på intensitet och volym (se karta 29). Två problemområden utpekats i analysen; mellan Margretelundsvägen och Västra Banvägen samt längs med väg 276.

En skyfallsutredning har gjorts för centrala Åkersberga, som har utrett tre möjliga alternativ för hantering av skyfall: anpassning av bebyggelse, avledning på ytan samt avledning via ledningsnätet. I utredningen konstateras att en kombination av höjdsättningsåtgärder och ledningsnåtsåtgärder är nödvändig i syfte att trygga att programområdet kan säkras från översvämning vid skyfall. Förutom att dimensionera upp ledningsnätet, föreslås i utredningen att bebyggelsen i programområdets sydöstra del anpassas med hänsyn till den maximala vattennivån, som enligt beräkningar kan bli upp till +4,76 meter vid ett klimatkompenserat 100-årsregn. Med en tillämpad säkerhetsmarginal rekommenderas lägsta nivå för anpassning av byggnader på ca +5,0 meter. Detta innebär att byggnader i de lägsta delarna av programområdet skulle behöva höjas upp eller på annat sätt anpassas ca 1 m över befintlig marknivå. Ytterligare en åtgärd som föreslås är att höjdsätta området som löper strax norr om Roslagsbanans spår på ett sätt som möjliggör ytavrinning enligt karta 30, vilket enligt planprogrammet utgörs av allmän platsmark. Detta innebär att befintlig marknivå måste sänkas som mest cirka 50 cm. Genom att ändra höjden på detta område leds skyfallsvattnet västerut, från det instängda området i planprogrammets sydöstra del, till passagen över Roslagsbanan som ligger strax öster om Åkersberga station, och sedan vidare längs Västra

Banvägen mot Åkers kanal. För att genomföra denna åtgärd är det av vikt att beakta höjdsättning av området strax norr om spårområdet i etapp B2, som redovisas på sida 70-71. I skyfallsutredningen föreslås vidare utredning

kring hur Roslagsbanan påverkas av ytavrinnande vatten. Åtgärdsförslaget bedöms innebära en förbättring också för spårområdet jämfört med befintlig situation, men det bör säkerställas att Roslagsbanan inte riskerar att ta skada av



Karta 29. Översvämningensutredning inom området vid ett 100-årsregn. Översvämningensrisken ställer krav på klimatanpassning vid ny bebyggelse som inte påverkar befintlig bebyggelse negativt.



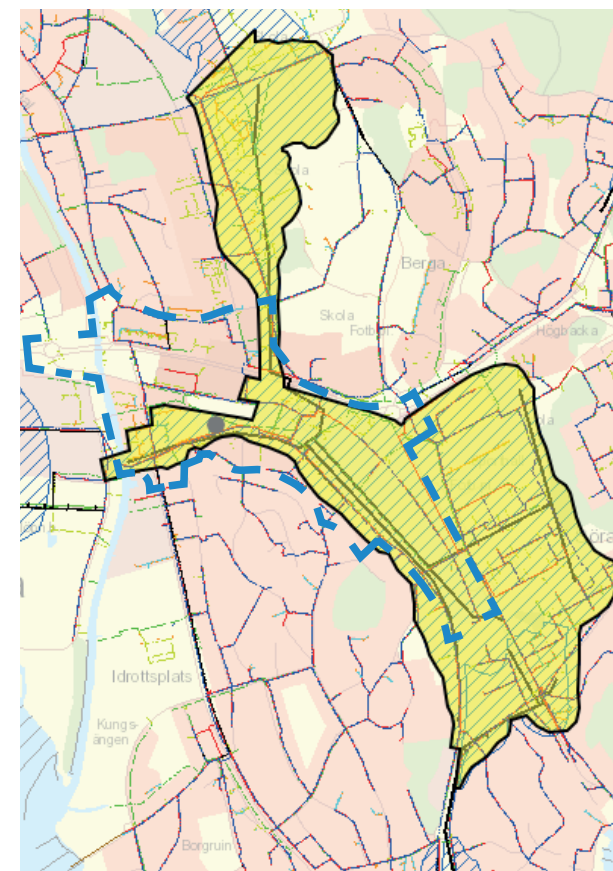
det ytavrinnande vattnet. Inom ramen för planarbetet med Östra Kanalstaden undersöks hur området intill Åkers Kanal kan säkras från översvämning i samband med höga

havsnivåer och höga flöden. I samband med detta arbete blir det viktigt att beakta skyfallsvattnet som har sitt utlopp i kanalen.



Karta 30. Genom att höjsätta området strax norr om Roslagsbanans spårområde, som illustreras i orange, tillåts ytavledning av skyfallsvattnet från det instängda området inom programområdet längs västra Banvägen, vidare ut i Åkers kanal.

Den sista åtgärden som föreslås i skyfallsutredningen är att nyttja en befintlig dagvattentunnel som ligger längs med Margretelundsvägen, från Söravägen till Sätterfjärden. Kapaciteten att nyttja denna begränsas i dagsläget av ledningsdimensionen uppströms och nedströms tunneln.



Karta 31. Berga-Hacksta torrläggningsföretag, programområdet markerad i blått.



Genom att dimensionera upp ledningarna uppströms och nedströms tunneln kan avtappningen av lågpunkten Margretelundsvägen-Söravägen ske snabbare. Genom att vidta åtgärder i dagvattentunneln kan översvämningens varaktighet inom programområdet minska med ca 2 timmar. Översvämningen i lågpunkten Margretelundsvägen-Söravägen minskar samtidigt med ca 70 cm och varaktigheten med ca 5 timmar, vilket innebär en förbättring för befintliga riskområden. Denna åtgärd bör beaktas i arbetet med område D1, som redovisas på sida 70-71.

I fortsatt planering är det viktigt att beakta sekundära avrinningsvägar, områden för tillfällig översvämning och en säker ytavrinning. En robust höjdsättning i ett tidigt skede skyddar såväl byggnader som natur- eller parkmark och minimerar risken för översvämningar. Byggnader bör alltid utformas som lokala höjdpunkter, marken runt byggnader ska inte luta in mot fasaden och höjdsättningen görs så att flöden från skyfall i form av ytavrinning hittar en väg förbi byggnader innan det når terrängens lågpunkt och senare recipient. För att möjliggöra bebyggelse i programområdet behöver det göras plats för fördröjning och bortledning av stora nederbördsmängder både inom och utom programområdet. Ett äldre torrlägningsföretag som omfattar programområdet (se karta 31) bör avvecklas i samband med utbyggnaden av området.

