

DETALJPLAN FÖR

Båthamnsvägens ersättning

ÖSTERÅKERS KOMMUN, STOCKHOLMS LÄN

UPPRÄTTAD DEN 16 NOVEMBER 2016 PÅ SAMHÄLLSBYGGNADSFÖRVALTNINGEN

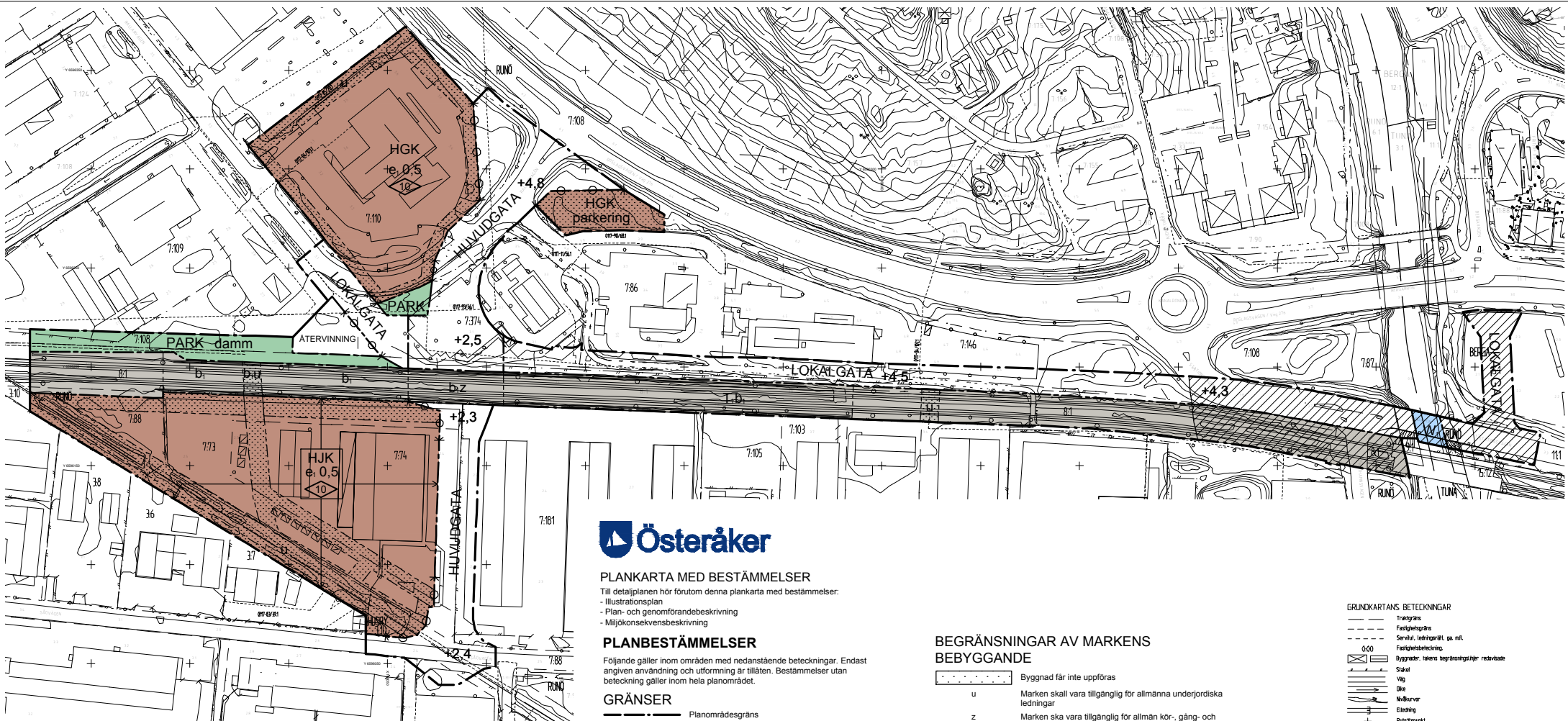
REVIDERAD DEN 5 APRIL 2017



HANDLINGAR:

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

ANTAGANDEHANDLING



PLANKARTA MED BESTÄMMELSER

Till detalplanen hör förutom denna plankarta med bestämmelser:

- Illustrationsplan
- Plan- och genomförandebeskrivning
- Miljökonsekvensbeskrivning

PLANBESTÄMMELSER

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

GRÄNSER

- Planområdesgräns
- Användningsgräns
- Egenskapsgräns

ANVÄNDNING AV MARK OCH VATTEN

Allmänna platser

- HUVUDGATA Trafik mellan områden
- LOKALGATA Lokaltrafik
- PARK Anlagd park
- ÅTERVINNING Återvinningsstation

Kvartersmark

- HGK Handel, bilservice och kontor
- HJK Handel, industri och kontor
- T Järnvägstrafik

Vattenområden

- W Öppet vattenområde där bro får uppföras

UTNYTTJANDEGRAD/FASTIGHETSINDELNING

- e, 0,0 Högsta exploateringsgrad i bruttoarea per fastighetsarea

BEGRÄNSNINGAR AV MARKENS BEBYGGANDE

- Byggnad får inte uppföras
- u Marken skall vara tillgänglig för allmänna underjordiska ledningar
- z Marken ska vara tillgänglig för allmän kör-, gång- och cykeltrafik

UTFORMNING AV ALLMÄNNA PLATSER

- damm Dagvattendamm
- +0,0 Föreskriven höjd över nollplanet

MARKENS ANORDNANDE

- Lokal fördröjning av dagvatten ska ske inom kvartersmark
- parkering Marken ska upplåtas för parkeringsändamål
- Körbar utfart får inte anordnas

PLACERING, UTFORMNING, UTFÖRANDE

- Högsta nockhöjd i meter
- b. Skyddsriäl eller kantbalk som skyddsåtgärd för järnväg ska finnas

ADMINISTRATIVA BESTÄMMELSER

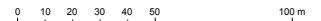
- Genomförandetiden är 5 år från den dag planen vinner laga kraft
- Strandskydd upphävs

- #### GRUNDKARTANS BETECKNINGAR
- Trafikgata
 - Fastlighetsgräns
 - Servitut, ledningsriäl, ga. mfl.
 - 0,00 Fastighetsbeteckning
 - Byggnads- och anordningsgränser redovisade
 - Staket
 - Väg
 - Öre
 - Watturvar
 - Översikt
 - Grundpunkt

GRUNDKARTAN UPPRÄTTAD I OKTOBER 2016 AV KART- OCH HETNINGEN ÖSTERÅKER KOMMUN. KÖRBAKSYSTEMET I PLAN. SKALBERE 10 00. KÖRBAKSYSTEMET I HÖJD. BIGNO 00

Karta från kart- och värdet

Skala 1:1000 (A1)

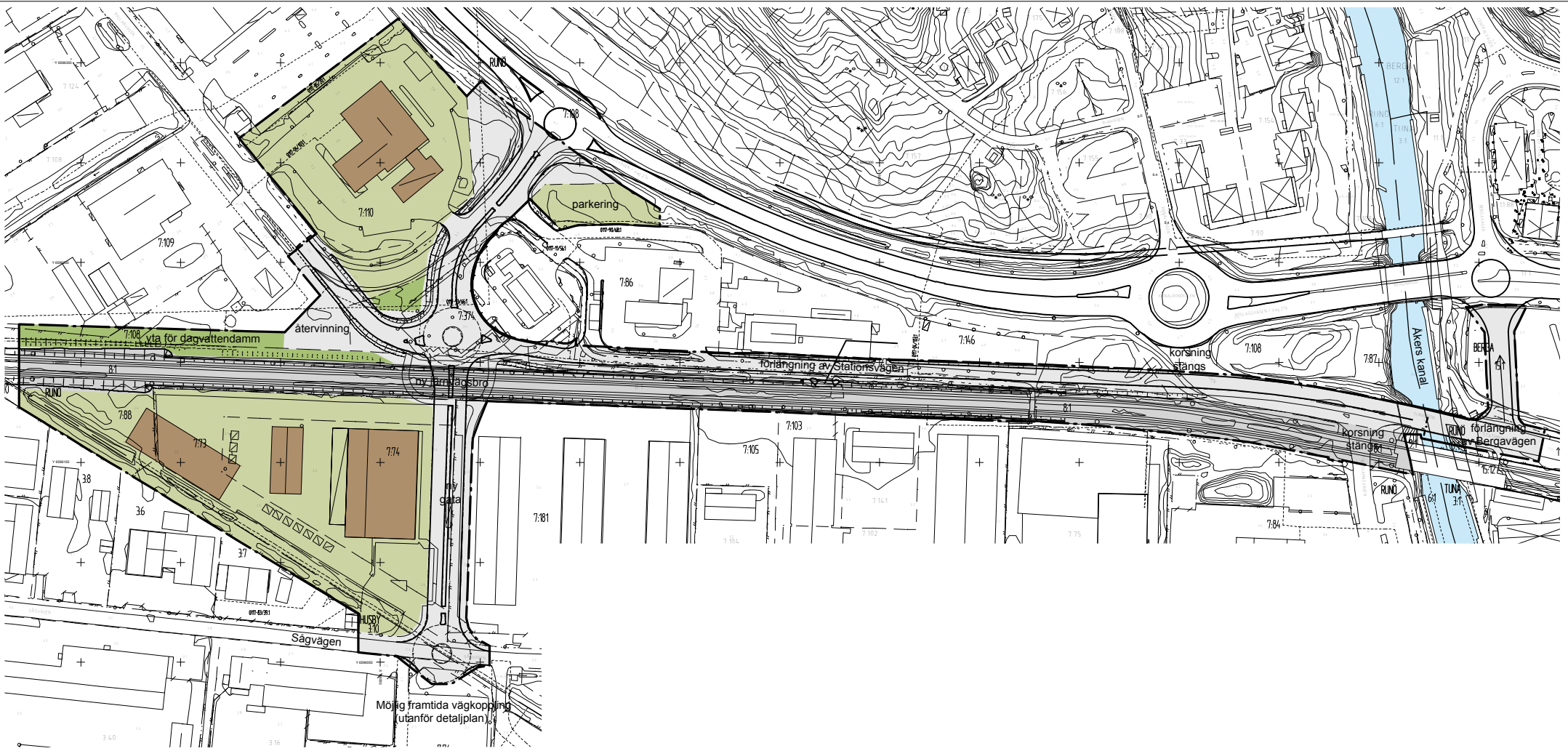


Översigtskarta

ANTAGANDEHANDLING

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

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



ILLUSTRATIONSKARTA

Teckenförklaring

- Plangräns
- Vatten
- Tomtmark
- Parkmark
- Vägområde
- Järnvägsområde
- Bebyggelse

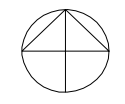
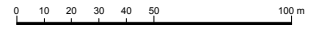
GRUNDKARTANS BETECKNINGAR

- Trädgräns
- Fasthetsgräns
- Servit, uttagssm, ga. nt.
- Fasthetsbeteckning
- 0,00 Byggnader, lärens begränsningslinje redovisade
- Skerit
- Väg
- Öde
- NådKurvor
- Elledning
- Riktningsskylt

GRUNDKARTAN UPPRÄTTAD 1 OKTOBER 2016 AV KART- OCH MÄTNÄTET I ÖSTERÅKERS KOMMUN
KODNÄMNSTEILEN I PLAN SÄDERPP 9 00
KODNÄMNSTEILEN I HELLERÖREN

Karin Nilsson
Kart- och mätare

Skala 1:1000 (A1)



ANTAGANDEHANDLING

Detaljplan för
Båthamnsvägens ersättning

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

Maria Bengt Planchef	Alexander Larsson Planarkitekt	Antagande	Laga kraft	Genomförandetsid skutar	Plan nr
Beslutsdatum Inslans	KF				

Detaljplan för **Båthamnsvägens ersättning**
Åkersberga, Österåkers kommun, Stockholms län.