Avfallshantering

Sopsugslösning planeras för Åkersberga stad. En sopsugslösning medger tätare bebyggelse och mer effektiv sophantering då lastbilar inte behöver ta sig runt i området i lika stor utsträckning. Då sopsugen enbart kan motta en begränsad del av avfallet kommer dock fordon för avfallshämtning möjliggöras inom de nya stads kvarteren. Upphämtningsställen och rutter för dessa

fordon ska beaktas vid detaljplaneläggning. Befintlig bebyggelse föreslås att successivt ansluta till systemet. Val av system, antal terminaler och strategiska placeringar av dessa ska utredas vidare i det fortsatta planarbetet. Även omkringliggande områden såsom Kanalstaden och Hacksta/Berga bör ingå i utredningen.



Exempel på sopsugsnedkast på kvartersmark från Dalénum på Lidingö.



Förutsättningar för att inrätta en centralt belägen mottagning av mindre grovavfall, textilier, elavfall, farligt avfall samt återbruksprodukter från hushållen bör ses över. Dessa typer av anläggningar kan med fördel placeras i eller i närheten av ett mobilitetshus, då det möjliggör effektiva transporter som samlar tyngre fordon till samma sträckor samtidigt som det möjliggör effektivare ärendekedjor för privatpersoner. Med en central mottagning blir inlämnande av icke önskvärda produkter lättare för hushållen. Antalet transporter till Brännbackens återvinningscentral minskar från Åkersberga varpå utsläpp av växthusgaser minskar. I anslutning till mottaget bör möjligheten finnas att inrätta en begagnatmarknad för att öka innevånarnas återbrukstänk och därmed främja en cirkulär ekonomi.

Den återvinningsstation som idag finns inom programområdet behöver en ny placering där den kan fortsätta att serva boende i delar av Margretelund och Österskär. Optimalt vore om det kan etableras flera mindre återvinningsstationer i dessa områden. Nära programområdet finns befintlig bebyggelse i äldre flerbostadshus där det på grund av utrymmesbrist kan finnas fortsatt behov av någon form av

återvinningsstation. Detta behöver utredas vidare och behov av möjlig återvinningsstation för dessa bör planeras in i deras närområde, inom rimligt gångavstånd.

I och med den nya förpackningsförordningen har producenterna av förpackningar och tidningar krav på sig att samla in förpackningar och tidningar bostadsnära. Vad som menas med bostadsnära är ännu inte fastställt och utreds för närvarande av Naturvårdsverket. I dagsläget är det rimligt att utgå från ett riktvärde om 50 m gångväg från bostadens entré till avlämningsplats i tätbebyggt område för hushållens rest- och matavfall. Insamling kan ske i fastigheten eller på gemensam plats för flera fastigheter. För att minimera antalet tunga transporter inne i planprogrammets föreslagna nya bostadsområden föreslår en genomförd avfallsutredning (se PM Avfallshantering Åkersberga stad) att insamling av förpackningar och tidningar sker från de gator där annan tung trafik, såsom busstrafik och lastbilar, ska tillåtas köra. För att uppnå riktvärdet om 50 m kan internt transporter krävas från avlämningsplats till den plats där hämtningsfordonen kan tömma kärlen.

Övriga tekniska anläggningar

Nya ledningar för fjärrvärme, el och fiber förutsätts kunna förläggas i det allmänna gatunätet. Det ökade behovet av el kan medföra att befintliga transformatorstationer behöver bytas ut eller flyttas. Komplettering med fler stationer kan bli aktuellt i programområdet eller dess omedelbara närhet. Enligt målsättningen för hållbarhet är även solceller av intresse. Omfattning, placering och antal anslutningspunkter för de tekniska anläggningarna utreds i det fortsatta detaljplanarbetet.

Fjärrvärmenätet i Åkersberga utgår från värmeverket på Sandkilsvägen som ägs av E.ON Värme. Där är värmeproduktionen baserad på flis och bioolja och är till 100 % förnybar energi. Anläggningen togs i drift 2015 och har nu god kapacitet att försörja Åkersbergas centrala delar med fjärrvärme. Vid nyproduktion kommer det att finnas möjlighet att ansluta till fjärrvärme som anläggs i kommunala vägar.

För att även fastighetsel till belysning, ventilationssystem, hissar och liknande ska vara förnybar är solceller ett alternativ. En första analys av potentialen för solenergi kan göras utifrån solkartan och befintlig bebyggelse.



Genomförande

Utbyggnadsordning

Planprogrammet ska vara vägledande i framtida stadsutveckling och anger riktlinjer för kommande detaljplaner. Programområdet är relativt stort och detaljplanläggning och genomförande kommer därför att ske etappvis, under en längre tidsperiod. Storleken på etapperna och i vilken ordning de genomförs beror bland annat på tekniska samband och anpassning till omgivningen. Etapperna indikerar enbart en prioriteringsordning för kommande utveckling och är inte likställda med detaljplanegränser. Enskilda områden inom respektive etapp kan komma att brytas ut och hanteras i enskilda detaljplaner. Investeringar och genomförande av ny infrastruktur i samordning med ny markanvändning är grundläggande parametrar för prioriteringar avseende detaljplanläggning och etappindelning i genomförandet. Omläggning/förstärkning av VA kan dock krävas över etappgränserna, vilket innebär att delar av intilliggande etapper som ligger senare i tidplanen kan behöva byggas i förtid. Utvecklingen inom respektive etapp innebär inte nödvändigtvis att eventuell befintlig bebyggelse inom etappen görs om. Kostnaderna för investeringar i infrastruktur fördelas mellan exploitörerna enligt principer i avsnittet om exploateringskostnader på sida 72.

Programområdet beräknas innehålla ungefär 1 000 nya lägenheter när alla etapper är genomförda. Lägenhetsfördelningen per etapp är följande:

Etapp Antal lägenheter

A	-
B1	300-350
B2	-
C	25-50
D1	300-400
D2	100-200
D3	-

Antal lägenheter och fördelning enligt ovan är en uppskattning och kan komma att ändras.

Behovet av förskoleverksamhet inom programområdet kommer att utredas vidare i kommande detaljplanläggning.

Med avseende på planerad etappindelning kan detaljplanering ske med följande preliminära ordning:

Etapp A

Denna etapp är entrén till centrala Åkersberga. Här ingår att kanalen breddas och platsen kring kanalen utvecklas.

Etapp B1

Ur VA-perspektiv bör denna etapp genomföras parallellt med, alternativt innan, etapp B2. I denna etapp ingår Västra Banvägen där huvudmannaskapet för allmän

platsmark föreslås övergå från enskilt till kommunalt och gång- och cykelnätet förbättras.

Etapp B2

Denna etapp är tillsammans med etapp B1 viktig ur VA- och infrastrukturperspektiv. I denna etapp ingår bland annat ett nytt resecentrum och de första stadskvarteren. Vid planläggning ska höjdsättning av såväl kvartersmark som gata utredas vidare i syfte att avleda skyfallsvatten.

Etapp C

I etappen ingår förtätning kring p-husen och centrumbyggnaderna. Samordning av leveranser bör utredas.

Etapp D1

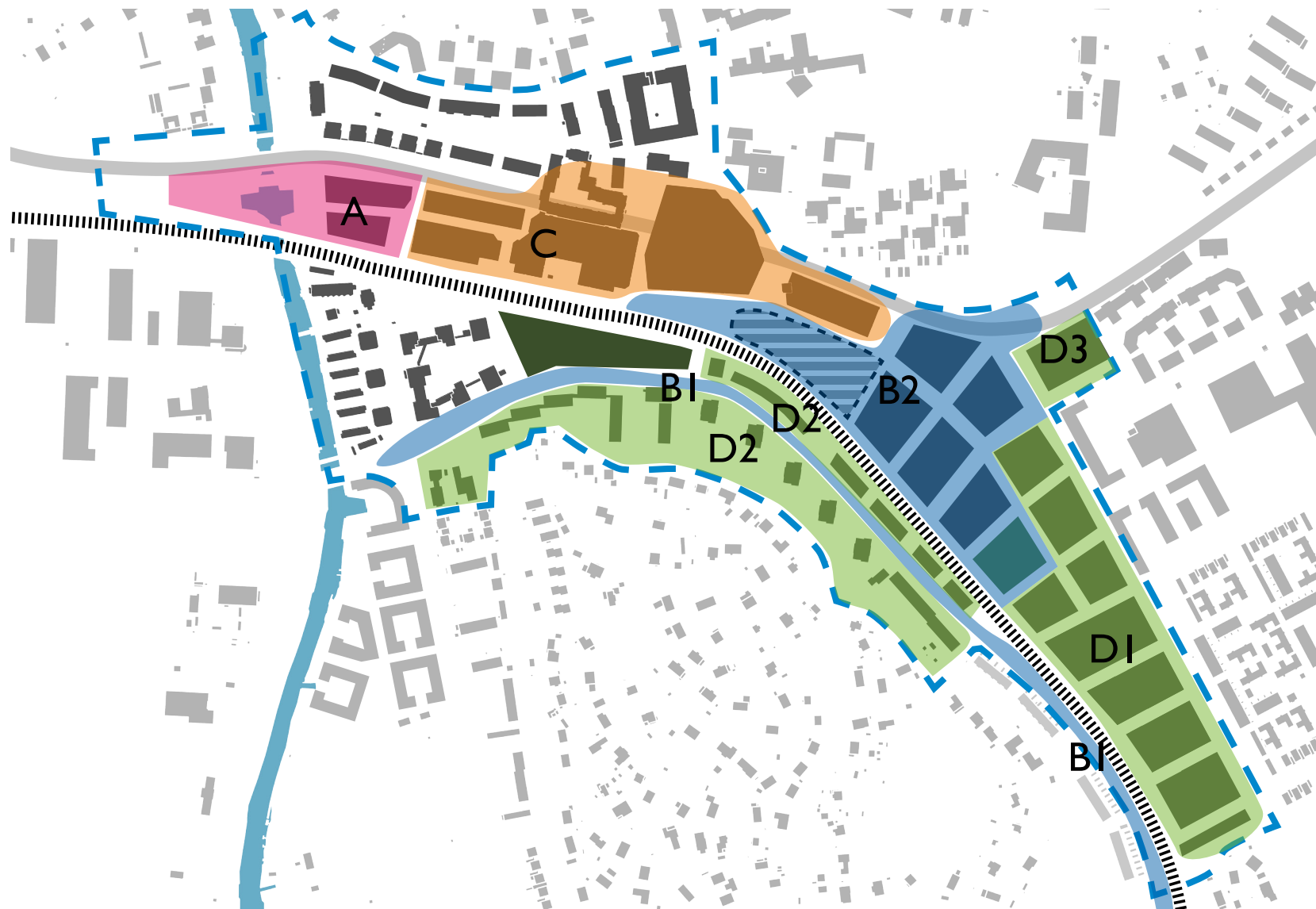
I denna etapp ingår möjlig utveckling på privat mark med kvartersbebyggelse, med bostäder, lokaler och kontor. Extra viktigt är att hantera översvänningsriskerna vid skyfall.

Etapp D2

Etappen utgör ett utredningsområde för förtätning och eventuell komplettering vid befintlig bebyggelse samt för ny bebyggelse på befintliga parkeringsytor längs Västra Banvägen.

Etapp D3

I denna etapp kompletteras centrala Åkersberga med ytterligare ett stadskvarter i ett centrumnära läge.



Karta 32. Förslag på utbyggnadsordning. Gränserna för etapperna illustrerar inte de exakta avgränsningarna för kommande detaljplaner utan ska bestämmas för varje enskild detaljplan utifrån de förutsättningar som finns på den specifika platsen. Etapperna kan delas upp i flertalet detaljplaner i kommande skeden.



Tidplan

Detaljplanernas genomförande och utbyggnadstakt är beroende av olika faktorer och är över en längre tidsperiod påverkade av marknadssituation och konjunkturcykler. Förändringarna av centrala Åkersberga beräknas pågå i upp till 20-25 år. I och med kommunens åtaganden kopplat till Sverigeförhandlingen ses dock att den huvudsakliga delen av programområdet är utbyggt till år 2035.



Huvudmannaskap

Inom programområdet är Österåkers kommun huvudman för allmänna platser i kommande detaljplaner. Med allmän plats avses gator, vägar, parker eller andra områden som är avsedda för ett gemensamt behov och som är tillgängliga för allmänheten. Den allmänna platsmark där huvudmannaskapet kommer att övergå från enskilt till kommunalt huvudmannaskap är bland annat Västra Banvägen och gångpassagen mellan Folkets Hus och det västra parkeringshuset.