PLAN- OCH GENOMFÖRANDEBESKRIVNING

Plan- och bygglagen (2010:900), som trädde i kraft 2 maj 2011, har tillämpats vid framtagandet av detaljplanen. Plankartan med planbestämmelser följer Boverkets riktlinjer för Plan- och bygglagen från innan 1 januari 2015. Detaljplanen hanteras med normalt planförfarande.

HANDLINGAR

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

PLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG

Syftet med planen är att förbättra kommunikationerna i och omkring centrala Åkersberga genom nya trafiklösningar vilket inkluderar en ny planskild korsning vid Roslagsbanan. I dagsläget utgör Båthamnsvägen en av få platser där biltrafik kan korsa Roslagsbanan i Åkersberga och vägen fungerar som infart till Österskär för trafik från väg 276. Då korsningen inte är planskild uppstår ofta köer som påverkar trafiksituationen på Stationsvägen och väg 276. I samband med att Roslagsbanan får dubbelspår och tätare trafik är en plankorsning inte längre lämplig på grund av framkomlighets- och trafiksikkerhetsskäl. Roslagsbanan föreslås därför upphöjas och passera på bro över den nya entrégatan från väg 276 till Österskär och den planerade Kanalstaden.



Ortofoto med planområdet markerat med gul färg.

Planområdet utgörs idag av Roslagsbanans järnvägsområde, lokalgator, vattenområde samt kvartersmark för handel, kontor, industri och bilservice. I planförslaget föreslås nya trafiklösningar inom planområdet för att underlätta kommunikationerna i Åkersberga. För att genomföra planen krävs fastighetsintrång på befintlig kvartersmark som istället föreslås planläggas som allmän plats (gata). I planområdets västra del leder den föreslagna omdragningen av Rallarvägen till att mark som idag är allmän plats (park och gata) föreslås planläggas som kvartersmark för handels-, bilservice- och kontorsändamål vilket gör det möjligt för angränsande fastighetsägare att förvärva marken. Söder om spåret föreslås även allmän plats (park) planläggas som kvartersmark för handels-, industri- och kontorsändamål för att möjliggöra kompensation för den bygghandel som får intrång i form av huvudgata på del av sin fastighet.

PLANDATA

Lägesbeskrivning och areal

Planområdet är huvudsakligen beläget mellan väg 276 och Roslagsbanan vid Runö industriområde väster om Åkersberga centrum. Planområdet omfattar totalt ca 6 ha.

Markägoförhållanden

Planen omfattar totalt 18 fastigheter som är belägna helt eller delvis inom planområdet. Två av fastigheterna (Runö 8:1 och 9:1) ägs av Storstockholms lokaltrafik och utgör Roslagsbanans spårområde inom planområdet. Fastigheterna Berga 11:1, Husby 3:10, Runö 6:1, 7:87, 7:88 och 7:108 samt Tuna 3:1 ägs av Österåkers kommun och utgör allmän plats (gata, park) samt vattenområde. Övriga nio fastigheter inom planområdet är i privat ägo.

TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

Nationella och regionala intressen

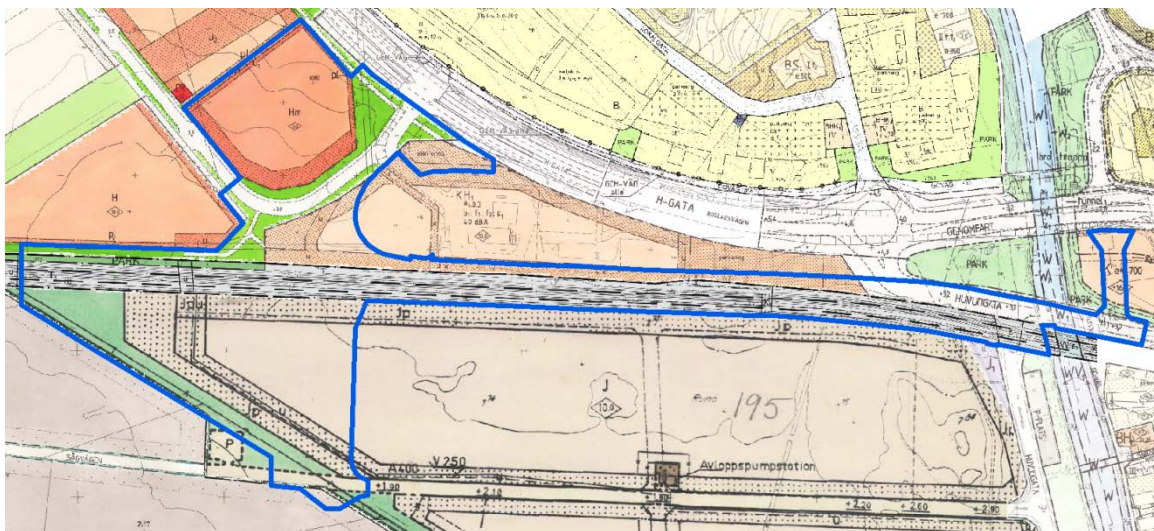
Området innefattar del av Roslagsbanans Österskärgren. Roslagsbanan utgör ett riksintresse för järnvägen.

Översiktliga planer och program

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

Parallellt med denna detaljplan pågår arbetet med en ny detaljplan för Åkersberga station, där syftet är att utöka spårområdet för att möjliggöra ett tredje spår vid stationen. Detta är en förutsättning för att stärka kapaciteten på denna del av Roslagsbanan. Båda dessa detaljplaner är nära knutna till det pågående arbetet med ett planprogram för Åkersberga stad – centrumområdet.

Gällande detaljplaner



Gällande detaljplaner inom planområdet. Plangräns markerad med blå färg.

Planområdet består av följande gällande detaljplaner:

- *Stadsplan för Runö industriområde samt del av Husby 4:14 m.fl.* (dpl 195), laga kraft 1968-12-09. Omfattar den största delen av planområdet söder om Roslagsbanan. Planlagt som kvartersmark för industriändamål samt allmän plats (gata, natur och parkering).
- *Ändring och utvidgning av stadsplan för Runö industriområde* (dpl 264), laga kraft 1976-05-18. Omfattar del av fastigheten Husby 3:27 som är planlagd som kvartersmark för industriändamål.
- *Stadsplan för Runö-Husby handelsområde etapp I* (dpl 304), laga kraft 1984-09-10. Omfattar del av Rallarvägen i planområdets nordvästra del samt fastigheten Runö 7:110. Planlagt som allmän plats (gata och park) samt kvartersmark för handel och bilservice.
- *Stadsplan för Runö-Husby verksamhetsområde etapp II* (dpl 322), laga kraft 1987-07-28. Omfattar del av Rallarvägens vägområde i planområdets nordvästra hörn. Planlagt som allmän plats (gata).
- *Detaljplan för Åkersberga centrum* (dpl 355), laga kraft 1992-06-10. Omfattar den östra delen av planområdet som är planlagt som kvartersmark för kontorsändamål samt allmän plats (gata och park).
- *Detaljplan för Runö-Husby etapp V* (dpl 373), laga kraft 1994-10-26. Omfattar den större delen av planområdets mellersta delar. Planlagt som kvartersmark för kontor och handel där bensinförsäljning och enklare bilservice även är tillåten.
- *Detaljplan för Skonaren* (dpl 388), laga kraft 2001-07-17. Omfattar del av Stationsvägen samt dess bro över Åkers kanal. Planlagt som allmän plats (gata) samt vattenområde där bro får uppföras.
- *Detaljplan för Roslagsbanan Åkersberga – Åkers Runö* (dpl 430), laga kraft 2009-10-28. Omfattar Roslagsbanans spårområde och är planlagt som kvartersmark för järnvägs- trafik samt allmän plats (park).

Behovsbedömning avseende betydande miljöpåverkan

En behovsbedömning har upprättats. Planförslaget bedöms medföra betydande miljöpåverkan (BMP) och en miljöbedömning enligt miljöbalken har därför upprättats med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning. Länsstyrelsen delar kommunens bedömning om att planförslaget har en betydande miljöpåverkan.

FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR

Natur

Marken inom planområdet består av postglacial lera. Pålningsprotokoll från tidigare pålningsarbeten inom fastigheten Husby 3:27 i planområdets södra del visar på en lermäktighet på 14-17 m.

Marken inom planområdet är relativt flack där den högsta punkten är belägen i nordväst (korsningen Rallarvägen-väg 276) och når ca +6 m över nollplanet (höjdsystem RH2000). Därifrån sluttar marken ner till ca +2 m i de södra och östra delarna. Åkers kanal ligger strax över +0 m.

Inom planområdet finns planlagd parkmark på fyra platser: på båda sidor av Rallarvägen, norr om spårområdet vid Rallarvägen, längs Runö-Husbydiket söder om spårområdet samt mellan Stationsvägen och fastigheten Berga 15:1 öster om kanalen. På dessa platser utgörs parkmarken av gräs, sly och mindre träd. Viss vegetation i form av gräs, träd och buskar finns även inom kvartermark. Inga höga naturvärden finns beskrivna inom planområdet.

Kulturmiljö och fornlämningar

Området rymmer inga kända höga kulturvärden eller fornlämningar.