Österåkersvatten AB är huvudman för ledningsnätet avseende dricksvatten, spillvatten och dagvatten.

Genomförandeavtal

För mark som inte ägs av kommunen kommer exploateringsavtal tecknas för att reglera olika kostnader och ansvar. Exploateringsavtal utarbetas parallellt med detaljplanen och tecknas mellan kommunen, Österåkersvatten AB och exploitören i samband med att detaljplanen antas.

Kommunalt ägd mark som föreslås bli kvartersmark avses att säljas till en exploitör för genomförande, med fördel genom markanvisningstävling. Markanvisningstävling är ett bra alternativ för att hitta exploitörer som delar kommunens värderingar och planprogrammets mål bland annat kopplat till gestaltning och hållbart byggande. Den kommunalt ägda marken kan med fördel delas upp i flera olika tävlingsområden i syfte att uppnå ett centrumområde som präglas av variation bland annat i arkitektoniska

uttryck och innehåll. Försäljning sker enligt kommunens gällande riktlinjer för markanvisningar

Exploateringskostnader

Infrastrukturåtgärder och åtgärder avseende allmänna anläggningar inom och i anslutning till programområdet medför omfattande investeringar för kommunen och Österåkersvatten AB. Kostnaden för dessa investeringar fördelas mellan de exploateringsfastigheter som är beroende av respektive investering. Kostnaderna för föreslagna åtgärder ska stå i proportion till exploateringarnas läge och storlek och fördelas mellan fastigheterna på ett rättvist och skäligt sätt. Vissa allmänna anläggningar inom programområdet är av sådan karaktär att de delvis bör finansieras via exploateringar även utanför programområdet. Principerna för fördelning av kostnader ska klarläggas innan detaljplaneläggning påbörjas.

Tillkommande bebyggelse ska erlagga anläggningsavgift enligt Österåkers kommuns gällande VA-taxa.

Kommunens övertagande av enskild mark för allmän platsmark regleras med gatukostnadsutredning som hanteras genom ett särskilt beslut parallellt med detaljplanen.



Fastighetsrättsliga frågor

Fastighetsrättsliga frågor avseende fastighetsbildning, ledningsrätter, gemensamhetsanläggningar och liknande hanteras i kommande detaljplaneprocesser.

Inom programområdet finns ett markavvattningsföretag (Berga-Hacksta torrlägningsföretag). Detta föreslås avvecklas, vilket behöver hanteras innan kommande detaljplaneläggning.

I samband med genomförande av detaljplaner kan det bli aktuellt att upphäva eller ändra befintliga rättigheter såsom mark upplåten för gemensamhetsanläggningar och servitut. I dagsläget finns det exempelvis mark upplåten till gemensamhetsanläggningar som i programmet anges som allmänna platser med kommunalt huvudmannaskap. I dessa fall behöver en omprövning ske av gemensamhetsanläggningen.

Mark som enligt kommande detaljplaner avses bli gata och park, det vill säga allmän platsmark, kommer att övergå till en kommunal fastighet för avsett ändamål genom fastighetsreglering.

Hållbart byggande

För närvarande är det inte möjligt att ställa särskilda krav på den tekniska utformningen av byggnader utöver det som finns reglerat i plan- och bygglagen och Boverkets byggregler (BBR). Mot bakgrund av Sveriges höga ambitioner i klimatarbetet kan regelverket komma att ändras så att kommunala krav kan få ställas med syftet

att minska energianvändningen och utveckla ett hållbart byggande.

Utgångspunkten i programmet, med gällande regelverk, är att när kommunen bygger ska energiprestandan vara bättre än kraven i BBR. Ett generellt grundkrav bör vara att uppfylla Sweden Green Building Councils krav på miljöbyggnad silver. Det bör också vara möjligt att bygga nollenergi- alternativt plusenergihus eller klassificera enligt andra certifieringar såsom Svanen, Breeam eller motsvarande. När det är privata markägare som bygger kan motsvarande krav inte ställas. Vid markanvisningar kan dock kraven på exploitören specificeras i avtal.

Kommunens strategi avseende hållbart byggande gäller även genomförande och val av material för allmän platsmark och infrastruktur. Vid detaljplaneläggning och genomförande förordar kommunen att använda grönytefaktor (GYF) både på kvartersmark och allmän platsmark för att säkerställa en grön och hållbar stadsmiljö.

Under planprogrammets långa genomförandetid kommer byggteknik och miljöteknik att utvecklas som ger nya möjligheter att bygga lågenergihus med smarta energilösningar som till exempel kan integrera solenergi och tekniska lösningar för styrning, visualisering och fastighetstekniska installationer. Under genomförandet ska ambitionen vara att öppna upp för ny miljöteknik och ha kompetens för att bedöma och besluta om nya intressanta lösningar.

Vid upprättande av detaljplaner inom programområdet kommer ett stort antal frågor behöva utredas vidare. Då alla områden är unika kommer behovet av utredningar ses över i arbetet med varje enskild detaljplan. Vid detaljplaneläggning kan det bland annat vara viktigt att på en mer detaljerad nivå se över frågor kopplat till:

- Höjdsättning och åtgärder för att säkerställa god tillgänglighet;
- Exakta avgränsningar för den enskilda detaljplanen;
- Om detaljplanen riskerar att innebära betydande miljöpåverkan och om en miljökonsekvensbeskrivning är nödvändig;
- Risker för och hantering av buller och luftföroreningar;
- Om särskilda skäl krävs för strandskyddsdispens;
- Risker kopplade till Roslagsbanan och väg 276 samt vilka åtgärder som krävs för att möjliggöra bebyggelse nära dessa anläggningar;
- Hur riksintresset Roslagsbanan tillgodoses;
- Specifika åtgärder för hantering av föroreningar i mark och vatten;
- Gestaltning, inklusive byggnadshöjder och färgsättning;
- Lämplig form och utformning för förskolor, samt;
- Utbyggnadsstrategier kopplade till en långsiktigt hållbar avfallshantering.