Bebyggelseområden

Befintlig bebyggelse och byggnadskultur

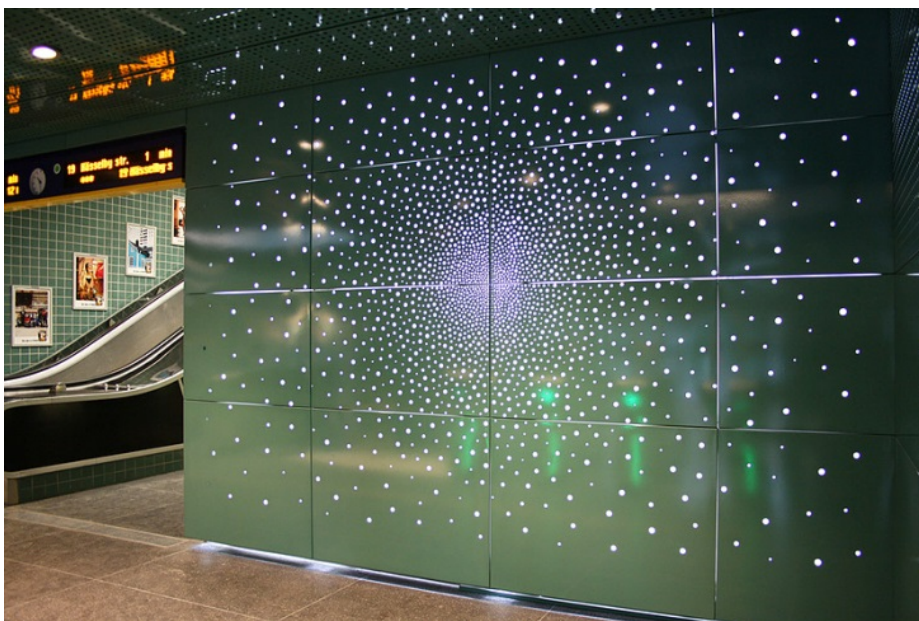
Bebyggelsen inom planområdet består av handels- och verksamhetsbyggnader uppförda i en våning. I planområdets norra del mellan Rallarvägen och väg 276 ligger en drivmedelsstation (OKQ8). Intill planområdets norra del, mellan Roslagsbanan och väg 276, finns tre olika verksamheter: en matbutik (Lidl), en drivmedelsstation (Preem) och en snabbmatsrestaurang (McDonald's). In- och utfart till fastigheterna sker idag via Rallarvägen.

På sträckan mellan Roslagsbanan och Sågvägen passerar den föreslagna entrégatan mellan befintlig bebyggelse på fastigheterna Runö 7:74 och Runö 7:181. Runö 7:74 inrymmer ett byggvaruhus (Byggmax) medan bebyggelsen på Runö 7:181 utgörs av lokaler som inrymmer mindre verksamheter och lagerutrymmen.

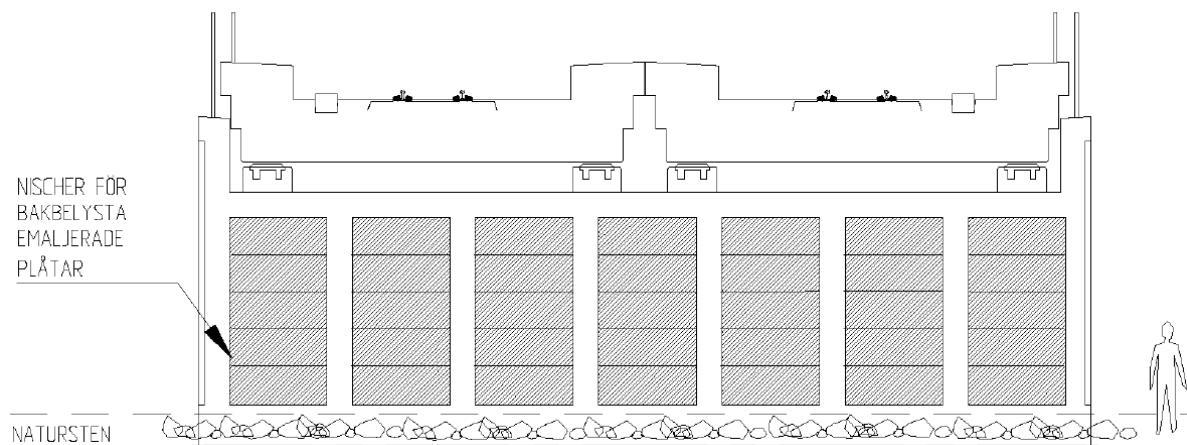
Ny bebyggelse och övergripande gestaltungsprinciper

Flera nya trafiklösningar är planerade för området, där förändringarna grundar sig på den nya planskilda korsningen under Roslagsbanan som kommer att fungera som ny entré till Österskär och den planerade Kanalstaden. För utförligare beskrivning av de nya trafiklösningarna, se rubriken *Trafik*.

Den nya järnvägsbron vid Rallarvägen höjer sig ca 5 m över dagens spårnivå och blir ett tydligt inslag i stadsbilden vid infarten till Åkersberga. Med hjälp av gestaltungs- och belysningsåtgärder kan intrycket av den storskaliga brokonstruktionen brytas ned. På bronns stödmurar föreslås nischer med matrismonster samt emalj-kassetter med dekorativa motiv och mönster med skärgårdstema. Med olika typer av ljussättning får bron ett levande och välkomnande intryck både i dagsljus och under kvällstid.



Referensbild på belysta emalj-kassetter. Bild: ByggMarketing Sweden AB.



Förslag på placering av emalj-kassetter (grå fält) på stödmur mot gata under järnvägsbron. Bild: WSP.

I samband med den nya vägdragningen för Rallarvägen försvinner befintlig parkering inom fastigheten Runö 7:374 (McDonalds). Denna ersätts inom den norra delen av

fastigheten Runö 7:86 (Preem) med en parkering som används gemensamt av båda verksamheterna. I gällande plan är marken planlagd som kvartersmark för kontor och handel med egenskapsbestämmelse plantering. Ny användning blir handel, bilservice och kontor med egenskapsbestämmelse parkering. Byggnader får inte uppföras inom ytan.

Den planerade nya dragningen av Rallarvägen möjliggör att mark i planens västra del som idag är allmän plats (park och gata) planläggs som kvartersmark för handels-, bilservice- och kontorsändamål vilket gör det möjligt för angränsande fastighetsägare att förvärva marken. Fastigheten Runö 7:110 (OKQ8) inkluderas i planområdet för att ta bort prickmark (marken får inte bebyggas) från gällande detaljplan som inte längre är aktuell när Rallarvägen dras om. Fastigheten planläggs som kvartersmark för handels-, kontors- och bilserviceändamål. Högsta tillåtna nockhöjd är 10,0 m och högst 50 % av fastigheten får bebyggas.

Söder om järnvägen föreslås flera fastighetsregleringar för att möjliggöra en utökning av bygghandelsverksamheten inom fastigheterna Runö 7:73-74. När verksamheten blir av med mark i sin östra del som krävs för den nya entrégatan så möjliggör planen nya ytor åt väster och söder för att kompensera intrånget. Utan kompensationen kan verksamheten inte fortsätta bedrivas. Del av kommunens fastigheter Runö 7:88 och Husby 3:10 planläggs som kvartersmark för handels-, industri- och kontorsändamål för att möjliggöra förvärv och reglering till fastigheterna Runö 7:73-74. Högsta tillåtna nockhöjd är 10,0 m och högst 50 % av fastigheten får bebyggas.

Arbetsplatser och service

Inom och i direkt anslutning till planområdet finns flera arbetsplatser, främst inom handels- och servicesektorn. I anslutning till planområdet finns kommersiell service i form av bl.a. OKQ8, Preem, McDonald's, Lidl och Bygghuset. Tillgång till ytterligare kommersiell service finns på Rallarvägen och Sågvägen direkt väster och söder om planområdet samt i Åkersberga centrum strax österut.

Tillgänglighet

Planområdet är beläget relativt centralt i Åkersberga där Roslagsbanans station Åkersberga ligger ca 300 m öster om planområdets östra gräns, och ytterligare 100 m österut ligger Åkersberga busstation. Nya gång- och cykelstråk kommer anläggas i anslutning till de planerade vägarna. Den befintliga plankorsningen för gång- och cykeltrafik inom planområdet tas bort och ersätts med den nya planskilda korsningen belägen vid Rallarvägen ca 280 m västerut för att förbättra trafiksäkerheten.

För eventuell ny bebyggelse prövas tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning enligt Boverkets byggregler, BBR, i samband med bygglovsansökan.

Stadsbild

Den föreslagna planskilda korsningen vid Rallarvägen är avsedd att fungera som entré till Österskär och den framtida Kanalstaden. Roslagsbanan höjs som mest ca 5 meter över befintlig nivå, vilket ger en stor visuell inverkan på närområdet och stadsbilden vid infarten till Åkersberga vilket gör gestaltningen av bron viktig. Närmast den planskilda korsningen krävs stödmurar till Roslagsbanan då avståndet till den föreslagna förlängningen av Stationsvägen är för litet för dagens slänt. Stödmurarna föreslås utformas

med nischer med matrismönster samt emaljassetter med dekorativa motiv och mönster med skärgårdstema som knyter an till utformningen av befintliga cirkulationsplatser på väg 276. Med dessa åtgärder bedöms bron kunna bidra positivt till stadsbilden i närområdet som med sin blandning av handel och industrier saknar ett enhetligt uttryck.

Trafik

Nuvarande situation

Vägnätet inom och i direkt anslutning till planområdet utgörs av väg 276 (Roslagsvägen), Rallarvägen, Stationsvägen, Båthamnsvägen samt Sågvägen. De korsningar som finns i dagsläget är väg 276-Rallarvägen, väg 276-Stationsvägen samt Stationsvägen-Båthamnsvägen. Korsningen väg 276-Stationsvägen är en fyrbent cirkulationsplats (Kanalrondellen) som även ansluter till Kanalvägen norrut. Korsningen väg 276-Rallarvägen är en trebent cirkulationsplats som färdigställdes 2016. Korsningen Stationsvägen-Båthamnsvägen är en ljusreglerad trevägskorsning där även Roslagsbanan passerar Båthamnsvägen i en plankorsning. En stor del av trafiken till och från Österskär passerar i dagsläget korsningen och fortsätter sedan via Stationsvägen till väg 276. Plankorsningen bevakas med ljud- och ljussignal samt hinder i form av fällbara bommar. På grund av den relativt täta trafiken på Roslagsbanan som leder till nedfällda bommar så uppstår ofta köer runt plankorsningen vilket påverkar trafikflödet i området negativt.