Del 3 – Hållbarhet och konsekvenser





Planprogrammet ur ett hållbarhetsperspektiv

Sveriges ambitioner i klimatarbetet ökar, vilket får en långsiktig inverkan på kommunens arbete med bostadsbyggande och infrastruktur. Utvecklingen av Åkersberga stad ska bidra till ett hållbart samhällsbyggande. Om kommunens mål ska bli verklighet behöver hållbarhet vara en röd tråd i alla led; programskede, detaljplanering, avtal och genomförande.

Utvecklingen av centrala Åkersberga ska vägledas av miljökvalitetsmålet *God bebyggd miljö*. Regeringen definierar miljökvalitetsmålet *God bebyggd miljö* som: ”Städer, tätorter och annan bebyggd miljö ska utgöra en god och

hälsosam livsmiljö samt medverka till en god regional och global miljö. Natur- och kulturvärden ska tas till vara och utvecklas. Byggnader och anläggningar ska lokaliseras och utformas på ett miljöanpassat sätt och så att en långsiktigt god hushållning med mark, vatten och andra resurser främjas.”

En behovsbedömning har gjorts med slutsatsen att programmet bedöms medföra betydande miljöpåverkan. Inom ramen för programområdet har vissa aspekter beaktats i utredningar samt i en hållbarhetsbedömning och i en hållbarhetsbedömning. Exempel på sådana aspekter är

klimatpåverkan och påverkan på värdefulla och skyddsvärda arter. En bedömning av påverkan på dessa aspekter redovisas mer utförligt i planprogrammets hållbarhetsbedömning (se bilaga Hållbarhetsbedömning).

Hållbarhetsbedömningen fokuserar på aspekter som är särskilt viktiga att beakta på en övergripande nivå, såsom dagvatten- och skyfallshantering och dess konsekvenser samt risker kopplade till väg 276 och Roslagsbanan. Undersökningar ska göras för varje enskild detaljplan i syfte att se om den tänkta utvecklingen kan väntas innebära betydande miljöpåverkan. Där bedömningen är att utvecklingen kan innebära betydande miljöpåverkan ska miljöbedömningar genomföras i enlighet med 6 kap. 9 § miljöbalken.

Hållbarhet ska genomsyra hela programarbetet och i hållbarhetsbedömningen sammanfattas de aspekter som har störst betydelse i utvecklingen av Åkersberga stad. Grunden för ett lyckosamt genomförande är att det skapas en gemensam syn på hållbarhet och att det finns en vilja från alla aktörer att medverka till denna förändring.

I kommande avsnitt sammanfattas resultaten av hållbarhetsbedömningen som beskriver hur planprogrammet svarar mot olika hållbarhetsperspektiv. Inledningsvis presenteras en värdering som sammanfattar programmets påverkan på olika hållbarhetsfaktorer.



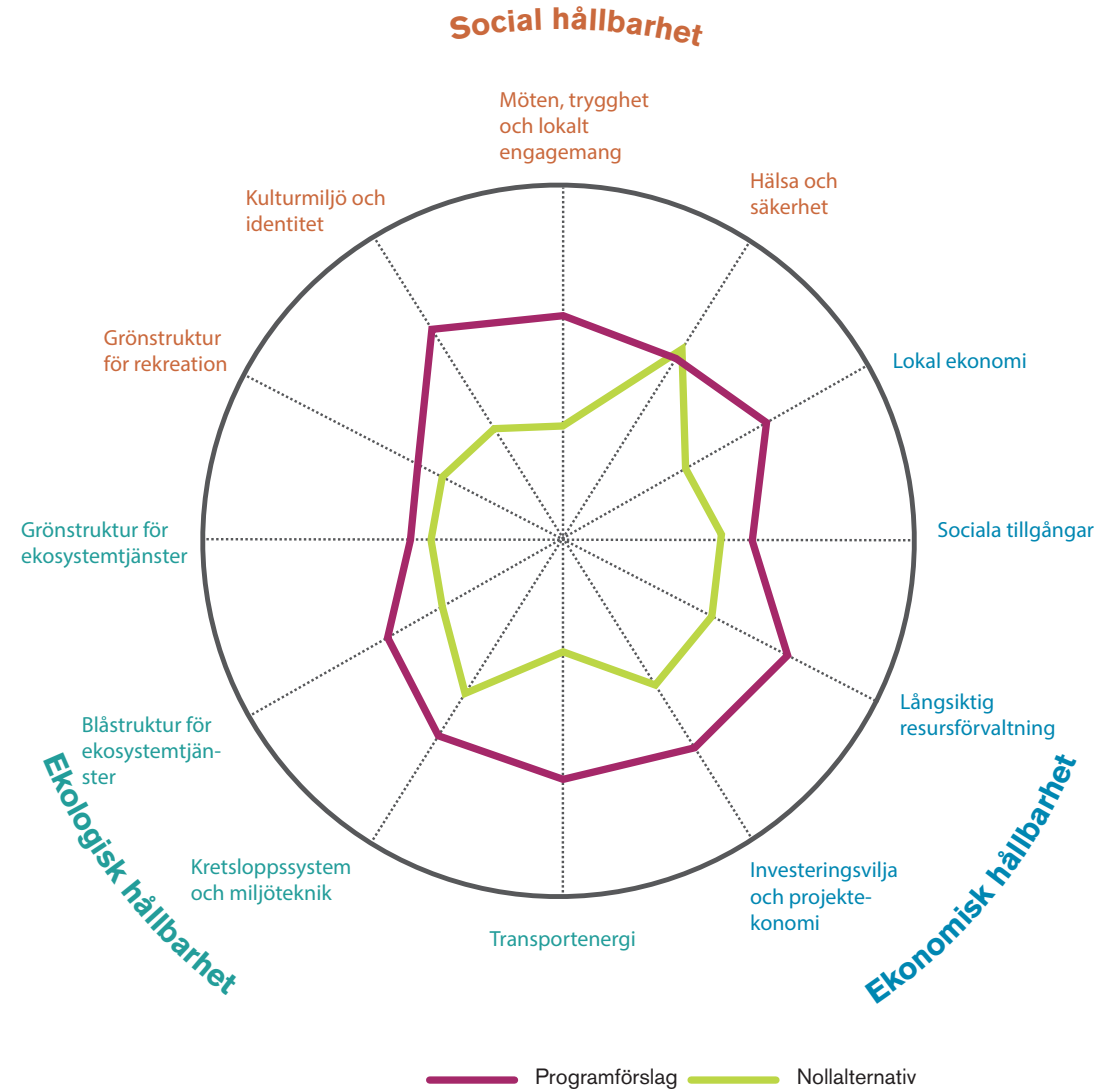


Sammanfattning av hållbarhetsbedömningen

Värderosen är en metodik för hållbarhetsanalys, utarbetat av Ekologigruppen AB i samarbete med Arken arkitekter, för planering och värdering av hållbarheten i planprojekt. Den ger en bild av vilka hållbarhetsfaktorer som är starka respektive svaga. Cirkelns ytterkant representerar den bästa tänkbara hållbarheten i denna del av världen medan cirkelns mitt representerar den sämsta tänkbara hållbarheten. Genom att jämföra nuläget med programförslaget blir det möjligt att bedöma hur hållbarheten utvecklas med förslaget.

Programförslaget främsta styrkor

Programförslaget ger tydliga riktlinjer för att utveckla möjligheterna för stadsliv, det vill säga *Möten, trygghet och lokalt engagemang*. Fokus på bland annat promenadbar gator, bra mötesplatser och tydliga kvarter med gemensamhetsgårdar innebär en väsentligt ökad hållbarhet i denna faktor. Samtidigt ges riktlinjer för hur satsningar på allmänna platser, inte minst vid vatten, och på stadslivet, utvecklar ortens *Identitet*. Den föreslagna strukturen innebär också att invånare i centrum såväl som i kringliggande stadsdelar får en hög tillgänglighet och god orienterbarhet till stadskärnans service, liksom till den centrala stationen. Det kommer att bli lättare och mer attraktivt att gå, cykla och använda kollektivtrafik, vilket är betydande för faktorn *Transportenergi*. Förslaget bedöms leda till en betydande ökning av Åkersbergas attraktivitet. I kombination med



Värderosa är ett verktyg för hållbarhetsanalys som redovisar hur planprogrammet svarar mot olika hållbarhetsaspekter och hållbarhetsfaktorer.



närheten till stationen väntas programförslaget leda till en ökad *Investeringsviljan*. Ett effektivt nyttjande av infrastruktur som station, vägar och VA, liksom en effektiv markanvändning, bedöms kunna utgöra en god *Långsiktig resursförvaltning*. Stadsdelen kommer att kunna ge utrymme för en variation av människor med olika socialt kapital, både som boende och arbetande. Med god tillgång till service, arbetsplatser, mötesplatser och kollektivtrafik, kan stadsdelen erbjuda goda livschanser för människorna, med möjligheter att ta vara på *Sociala tillgångar*.

Programförslagets svagheter

Inriktningen på en levande stadskärna, med liv och rörelse på gator, torg och platser, utgår från en tät stadskärna med en blandning av bostäder, verksamheter och service med god tillgänglighet och bra infrastruktur. Detta innebär att fler människor kommer att bo, arbeta och röra sig i miljöer med buller och luftföroreningar, liksom intill väg och järnväg med olika grad av säkerhetsrisker. Förslaget måste också hantera risker för översvämningar i samband med skyfall och höga vattenstånd. Detta påverkar bedömningen av faktorn *Hälsa och säkerhet*. Prioriteringen av en tät bebyggelse innebär också att utrymmet för grönska och parker är begränsat och att kraven på dagvattenrening ökar. Detta begränsar värdena för hållbarhet i faktorn *Grönstruktur för ekosystemtjänster*.

Social hållbarhet

Förslaget utvecklar i viss mån möjligheterna till rekreation och friluftsliv, främst genom tydliggörande av kopplingar till omgivande grönstruktur. En mindre park skapas. Besöksstrycket kommer att öka på befintliga parker inom programområdet.

Förslaget ger betydande möjligheter att utveckla en tydlig identitet åt Åkersberga, småskaligheten och gestaltningen allmänna platser och bebyggelsen, liksom kontakten med vattnet, utgör en viktig del. Nya småskaliga bostadskvarter med ett finmaskigt gatunät skapas och kopplingar inom och mellan stadsdelar som i dagsläget är svaga ska stärkas, vilket gör stadsstrukturen mindre fragmenterad och mer

lättorienterad med sammanhängande stråk. Att gående och cyklister ges företräde i gaturummen i kombination med lokaler för olika verksamheter i bottenvåningar ger förutsättningar för att skapa trygga gaturum med folkliv. Tillgången på mötesplatser och aktiva gaturum, liksom tillgången till kvartersgemensamma ytor, kan ge möjligheter till lokalt engagemang.

Vad gäller hälsa och säkerhet kan programförslaget medföra positiva konsekvenser för markföroreningar förutsatt att förorenade områden saneras. Det som begränsar den sociala hållbarheten är främst kopplat till hälsa och säkerhet – buller, luftföroreningar, samt risk kopplat till farligt gods och urspårning vid Roslagsbanan.



Bebyggelse, anöjningsplatser och sittplatser längs Åkers kanal.

Ekonomisk hållbarhet

Förslaget bedöms få positiva konsekvenser för den lokala ekonomin. Kundunderlaget kommer att öka samtidigt som nya verksamhetslokaler planeras i en stor andel av de nya kvarterens bottenvåningar, befintliga lokaler får attraktiva lägen och kan nås av fler kunder. Planprogrammet har ett strategiskt kollektivtrafknära läge och gaturum som utformas för gång- och cykeltrafik bidrar att mer människor rör sig i gaturummen. Förutsättningarna för ökat socialt kapital kommer att stärkas tack vare en variation i såväl storlek som upplåtelseform, samt nya och gamla bostäder, förbättrade stråk och attraktiva platser där människor kan mötas och utbyta erfarenheter. Faktorn

missgynnas främst av risken för att nya bostäder kan komma att bli relativt dyra.

Programförslaget bidrar också till en effektivare markanvändning genom att bostäder byggs i ett strategiskt läge på ytor som idag är ineffektivt utnyttjade och som dessutom kan upplevas som otrygga nattetid. Attraktiviteten för att investera i området kommer att öka.

Programförslaget kommer att kräva att större investeringar görs för efterbehandling av förorenad mark, infrastruktur, markstabilitet, dagvattenhantering och för hantering av översvämningsriskerna i området. Programmet möjliggör en strategisk hantering av investeringarna vilket kan bidra till att hålla ner kostnaderna.