Befintligt vägnät inom planområdet.

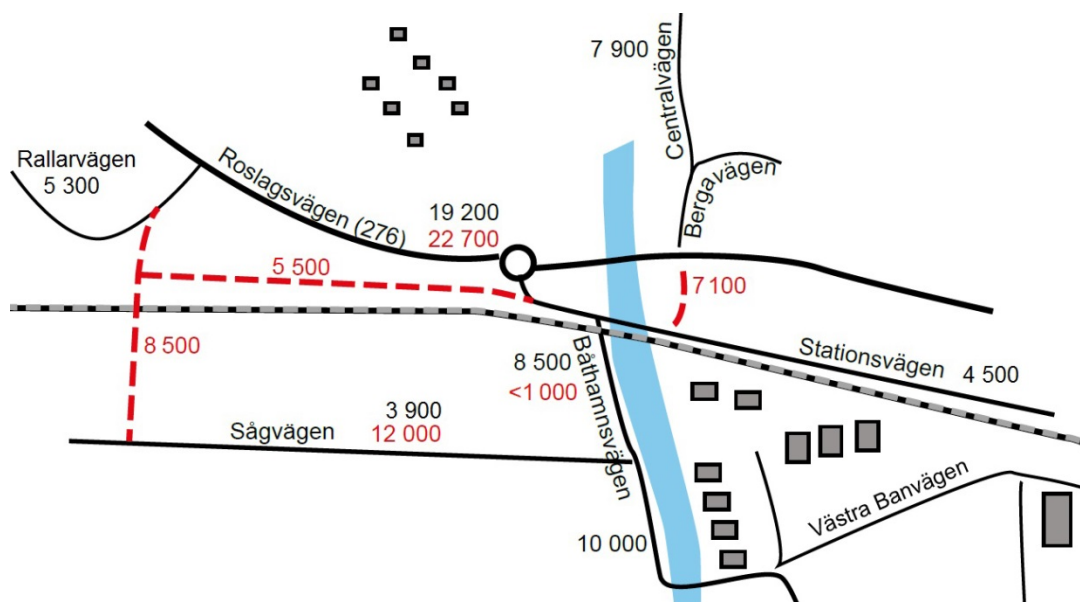
Föreslaget gatunät

Nya entrégatan

Båthamnsvägens plankorsning med Roslagsbanan föreslås ersättas med en ny väg och planskild korsning ca 450 m väster om den befintliga plankorsningen. Roslagsbanan föreslås förläggas på en järnvägsbro över den nya entrégatan som i sin första etapp planeras mellan väg 276 och Sågvägen. I ett fullt utbyggt förslag förväntas den nya entrégatan ha ett trafikflöde på ca 8 500 fordon/dygn. Det nya vägområdet har en total bredd på ca 20 m vilket är tillräckligt för att möjliggöra en fyrfilig väg samt kombinerad gång- och cykelbana på vägens ena sida.

Vid Rallarvägens förlängning, på det som i dagsläget är McDonald's parkering, föreslås en ny cirkulationsplats där Rallarvägen, Stationsvägens förlängning samt den nya entrégatan möts. Cirkulationsplatsen är belägen omedelbart norr om den nya planskilda korsningen.

Från Roslagsbanan föreslås den nya entrégatan fortsätta söderut till Sågvägen mellan befintlig bebyggelse på fastigheterna Runö 7:74 och Runö 7:181. Vid den nya korsning som uppstår vid Sågvägen föreslås en cirkulationsplats anläggas. Från Sågvägen föreslås entrégatan i framtiden förlängas söderut till den planerade Kanalstaden, den etappen av entrégatan ingår dock inte i denna detaljplan.



Nuvarande trafikflöden ÅDT (årsdygnstrafik) i svart text och beräknade framtida trafikflöden i röd text.
Bild: WSP.

Rallarvägen

Rallarvägens sträckning föreslås ändras så att vägen ansluter från nordväst till den cirkulationsplats som föreslås i anslutning till den planskilda korsningen. Rallarvägen i höjd med planområdet trafikeras idag av ca 5 300 fordon/dygn (ÅDT – årsdygnstrafik).

Sågvägen

Trafiken på Sågvägen förväntas öka markant när Båthamnsvägens plankorsning stängs. Trafikflödet beräknas kunna öka från dagens ca 3 900 fordon ÅDT till ca 12 000 fordon ÅDT. Vid den nya korsning som uppstår mellan entrégatan och Sågvägen föreslås en cirkulationsplats anläggas. Från cirkulationsplatsen planeras entrégatan i framtiden förlängas söderut över fastigheten Husby 3:27 för att fortsätta mot den planerade Kanalstaden. Sågvägens status som genomfartsgata är därmed tillfällig innan entrégatan förlängts söderut och en ny gata i Industribrons västra förlängning har tillkommit. Vägdragningen söder om Sågvägen ingår i den pågående detaljplanen för Kanalstaden och behandlas inte närmare i detta planarbete.

En fördjupad trafiksimulering av Sågvägen har utförts av Sweco efter samrådet. Syftet med fördjupningen är att ta reda på hur Sågvägen hanterar genomfartstrafiken till och

från Österskår som uppstår innan vägnätet i området byggts ut med en förlängning söderut av entrégatan samt en ny huvudgata i Industribrons västra förlängning. I studien görs ett s.k. stresstest där vägens kapacitet undersöks med hänsyn till känsliga punkter såsom korsningspunkter och in- och utfarter med svängande tung trafik. Simuleringen visar att Sågvägen klarar av 2018 års prognosticerade trafikmängd utan att störningar på trafikflödet uppstår. Vägens kapacitet kan därutöver klara av en trafikökning på ytterligare 35 % innan trafiksystemet havererar, vilket i denna simulering innebär att fordon blockerar Sågvägens infarter i öst eller väst i minst 5 sekunder.

Stationsvägens förlängning

Stationsvägen föreslås förlängas västerut till den planerade cirkulationsplatsen vid korsningen med Rallarvägen och den nya entrégatan. Vägkopplingen beräknas med 2030 års trafikmängd få ett flöde på ca 5 500 fordon ÅDT. I och med detta stängs Stationsvägens befintliga koppling till Kanalrondellen på väg 276 då avståndet mellan dessa vägar är så pass kort att köbildning på vägkopplingen snabbt skulle kunna ge upphov till köer i cirkulationsplatsen och på väg 276. Vägområdets bredd är som smalast ca 12 m och vägen föreslås utformas med en fil i vardera riktning samt en gemensam GC-väg på vägens södra sida.

Bergavägens förlängning

Öster om Åkers kanal föreslås en ny vägkoppling mellan korsningen Bergavägen-väg 276 och Stationsvägen. Vid den nya fyrvägs-korsning som uppstår på väg 276 möjliggörs ytmässigt en cirkulationsplats, korsningens exakta utformning regleras dock inte i denna detaljplan. Den nya vägkopplingen bidrar till att göra gatunätet i centrala Åkersberga mer finmaskigt vilket förbättrar lokala trafikflöden både i nord-sydlig och öst-västlig riktning då kopplingen innebär att lokaltrafik inte behöver använda väg 276. Vägen beräknas med 2030 års trafikmängd trafikeras av ca 7 100 fordon/dygn.

Gång- och cykeltrafik

Ett gång- och cykel(GC)-stråk från nordväst löper i dagsläget parallellt med väg 276 på vägens södra sida fram till korsningen med Rallarvägen. Vid Rallarvägen viker GC-vägen av söderut och passerar på kvartersmark mellan McDonald's och Preem och fortsätter österut parallellt med Roslagsbanan. Efter ca 200 m korsar GC-vägen Roslagsbanan i en plankorsning försedd med bommar och ljud- och ljussignal och fortsätter sedan österut mot Åkersberga centrum.

Stora delar av det befintliga GC-stråket föreslås ersättas av nya GC-vägar. För gående och cyklister mellan Åkersberga centrum och Rallarvägen anläggs en GC-väg på den södra sidan av Stationsvägens förlängning, parallellt med järnvägsspåren. Vid den nya cirkulationsplatsen i anslutning till Rallarvägen byter GC-vägen sida och ansluter till befintligt gång- och cykelstråk vid Rallarvägen.

Ett nytt nord-sydligt GC-stråk anläggs längs den nya entrégatan mellan Sågvägen och Stationsvägens förlängning. GC-vägen föreslås anläggas på vägens östra sida och ansluter söderut till befintlig GC-väg på Sågvägen. I samband med att detta stråk öppnar så stängs befintlig GC-passage över järnvägen i höjd med fastigheten Runö 7:146 (Lidl).

Kollektivtrafik

Tillgången till kollektivtrafik inom planområdet är god. Roslagsbanans station Åkers-

berga är belägen ca 300 m öster om planområdets östra gräns, och ytterligare 100 m österut ligger Åkersberga busstation med busstrafik inom både Åkersberga och mot Stockholm, Täby och Norrtälje. 300 m norr om planområdets nordvästra del ligger busshållplats Runö gård med busstrafik mot Åkersberga station, Kista och Danderyds sjukhus.

Parallellt med denna detaljplan pågår planarbete för Åkersberga station, där syftet är att möjliggöra en utbyggnad av stationen i form av ett tredje spår. Det tredje spåret möjliggör vändning och uppställning av tåg och är en förutsättning för att kunna stärka kapaciteten på Roslagsbanans Österskärslinje.

In- och utfartsförbud

Av trafiksäkerhetsskäl gäller in- och utfartsförbud från kvarterersmark mot korsningspunkter och cirkulationsplatser.

Miljöförhållanden

Miljö kvalitetsnormer

Planens genomförande bedöms inte påverka några miljö kvalitetsnormer negativt om de föreslagna dagvattenåtgärderna utförs, läs mer under rubriken *Dagvatten*.