Ekologisk hållbarhet

Programområdet saknar i dagsläget högre naturvärden för landbaserade ekosystem eller tydliga kopplingar till kringliggande områden. Programmet kan i viss mån stärka grönstruktur för ekosystemtjänster genom en ekologisk utformning av parker och planteringar. Dessa kan även bidra med ekosystemtjänster såsom bullerdämpning och klimatreglering.

Vad gäller blåstruktur för ekosystemtjänster kommer förslaget främst att stärka områdets dagvattenhantering och minska belastningen av föroreningar till recipienten. Kanalen saknar i dagsläget högre naturvärde i den sträckning som går genom programområdet, möjligen kan skyddsvärda arter i viss mån påverkas av anläggande av hamn och båttrafik.

Vad gäller byggnaders energianvändning och klimatpåverkan har programmet möjlighet att minska den negativa påverkan genom smarta materialval och genom att byggnaderna kommer att kopplas till fjärrvärmenätet med uteslutande förnybar energi. Faktorn begränsas av den befintliga bebyggelsen och infrastrukturen som försvårar vissa lösningar. Goda förutsättningar finns för klimatsmarta transporter i och med den goda kollektivtrafikförsörjningen samt att vägnätets utformning främjar gång- och cykeltrafik.



Grönska i Järnvägsparken.



Betydande miljöpåverkan inklusive lagskydd

Planprogrammet berör lagskydd enligt bullerförordningen, miljökvalitetsnormer för luft och ytvatten, riksintresse för kommunikation (Roslagsbanan) samt arter som skyddas enligt artskyddsförordningen. Övriga frågor är risk kopplat till farligt gods och urspårning vid Roslagsbanan, markföroreningar samt klimatanpassning (översvämning från skyfall och Åkers kanal) samt rödlistade arter.

Miljöbalkens och PBL:s hänsyns- och hushållningsregler

Förslaget kan enligt MKB anses förenligt med 2 och 3 kap. miljöbalken i det avseende att det inte medför skada eller olägenhet av väsentlig betydelse för människors hälsa eller säkerhet. Planens genomförande innebär en förtätning i ett centralt och strategiskt viktigt läge och ingen naturmark kommer att tas i anspråk då det är redan hårdgjorda och anlagda ytor som utnyttjas. Detta medger goda förutsättningar för effektivt markutnyttjande.

Buller

En del av programområdet är bullerstört, främst från vägtrafiken men även från Roslagsbanan. Trafiken förutspås öka i framtiden. Det är sannolikt att riktlinjer enligt bullerförordningen kommer att kunna hållas för den nya bebyggelsen. Fler människor kommer dock att vistas i bullerutsatta områden och det finns risk för att WHO:s riktlinjer för rekreativa miljöer och nivåer som påverkar människors hälsa (50 dBA) inte kan hållas.

Miljökvalitetsnormer samt miljömål för luft

Miljökvalitetsnormer för luft klaras i programområdet men partikelhalter tangerar normvärdet vid väg 276 vägbana i anslutning till vägtunneln och vid tunnelmynningarna är halterna troligen underskattade. Partikelhalter över miljömålet för frisk luft riskeras redan idag invid planerade kvarter öster om tunneln samt för befintliga kvarter väster om tunneln. Det bör betonas att större delen av området kommer att ha relativt god luftkvalitet.

Miljökvalitetsnormer för ytvatten

Dagvatten från hårdgjorda och trafikerade ytor riskerar att föra med sig föroreningar till recipienterna Åkers kanal och Sätterfjärden. Planens genomförande kan minska föroreningsbelastningen på recipienterna vilket är positivt, dock behöver frågan kring PFAS-föroreningar utredas på djupet. PFAS-föroreningar är ett generellt problem i Åkersberga och ämnena transporteras med dagvattnet ut i recipienterna. För att innehålla MKN för recipienterna är det framförallt fosfor och PFOS som behöver begränsas. Programområdet står endast för en ringa del av fosfortillskotten, som med föreslagen dagvattenhantering minskas relativt nuläget, men står troligen för en större del av PFOS-utsläppen vilkas källor kan behöva lokaliseras. Rening av dagvatten från PFAS-föroreningar kan behövas för att MKN ska kunna innehållas.

Strandskydd

Genomförande av programmet kommer att kräva dispens från eller upphävande av strandskyddet längs Åkers kanal. För detta kommer särskilda skäl för att frånga strandskyddet behöva identifieras.

Risk – farligt gods och risker kopplade till Roslagsbanan

I programförslaget finns bebyggelse inom säkerhetsavståndet för ny bebyggelse intill järnväg. Risknivån kopplad till urspårning och transporter av farligt gods i området har bedömts som låg, och med god marginal ligga under vad som betraktas som en acceptabel nivå. Säkerhetshöjande åtgärder rekommenderas för bebyggelse längs väg 276.

Gällande den bensinstation som ligger i östra delen av programområdet kommer planerad bebyggelse behöva anpassas till risker kopplade till denna. Målsättningen är dock att bensinstationen ska flyttas vilket medför en lägre risknivå.

Riksintresse för kommunikationer

Roslagsbanan utgör riksintresse för kommunikationer. Bebyggelse planeras i nära anslutning till riksintresset. Programförslaget förväntas inte medföra påtaglig skada på riksintresset, men det behöver utredas att ny bebyggelse nära spårvägen inte begränsar framtida utveckling av Roslagsbanan både gällande den fysiska bredd som behövs för detta, samt att bebyggelsens placering inom säkerhetsavståndet inte utgör ett hinder.



Artskyddsförordningen och rödlistade arter

I Åkers kanal finns de rödlistade fiskarna ål (akut hotad, CR) och asp (nära hotad, NT). Den rödlistade arten utter (NT) har också noterats i området och skyddas enligt artskyddsförordningen 4 §. Programområdet utgör inte kärnområden för arterna men de rör sig i kanalen. Programmets genomförande medför morfologisk påverkan genom anläggande av gästhamn och skärmbassänger och störningar från båttrafik och mänsklig närvaro vilket dock inte bedöms påverka dessa arter nämnvärt. Den ökade störningen kan bidra till kumulativa effekter som kan påverka arterna negativt. Den minskade föroreningsbelastningen som kan uppnås är positiv för arterna.

Markföroreningar

Marken är konstaterat förorenad på vissa platser inom programområdet men till stor del är markinnehållet okänt. Det föreligger risk för att fler förorenade områden uppdagas och det behövs en övergripande strategi för hur föroreningsproblematiken ska hanteras. Genom en korrekt hantering av markföroreningar medför programmet positiva konsekvenser gällande markföroreningar.

Klimatanpassning

Programområdet är låglänt och är att betrakta som ett riskområde för översvämningar i samband med skyfall och kommunen kommer att möta utmaningar i att skapa bra avrinningsvägar. För att hantera översvämningens risker måste även lösningar utanför programområdet göras. Det föreligger också en översvämningens risk i samband med extrema flöden i Åkers kanal. Lösningar för att hantera översvämningens risker från kanalen har utretts men behöver fastställas i kommande skede.

Programförslaget kan förbättra situationen relativt nuläget och antas medföra positiva konsekvenser gällande översvämningar förutsatt att noggrann höjdsättning görs av kommande bostadskvarter. Detta, i kombination med förbättrad dagvattenhantering, förbättrar möjligheterna att möta utmaningarna i ett framtida klimat.







Referenser och underlag

Referenser

- Detaljplan för Åkersberga station, dplnr. 490, lagakraftvunnen 2017-07-20.
- Detaljplan för Båthamnsvägens ersättning, dplnr. 496, lagakraftvunnen 2018-05-03.
- Åkers kanal: Visionen om Åkersbergas framtida stadspark (2012), Ekologigruppen AB.
- Genomförande av Visionsprogram för Åkersberga stadspark: Beskrivning av planerade åtgärder vid Åkers kanal (2014), Ekologigruppen AB.
- Gör plats för barn och unga! (2015:8), Boverket.
- Strukturanalys: Åkersberga tätort – Integration i stadsstrukturen och stadstyper (2016), Ekologigruppen AB.
- Slutgiltig version av Österåkers kommun (2016), Österåker – Socioekonomisk struktur: Analys till nulägesbeskrivning för Österåkers kommuns översiktsplan (2015), Kontigo.
- Riktlinjer för planläggning intill vägar och järnvägar där det transporteras farligt gods (2016), Länsstyrelsen.
- Klimat- och sårbarhetsanalys, Österåkers kommun (2016), Structor.
- Vision för centrala Åkersberga (2009), Sweco och Österåkers kommun.
- Kostnader för att anlägga och förvalta ekosystemtjänster (2018), Sweco.
- Roslagsbanan – precisering av riksintresse (2014), Trafikverket.
- Österåker – skärgård och stad, Österåkers översiktsplan (2016), Österåkers kommun.
- Strategi för de gröna frågornas hantering i Österåkers kommun (2010), Österåkers kommun.
- Belysningsplan för Österåkers kommun (2010), Österåkers kommun och Tyréns.
- Stad, skärgård och landsbygd: Översiktsplan för Österåkers kommun 2040 (2018), Österåkers kommun.
- Framtidens transporter 2040 – för en enklare vardag (2018), Österåker kommun.
- Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen, RUF5 2050 (2018), Tillväxt- och regionplaneförvaltningen på Stockholms läns landsting.
- Dagvattenstrategi för Österåkers kommun, del av VA-plan: förslag (2018), Österåkers kommun.



Underlag

1. PM Trafik – Underlag till program för Åkersberga stad – centrumområdet (2016-09-13), & Rundquist och Ramböll.
2. PM Varutransporter (2018-05-21), Sweco.
3. PM Bergavägens förlängning (2019-09-20), Österåkers kommun.
4. Riskanalys över centrala Åkersberga (2018), Ramböll.
5. Sammanfattande PM, VA-utredning Åkersberga Stad – centrumområdet (2018-06-15), Sweco.
6. VA- och dagvattenutredning Åkersberga (2018-11-19), Sweco.
7. Skyfallskartering Åkersberga (december 2015), DHI & Structor.
8. Trygghetsmätning Österåkers kommun (2013), Stiftelsen Tryggare Sverige.
9. Centrumprogrammet – Trafikplanering (2018-06-08), Sweco.
10. Trafiköversyn Åkersberga (2013-10-15), Stockholms läns landsting.
11. Sammanfattning av svar från medborgardialog om utvecklingen av centrala Åkersberga från enkät och intervjuer under vintern 2013 (2013), Österåkers kommun.
- 12.a Behovsbedömning för planprogrammet för Åkersberga stad (2018-11-13), Österåkers kommun.
- 12.b Behovsbedömning för planprogrammet för Åkersberga stad, bilaga (2018-11-13), Österåkers kommun.
13. Stadsbyggnadskoncept för Åkersberga stad – centrumområdet (december 2014), & Rundquist, Ramböll, Iterio och Österåkers kommun.
- 14.a Skyfallsutredning Åkersberga centrum: Åtgärder för skyfallshantering i Åkersberga centrum (september 2019), Sweco.
- 14.b Bilaga 1 till skyfallsutredning Åkersberga centrum - Bildbibliotek anpassad bebyggelse (juni 2019), Sweco.
- 14.c Bilaga 2 till skyfallsutredning Åkersberga centrum - Beskrivning av modellberäkningar för ledningsåtgärder (juni 2019), Sweco.
- 14.d Bilaga 3 till skyfallsutredning Åkersberga centrum – Kostnadsbedömning av åtgärdsförslag (juni 2019), Sweco.
- 14.e Bilaga 4 till skyfallsutredning Åkersberga centrum - Exempelsektion ny cykelbana (juni 2019), Sweco.
- 15.a Fördjupad dagvattenutredning Åkersberga (oktober 2019), Sweco.
- 15.b PM Lokalisering, Fördjupad dagvattenutredning (maj 2019), Sweco.
- 15.c PM Miljöbeting, Fördjupad dagvattenutredning (oktober 2019), Sweco.
- 15.d PM Gestaltning, Fördjupad dagvattenutredning (oktober 2019), Sweco.
- 15.e PM Kalkyl, Fördjupad dagvattenutredning (augusti 2019), Sweco.
16. PM Avfallshantering Åkersberga stad (2019-06-20), Tyréns.
17. Förstudie förskolor centrala Åkersberga, centrala Åkersberga (september 2019), Svefa AB.
- 18.a Hållbarhetsbedömning (2019-09-30), Ekologigruppen AB.
- 18.b Hållbarhetsprogram (2019-09-30), Ekologigruppen AB.
19. Trygghetsanalys Åkersberga centrum, presentation (2018), Stiftelsen Tryggare Sverige.
20. Samrådsredogörelse (2019-10-02), Österåkers kommun.