Tunaviken ingår i vattenförekomsten Trälhavet (SE592605-182310) och Åkers kanal i vattenförekomsten Åkerströmmen - Åkerskanal ((SE659873-164072) enligt VISS. Båda vattenförekomsterna är klassade med måttlig ekologisk status och uppnår ej god kemisk status. Vid Trälhavet är miljöproblemen främst kopplade till övergödning och syrefattiga förhållanden samt miljögifter med påverkanskällor från bl.a. jordbruk, enskilda avlopp och urban markanvändning. Den måttliga ekologiska statusbedömningen är baserad på de biologiska kvalitetsfaktorerna bottenfauna (2012) och växtplankton (2007-2012) och på de kemisk-fysikaliska kvalitetsfaktorerna ljusförhållanden och näringsämnen (allmänna förhållanden – sommarvärden för fosfor och kväve och siktdjup 2007-2013). Bottenfauna och växtplankton uppvisar god status. De kemisk-fysikaliska kvalitetsfaktorerna uppvisar måttlig status och är därmed avgörande för statusbedömningen. Vattenförekomsten uppnår ej god kemisk status med avseende på TBT på grund av att gränsvärdena överskridits för halter i sediment. En omfattande spridning av TBT i den marina miljön runt om i världen har skett på grund av båtbot-tenfärger innehållande ämnet (havet.nu). Kviksilver och PBDE är så kallade överallt överskridande ämnen vilket betyder att gränsvärdena förmodligen överskrids i hela landet. PBDE sprids till miljön via läckage från varor och avfallsupplag, samt via atmosfäriskt nedfall från långväga lufttransporter.

Miljöproblemen vid Åkerströmmen är främst kopplade till övergödning på grund av belastning från näringsämnen och miljögifter med påverkanskällor från jordbruk, enskilda avlopp men troligen även urban markanvändning. Recipienten har även problem med miljögifter och förändrade habitat genom fysisk påverkan. Utslagsgivande för den sammanvägda bedömningen av ekologisk status i Åkerströmmen är måttlig status för kvalitetsfaktorn näringsämnen. Fosforhalterna har uppmätts till 65 µg/l vilket motsvarar måttlig status. Inga biologiska kvalitetsfaktorer har bedömts i detta vattendrag. Bedömningen är därför relativt osäker. Recipienten uppnår ej god kemisk status med

avseende på de överallt överskridande ämnena kvicksilver och polybromerade difenyletrar (PBDE).

Av 2 kap. 10 § PBL följer att miljö kvalitetsnormerna enligt 5 kap Miljöbalken, MB, ska följas vid planläggning. Bestämmelsen innebär att uppnåendet av miljö kvalitetsnormerna inte får äventyras och att ingen försämring av status får ske, inte ens på kvalitetsfaktornivå. Under sommaren 2015 meddelade EU-domstolen dom i ett mål (Bremer/Weserdomen) som har inneburit en skärpning av praxis när det gäller icke-försämringskravet för tillämpningen av miljökonsekvensnormerna för vatten. Detta innebär bland annat att inte bara statusen eller potentialen inte får försämrats, utan även att de kvalitetsfaktorer som ligger till grund för klassificeringen av statusen/potentialen inte får försämrats till en lägre klass. Är statusen dålig får ingen försämring alls ske.

Recipienternas ekologiska status har klassats som måttlig med avseende på kvalitetsfaktor näringsämnen. Planen bedöms inte leda till någon statusförsämring eller äventyra uppnåendet av miljö kvalitetsnormen för ekologisk status för varken Åkerströmmen eller Trälhavet. Belastningsberäkningar visar att fosfor och kvävehalterna kommer att ligga i samma nivå före som efter genomförandet av planen och dessutom är fosfor och kvävebelastning väldigt lite relativt recipienternas övriga avrinningsområde. Förutom fosfor och kväve visar föroreningsbelastningsberäkningarna ingen ökning av de särskilt förorenande ämnena (t.ex. koppar, krom och zink). Föroreningsbelastningsberäkningarna visar inte heller någon ökning av de prioriterade ämnena (t.ex. kadmium, bly, nickel) och bedöms därmed inte påverka den kemiska yt-vattenstatusen.

Förorenad mark

En utredning om förorenad mark och hydrogeologi har upprättats av WSP. Vid upp-rustningsarbeten på Roslagsbanans Österskärgren 2007 genomfördes markprover som visade på förhöjda halter av ytliga oljeföroreningar vid exempelvis växlar. Den översta halvmeteren av banvallen byttes då ut med ny ballast, men den gamla ballasten kan finnas kvar då breddning av järnvägsbanken kan ha skett.

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

Inom fastigheten Runö 7:86 som nyttjas som drivmedelsstation har marken nyligen sanerats i samband med ägarbyte. Vissa resthalter över MKM förekommer dock ännu inom fastigheten. Grundvattnet, som innan saneringen var oljepåverkat, är inte längre påverkat av olja.

Söder om planområdet finns flera verksamheter längs Roslagsbanan som kan antas vara förorenade, däribland verkstäder och uppställningsplatser för båtar. Vid Sägvägen antas

föroreningar finnas i ledningsgravar för spill- och dagvatten samt eventuellt i vägkroppen. Inom fastigheter Berga 11:1 och 15:1 öster om Åkers kanal har olika verksamheter pågått mycket nära spårområdet som kan ha förorenat marken. Undersökningar och delsaneringsåtgärder har utförts i samband med exploatering och ombyggnation av vägar och spår.

Det finns risk att spårområdet har utsatts för föroreningar genom tågtrafiken, främst i form av tungmetaller från bromsbelag och teknisk utrustning. Marken kan även innehålla tjära vilket tidigare användes som bindningsmedel i makadamet. Även bekämpningsmedel mot ogräs, t.ex. hormoslyr, kan ha förorenat spårområdet.

För höjning av banvallen samt byggande av de föreslagna vägarna krävs omfattande schaktningsarbeten inom planområdet. Då det i banvallen förekommer låga halter av föroreningar tack vare tidigare saneringsarbete i samband med ombyggnationer samt att betongslipers finns på sträckan bedöms risken för spridning av föroreningar från själva banvallen vara liten. På de platser där markföroreningar forslas bort och omhändertas medför planen den positiva konsekvensen att föroreningarna inte längre finns kvar på platsen.

Avsänkningen av grundvatten vid den nya järnvägsbron bedöms inte orsaka risk för spridning av föroreningar då marken främst utgörs av lera och avsänkningen blir mycket begränsad. Markprovtagningar bör ske på de platser där om- och nybyggnation är planerade att äga rum. Löpande kontroll bör utföras av entreprenör som utför arbetet. Tillsynsmyndighet ska tillkallas vid påträffande av misstänkt förorening och bortforslandet av förorenade massor ska ske till godkänd deponi eller mottagare. En kompletterande miljöteknisk undersökning för järnvägen bör genomföras under bygghandlingskedet.

Radon

I samband med planarbetet har risken för markradon inte utretts närmare. En risk för markradon finns alltid vilket innebär att radongas kan påverka inomhusluften i byggnader. Grundkonstruktioner ska därför utföras radonskyddande. Radonundersökning kan komma att krävas vid bygglovsansökan.

Buller och vibrationer

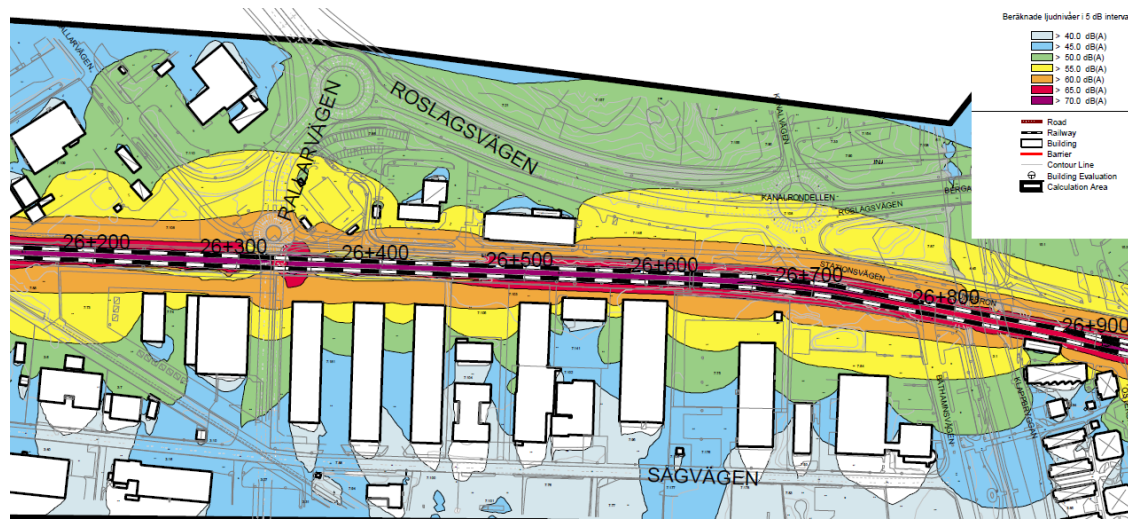
En bullerutredning har utförts av WSP i samband med framtagandet av en miljökonsekvensbeskrivning för detaljplanen. Inom planområdet finns inga bostäder, dock förekommer bostäder strax utanför planområdet norr om väg 276 samt öster om Åkers kanal.

Buller från järnväg

I och med att Roslagsbanan föreslås höjas upp till 5 m över dagens nivå på delar av sträckan kommer bullret att spridas över ett något större avstånd jämfört med dagens situation. Trots detta och den ökade turtätheten sker endast en marginell ökning av den ekvivalenta bullernivån i närområdet medan de maximala bullernivåerna förblir oförändrade. Ingen ökning av bullernivåerna från Roslagsbanan sker vid bostäderna norr om väg 276.

En större kontorsbyggnad finns intill Roslagsbanan inom fastigheten Runö 7:84 vid

korsningen Sågvägen-Båthamnsvägen i direkt anslutning till planområdet. Med en uppskattad fasaddämpning på 30 dB(A) blir den maximala bullernivån inomhus ca 45 dB(A) på den spårnära sidan, vilket med god marginal ligger under gällande riktvärde på 60 dB(A).



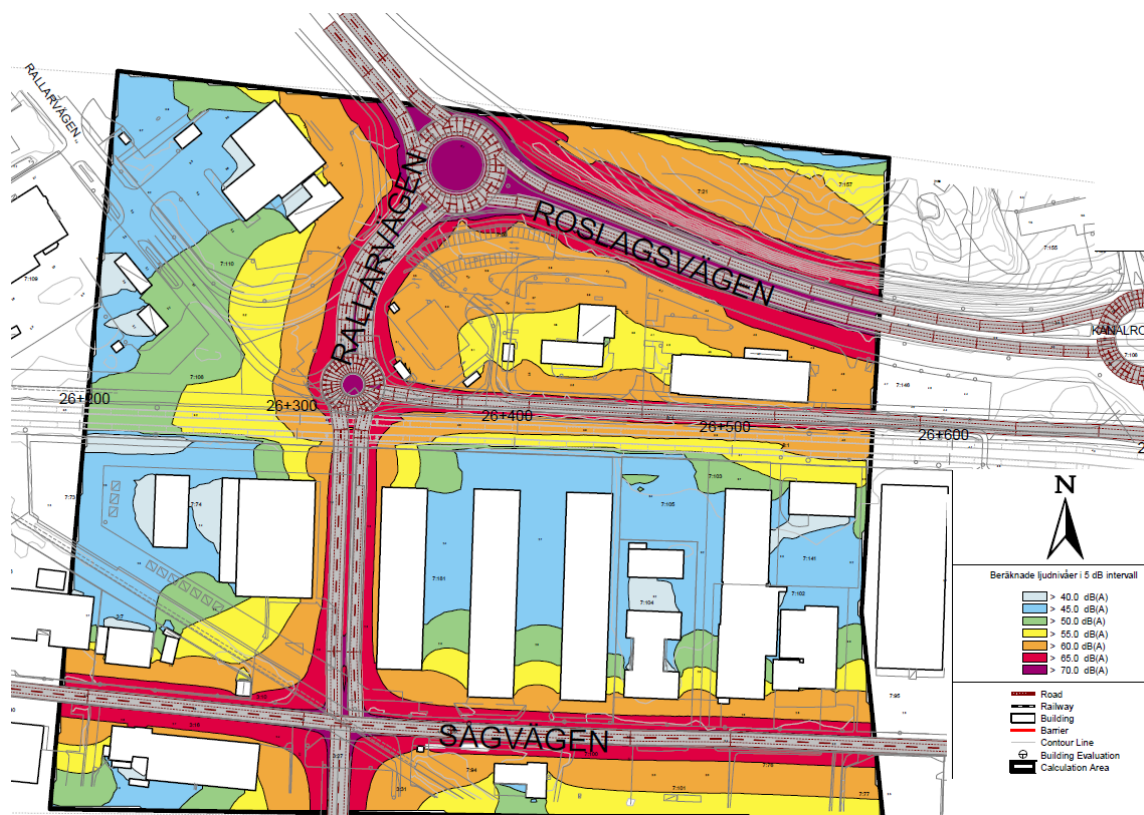
Beräknade ekvivalenta bullernivåer från Roslagsbanan inom planområdet (bilden har beskuren). WSP.

Buller från vägtrafik

Med de föreslagna nya vägdragningarna omfördelas trafiken inom planområdet. Det flöde av trafikanter som idag tar sig till och från Österskär via Båthamnsvägen kommer i framtiden att använda Sågvägen och den nya entrégatan vid Rallarvägen. Det tillkommande bullerbidraget för bostadsbebyggelsen norr om väg 276 blir dock försumbart då väg 276 redan är den dominerande bullerkällan i området.

Den föreslagna vägkopplingen i Bergavägens förlängning mellan väg 276 och Stationsvägen kommer att ha en försumbar bullerpåverkan på den närmaste omgivningen då området redan är bullerstört från väg och järnväg. Stor hänsyn till bullersituationen behöver dock tas om bostäder i framtiden planeras i detta läge.

Stängningen av plankorsningen medför att trafiken på Båthamnsvägen norr om Sågvägen minskar avsevärt från ca 8 500 fordon/dygn till mindre än 1 000 fordon/dygn. Detta medför att bullersituationen vid bostäderna öster om Åkers kanal sannolikt förbättras. Stängningen innebär även att ljudet från ljudsignalen försvinner, dock kvarstår ljudsignalen vid den befintliga gång- och cykelkorsning som ligger intill Åkersberga station utanför detta detaljplaneområde. Avståndet till denna är dock relativt stort.



Beräknade ekvivalenta bullernivåer från vägtrafik vid den nya entrégatan (bilden har beskurits). WSP.

Vibrationer

Inga uppgifter om problem med vibrationer i området finns. Inför utbyggnaden av dubbelspår mellan Åkers-Runö och Åkersberga genomfördes en förundersökning där både komfortvibrationer och stömljudsnivåer bedömdes hamna under riktvärdena. När banvallen höjs kommer omfattande grundförstärkning av marken krävas, vilket gör att risken för vibrationer i omgivningen minskar. Kontorsbyggnaden inom fastigheten Runö 7:84 ligger på ett så stort avstånd från järnvägen (ca 50 m) att risken för ett över-skridande av riktvärdet 0,4 mm/s bedöms som mycket låg.

Risk och säkerhet

Roslagsbanan

Ett risk-PM har upprättats av WSP som underlag till den miljökonsekvensbeskrivning som tillhör detaljplaneförslaget. Denna bygger på tidigare framtagen metodik för över-gripande riskbedömning med avseende på olycksrisker för Roslagsbanans dubbelspårs-utbyggnad. De risker som förknippas med Roslagsbanan är urspårning, trafikolycka i plankorsning, obehörigt spårbeträdande (spårsspring), sammanstötning samt brand i tåg.

Syftet med detaljplanen är att ersätta de två plankorsningarna inom planområdet (en för bil- och en för GC-trafik) med en planskild korsning. Detta medför att risken för trafik-olycka i plankorsning elimineras inom planområdet. Spårområdet inhägnas i sin fulla längd av staket vilket minskar risken för spårsspring. En höjning av järnvägen till en bro över den nya entrégatan minskar även sannolikheten för obehörigt spårbeträdande.

Urspårning bedöms ha ett maximalt konsekvensavstånd av 25 m, även om de flesta urspårningar begränsas till spårets omedelbara närhet. Inom planområdet finns inga bostäder, dock förekommer ett antal verksamheter inom konsekvensavståndet. Risken för urspårning vid en utbyggnad av planförslaget är marginellt högre jämfört med dagens situation, där ändringen består i den ökade trafikeringen av sträckan. Risken är dock fortfarande lågfrekvent. Skyddsriäl föreslås anläggas i båda spåren i hela den nya järnvägsbrons längd för att minimera risken för urspårning och säkerställa att urspårade tåg stannar inom spårområdet. Som alternativ till skyddsriäl kan även kantbalk för förhindrande av urspårning anläggas. Detta regleras som planbestämmelse. Att delar av spårområdet förläggs på bro påverkar inte risken för urspårning negativt. Inom fastigheterna Runö 7:73-74 planläggs en skyddszon med prickmark (byggnad får inte uppföras) närmast spårområdet. Då Roslagsbanan förses med skyddsriäl på denna sträcka vilket minimerar risken för urspårning samt att kvartersmarken inte medger bostadsändamål så föreslås prickmarkens avstånd till spårmittpunkt här minskas till 15 m.

Farligt gods och drivmedelsstationer

Väg 276 utgör en sekundär led för farligt gods. Sekundära leder ska generellt inte nyttjas som genomfartsled för farligt gods-trafik utan ska i första hand användas för lokala transporter av farligt gods till och från de primära lederna. I direkt anslutning till planområdet finns tre drivmedelsstationer, en inom planområdet (OKQ8) och två som angränsar till planområdet (Preem och St1).

En olycka med farligt gods på väg 276 kan i värsta fall leda till att brandfarlig vätska rinner ut och en pölbrand uppstår. Det bedömda konsekvensavståndet för pölbrand är 40 m, och vid Kanalrondellen är avståndet mellan vägen och järnvägen ca 30 m. Vid denna punkt är dock tågen i rörelse och passagerare skyddas av vagnarna. Konsekvenserna för tågpassagerare i detta fall bedöms som små och sannolikheten att scenariot inträffar är låg.

Olycka med farligt gods vid drivmedelsstation bedöms ha samma konsekvensavstånd som pölbrand, d.v.s. 40 m. Omfattande olyckor på drivmedelsstationer är ovanliga men sannolikheten för att det ska inträffa har värderats som trolig. Riskbilden i planområdet ökar något p.g.a. ökad trafik på Roslagsbanan samt den nya lokalgatan i direkt anslutning till drivmedelsstationen.

Skred, ras och sättningsbenägenhet

Marken inom planområdet består främst av lera vilket kräver förstärkningsåtgärder vid byggande av ny banvall för att inte sättningar ska uppstå. Med sådana förstärkningsåtgärder bedöms att ingen risk för ras eller skred föreligger.

Vid anläggandet av den nya cirkulationsplatsen närmast järnvägsbron krävs en sänkning av grundvattennivån. Vissa byggnader inom fastigheterna Runö 7:74, 7:181 och 7:374 ligger delvis inom eller nära det beräknade påverkansområdet där grundvattnet kan sänkas. Byggnaderna har dock pålad grund och utsätts enbart för en marginell grundvattensänkning och förväntas klara eventuella sättningar som högt räknat beräknas till 1-3 cm. Läs mer under rubrik *Grundvatten*.

Rekreation och lek

Planområdet angränsar till Åkers kanal som fungerar som rekreativ område med

promenadstråk, grönytor och lekplats. Längs kanalens östra sida löper ett gång- och cykelstråk som passerar i tunnel under Stationsvägen och Roslagsbanan.

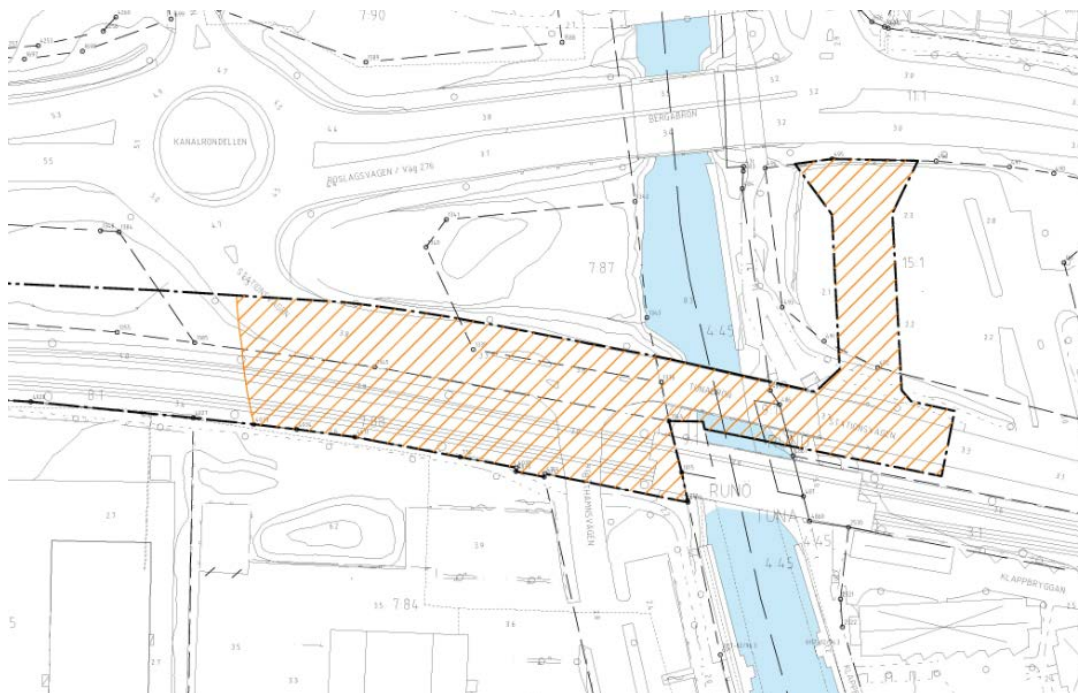
Inga allmänna lekplatser finns inom planområdet.

Vattenområden

Stationsvägens bro över Åkers kanal (Tunabron) är både i gällande detaljplan samt i planförslaget planlagd som vattenområde där bro får uppföras.

Strandskydd

Idag finns inget strandskydd i området, men i samband med att en ny detaljplan antas så återinförs strandskyddet. Planområdet omfattar en ca 15 m lång strandlinje på båda sidor av Åkers kanal där Stationsvägen passerar på bro. Även intilliggande delar av planområdet är belägna inom det område som berörs av strandskyddet. Ett upphävande av strandskyddet inom kvartersmark (järnvägsändamål) och allmän plats (gatumark) är nödvändigt för att kunna genomföra detaljplanen. Upphävande av strandskyddet kan enligt 7 kap 18 § miljöbalken (1998:808) ske om särskilda skäl för detta finns. Då den berörda marken där strandskyddet behöver upphävas redan är ianspråktagen av väg, järnväg och parkering anses området sakna betydelse för att tillgodose strandskyddets syften. Detta bedöms vara skäl till ett upphävande av strandskyddet.



Strandskyddet föreslås upphävas inom det skrafferade området.

Teknisk försörjning

Vatten och avlopp

Området försörjs av kommunalt vatten och avlopp genom Österåkersvatten AB. Flera ledningar för dag-, spill- och dricksvatten finns inom planområdet, och i samband med markarbeten för den planskilda korsningen kan ombyggnationer och/eller flytt av dessa ledningar bli aktuellt.

Dagvatten

Ytvatten

En dagvattenutredning har tagits fram av WSP som underlag till detaljplaneförslagets miljökonsekvensbeskrivning. Större delen av planområdet norr om Roslagsbanan avvattnas idag ytligt och via ledningar mot ett dike som löper parallellt med järnvägsspåret. Diket leder sedan vidare vattnet till det större diket som tillhör Nedre och Övre Runö-Husby markavvattningsföretag. Bebyggelsen söder om spåret avvattnas med dagvattenledning i Sågvägen som leder vidare till samma dike. Recipienter för dagvattnet inom planområdet är Åkerströmmen-Åkers kanal och Trälhavet, läs mer under *Miljö kvalitetsnormer*.

Fördröjning i grönyrtorna längs spåret föreslås för att inte öka flödet till markavvattningsföretaget Nedre och Övre Runö-Husby. Dagvattnet från den nya cirkulationsplatsen avleds med hjälp av pumpning västerut, först till ett dike och därefter till en utjämningsdamm och vidare till markavvattningsföretaget. Förutom cirkulationsplatsen kommer även handelsområdet nordöst om cirkulationsplatsen, den nya återvinningsstationen och den nya vägsträckningen längs järnvägen avvattnas till pumpstationen. I och med den nya vägen norr om cirkulationsplatsen kommer befintliga ledningar behöva flyttas och nya läggas. Beroende på höjdsättning av väg och omkringliggande mark, samt förekomst av övriga ledningar i mark, kanske en del av dagvattnet norrifrån kan ledas direkt till dagvattendammen och inte behöva pumpas.

Den föreslagna dagvattendammen ska utformas så att den får både en renande och en flödesutjämnande funktion. Dammens volymbehov är beräknad till 495 m³ för att avrinningen från planområdet till Nedre och Övre Runö-Husby markavvattningsföretag vid 30-årsregn ska vara högst 20 l/s, ha. Med en reglerhöjd på 0,5 m så har dammen ett ytbehov av ca 990 m² vilket med god marginal är möjliggjort i planförslaget. Dammen ska även utformas med en renande effekt och beräkningar visar att föroreningsmängderna för planområdet är i samma nivå före som efter genomförande av detaljplanen, se tabell nedan. Reningen i dagvattendammen kommer att minska halterna från det delområde som bl.a. berör den nya entrégatan, den västra delen av Stationsvägens förlängning samt McDonald's, Preem och Lidl medan halterna ökar något i de övriga delavrinningsområdena. Enligt beräkningen blir det sammanvägt en väldigt liten förändring på föroreningsmängderna som når recipienten. Schablonhalterna är inte platspecifika och modellen har också en viss felmarginal. Resultatet kan inte påvisa någon ökning av föroreningsmängderna till recipienten och därmed ingen påverkan på miljö kvalitetsnormerna som berör vattenkvalitet.

MÄNGDER (kg/år)	P	N	Pb	Cu	Zn	Cd	Cr	Ni	Hg	SS	Oil	PAH16	BaP
Före	4,1	44	0,55	0,63	2,37	0,023	0,13	0,14	0,0013	1444	18	0,021	0,0016
Efter	4,1	48	0,48	0,58	2,43	0,020	0,12	0,12	0,0014	1473	20	0,017	0,0013

Beräknade föroreningsmängder i dagvattnet inom planområdet före och efter utbyggnad.

Dagvatten från planerad järnvägsbro leds till dike och damm på bronns västra sida och vidare i befintligt dike som mynnar i Nedre och Övre Runö-Husbys markavvattningsföretag. Järnvägssträckorna som inte byggs om avvattnas likt idag i diken och till brunnar längs banvallen. Dränering från banvallen avleds separat från dagvattnet och behöver således inte pumpas. Den nya vägsträckningen längs järnvägen, öster om den

nya cirkulationsplatsen, avvattnas i nya dagvattenledningar, dels västerut mot pumpstationen och dels österut mot Åkers kanal. Dagvatten från den sydligaste delen av vägen leds till befintligt dagvattennät vid Sågvägen. Dagvatten från kvarteretsmarken vid Byggmax och OKQ8 föreslås utjämnas och avledas mot befintliga anslutningspunkter. Planbestämmelse finns om att lokal fördröjning av dagvatten ska ske inom kvarteretsmark.

Grundvatten

En hydrogeologisk utredning har tagits fram av WSP. Grundvattennivån i planområdet ligger högt. Vid den plats där den nya entrégatan föreslås passera under Roslagsbanans järnvägsbro ligger grundvattnet i nivå med markytan. Den nya entrégatan föreslås sänkas som mest ca 0,6 m under befintlig marknivå, vilket innebär att vägen hamnar i nivå med eller under befintlig grundvattennivå. Grundvattnet behöver inte pumpas bort utan vägens dränering kommer efterhand att sänka grundvattennivån (portrycket) lokalt under och runt vägen. Vissa byggnader inom fastigheterna Runö 7:74, 7:181 och 7:374 ligger delvis inom eller nära det beräknade påverkansområdet där grundvattnet kan sänkas. Byggnaderna har dock pålad grund och utsätts enbart för en marginell grundvattensänkning och förväntas klara eventuella sättningar som högt räknat beräknas till 1-3 cm.



Uppskattat påverkansområde (blå linje) där grundvattnet kan sänkas. Bild: WSP.

Nedre och Övre Runö-Husby markavvattningsföretag

Den västra delen av planområdet ligger inom Nedre och Övre Runö-Husby markavvattningsföretag. Roslagsvatten är huvudman för markavvattningsföretaget som omfattar bl.a. golfbanan nordväst om planområdet samt närliggande bostads- och verksamhetsområden. Krondiket som mynnar i Tunafjärden löper diagonalt genom planområdets västra del och är kulverterad under Roslagsbanan, Sågvägen samt på sträckan mellan fastigheterna Husby 3:7 och Runö 7:73. I planförslaget föreslås att marken ovanför krondikets kulverterade del hårdgörs och planläggs som kvarteretsmark för handels-, industri- och kontorsverksamhet med egenskapsbestämmelser som reglerar att marken ska vara tillgänglig för allmänna underjordiska ledningar och att byggnader inte får uppföras. I samband med detta föreslås även att befintliga kulvertar förstärks och upp-

graderas för att kunna hantera nuvarande och framtida dagvattenflöden. En anmälan om vattenverksamhet för åtgärderna ska upprättas men ingen omprövning av markavvattningsföretaget bedöms vara nödvändig. De dagvattenlösningar som föreslås inom planområdet innebär att avrinningen till markavvattningsföretaget inte ökar. Omprövning av markavvattningsföretaget kommer dock sannolikt att ske inom ramen för det pågående planarbetet med Kanalstaden som kommer ha en stor inverkan på de södra delarna av kron diket.

Avfall

Hämtning av hushållsavfall inom Österåkers kommun sköts av entreprenör. Närmaste återvinningsstation finns i dagsläget på privatägd mark på Rallarvägen strax väster om planområdet. Inom planområdets västra del föreslås att en yta mellan Rallarvägen och järnvägen planläggas som allmän plats för återvinningsändamål för att möjliggöra en eventuell flytt av befintlig återvinningsstation på Rallarvägen.

Energiförsörjning

E.ON Elnät Sverige AB svarar genom nätkoncession för elförsörjningen av planområdet. Bebyggelsen är ansluten till befintligt elnät.

GENOMFÖRANDE

Organisatoriska frågor

Tidplan

Detaljplanen beräknas bli antagen av Kommunfullmäktige 2017.

Genomförandetid

Genomförandetiden är 5 år efter det att detaljplanen vunnit laga kraft. Begreppet genomförandetid innebär att planens "giltighetstid" kan begränsas. Under genomförandetiden får detaljplanen inte ändras utan synnerliga skäl. Detaljplanen gäller även efter genomförandetidens utgång men kan då ändras och upphävas utan att de rättigheter som uppkommit genom planen behöver beaktas.

Ansvarsfördelning

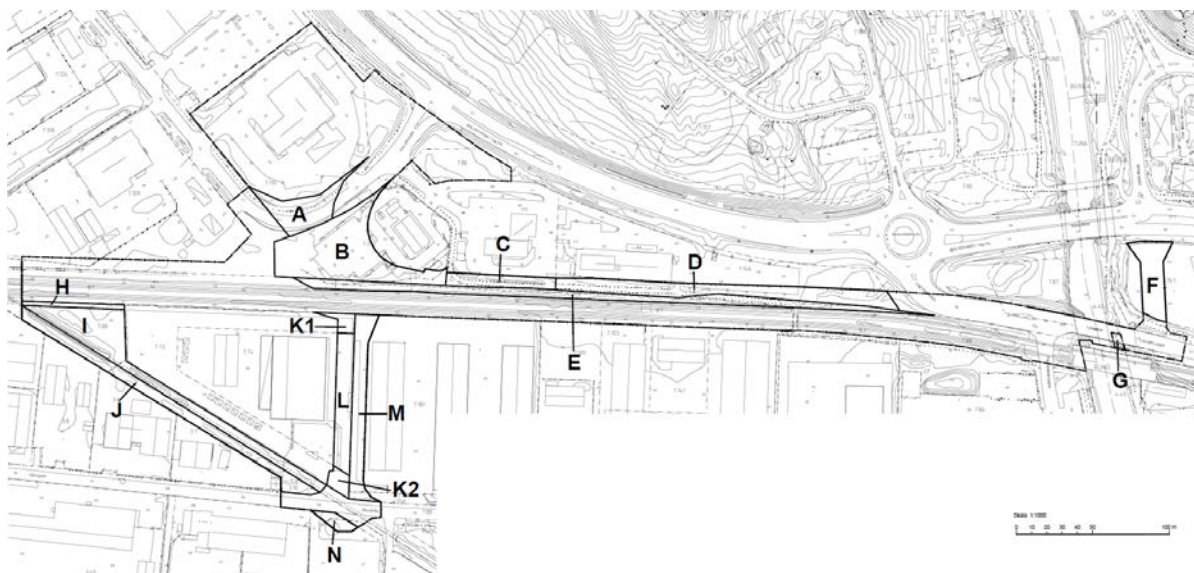
Ett genomförandeavtal har upprättats mellan Österåkers kommun och AB Storstockholms Lokaltrafik (SL) där parternas åtaganden regleras. Avtalet reglerar bl.a. fastighetsregleringsåtgärder och anläggande av allmän infrastruktur. Avtalet utgår ifrån att SL står för de kostnader som föranleds av ombyggnationen av Roslagsbanan och stängningen av Båthamnsvägen medan kommunen står för övriga kostnader. Kommunen ansöker om och bekostar de förärringskostnader som uppstår för inlösen av den mark som krävs för genomförandet av planen. Anläggandet av dagvattendamm på järnvägens norra sida bekostas och utförs av kommunen. Vid händelse av ledningsflytt samt ev. omprövning av ledningsrätt och/eller servitut inom spårområdet åligger kostnadsansvaret på SL, i övriga fall är det kommunens ansvar att bära kostnaden.

Huvudmannaskap

Österåkers kommun ska vara huvudman för allmän platsmark i planområdet. Detta innebär att kommunen är ansvarig för skötsel och underhåll av samtliga allmänna platser inom planområdet.

Fastighetsrättsliga konsekvenser

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



Fastighetsrättslig karta över planområdet.

Område	Area (m ²)	Från fastighet	Till fastighet
A	990	Runö 7:108	Runö 7:110
B	2 970	Runö 7:374	Runö 7:108
C	580	Runö 7:86	Runö 7:108
D	1 980	Runö 7:146	Runö 7:108
E	1 960	Runö 8:1	Runö 7:108
F	860	Berga 15:1	Berga 11:1
G	60	Runö 9:1	Berga 11:1
H	200	Runö 7:88	Runö 8:1
I	2 460	Runö 7:88	Runö 7:73
J	1 560	Husby 3:10	Runö 7:73
K1	180	Runö 7:73	Runö 7:88
K2	200	Runö 7:73	Runö 7:88
L	990	Runö 7:74	Runö 7:88
M	1 220	Runö 7:181	Runö 7:88
N	200	Husby 3:27	Husby 3:10

Fastighet	Fastighetsrättsliga konsekvenser
Berga 11:1	Till Berga 11:1 överförs område F (ca 860 m ²) från Berga 15:1. Till Berga 11:1 överförs område G (ca 60 m ²) från Runö 9:1.
Berga 15:1	Från Berga 15:1 överförs område F (ca 860 m ²) till Berga 11:1.
Husby 3:10	Från Husby 3:10 överförs område J (ca 1 560 m ²) till Runö 7:73. Till Husby 3:10 överförs område N (ca 200 m ²) från Husby 3:27.
Husby 3:27	Från Husby 3:27 överförs område N (ca 200 m ²) till Husby 3:10.
Runö 7:73	Från Runö 7:73 överförs område K1 och K2 (totalt ca 380 m ²) till Runö 7:88. Till Runö 7:73 överförs område I (totalt ca 2 460 m ²) från Runö 7:88. Till Runö 7:73 överförs område J (ca 1 560 m ²) från Husby 3:10.
Runö 7:74	Från Runö 7:74 överförs område L (ca 990 m ²) till Runö 7:88.
Runö 7:86	Från Runö 7:86 överförs område C (ca 580 m ²) till Runö 7:108.
Runö 7:88	Från Runö 7:88 överförs område H (ca 200 m ²) till Runö 8:1. Från Runö 7:88 överförs område I (ca 2 460 m ²) till Runö 7:73. Till Runö 7:88 överförs område K1 och K2 (totalt ca 380 m ²) från Runö 7:73. Till Runö 7:88 överförs område L (ca 990 m ²) från Runö 7:74. Till Runö 7:88 överförs område M (ca 1 220 m ²) från Runö 7:181.
Runö 7:108	Från Runö 7:108 överförs område A (ca 990 m ²) till Runö 7:110. Till Runö 7:108 överförs område B (ca 2 970 m ²) från Runö 7:374.

	<p>Till Runö 7:108 överförs område C (ca 580 m²) från Runö 7:86.</p> <p>Till Runö 7:108 överförs område D (ca 1 980 m²) från Runö 7:146.</p> <p>Till Runö 7:108 överförs område E (ca 1 960 m²) från Runö 8:1.</p> <p>Ledningsrätt för fjärrvärme (0117-04/103.1) och starkström (0117-93/66.1) kommer efter marköverföringar fortsätta att belasta Runö 7:108.</p>
Runö 7:110	<p>Till Runö 7:110 finns möjlighet att område A (ca 990 m²) överförs från Runö 7:108.</p> <p>Efter marköverföring kommer Runö 7:110 att belastas av ledningsrätt för starkström (0117-93/66.1).</p>
Runö 7:146	<p>Från Runö 7:146 överförs område D (ca 1 980 m²) till Runö 7:108.</p>
Runö 7:181	<p>Från Runö 7:181 överförs område M (ca 1 220 m²) till Berga 7:88.</p>
Runö 7:374	<p>Från Runö 7:374 överförs område B (ca 2 970 m²) till Runö 7:108.</p> <p>Efter marköverföringar kommer ledningsrätt för fjärrvärme (0117-04/103) samt starkström (0117-93/66.1) fortsätta att belasta Runö 7:374.</p>
Runö 8:1	<p>Från Runö 8:1 överförs område E (ca 1 960 m²) till Runö 7:108.</p> <p>Till Runö 8:1 överförs område H (ca 200 m²) från Runö 7:88.</p>
Runö 9:1	<p>Från Runö 9:1 överförs område G (ca 60 m²) till Berga 11:1.</p>

Ekonomiska konsekvenser

Kommunen

Detaljplanen omfattar mycket allmän platsmark vilket innebär ökade drift- och underhållskostnader för kommunen. Kommunen kommer att stå för förrätningskostnader och inlösen av den mark som krävs för genomförandet av planen. Kommunen kommer att vara ansvarig för kostnader vid eventuell ledningsflytt med förutsättningen att dessa inte ligger inom spårområdet.

SL står för de kostnader som föranleds av ombyggnationen av Roslagsbanan och stängningen av Båthamnsvägen. SL står för ledningsflytt inom spårområdet.

Berga 15:1

Fastighetsägaren får ersättning från kommunen för den mark som överläts till kommunen som allmän platsmark.

Husby 3:27

Fastighetsägaren får ersättning från kommunen för den mark som överläts till kommunen som allmän platsmark.

Runö 7:73-74

Fastighetsägaren får ersättning för den mark som överläts till kommunen som allmän platsmark. Del av fastigheterna Runö 7:88 och Husby 3:10 planläggs som kvartersmark för handels-, industri- och kontorsändamål för att möjliggöra att dessa kan förvärfvas och regleras över till Runö 7:73.

Runö 7:86

Fastighetsägaren får ersättning för den mark som överläts till kommunen som allmän platsmark. Parkeringsplatser inom Runö 7:374 ersätts och iordningställs av kommunen inom fastigheten Runö 7:86. Dessa skulle kunna samordnas med Runö 7:374, förslagsvis genom en gemensamhetsanläggning. Utfartsservitutet 0117-90/68.1 som belastar Runö 7:86 kommer att avvecklas då planen möjliggör ny utfartslösning för fastigheten Runö 7:146. Kommunen ansöker om och bekostar avvecklandet av utfartsservitutet.

Runö 7:146

Fastighetsägaren får ersättning för den mark som överläts till kommunen som allmän platsmark. Utfartsservitutet 0117-90/68.1 som belastar Runö 7:86 kommer att avvecklas då planen möjliggör ny utfartslösning för fastigheten. Kommunen ansöker om och bekostar avvecklandet av utfartsservitutet. Servitut 0117-11/56.1 kommer att vara kvar.

Runö 7:181

Fastighetsägaren får ersättning för den mark som överläts till kommunen som allmän platsmark.

Runö 7:374

Fastighetsägaren får ersättning för den mark som överläts till kommunen som allmän platsmark.

SAMMANSTÄLLNING AV PLANENS KONSEKVENSER

Planförslaget bedöms ha en betydande miljöpåverkan (BMP) och en miljöbedömning med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning har därför upprättas. Planen bedöms i huvudsak få positiva konsekvenser då syftet med planen är att förbättra kommunikationerna och öka trafiksäkerheten i Åkersberga genom en ombyggnad av Roslagsbanan samt nya väg- och GC-kopplingar.

Den föreslagna planskilda korsningen vid Rallarvägen och övriga trafiklösningar

kommer att förändra trafikflödet i och omkring närområdet. Trafik till och från Österskär och den framtida Kanalstaden leds om från Båthamnsvägen och Stationsvägen till Sågvägen och den nya entrégatan som ansluter till väg 276 vid Rallarvägen. Detta medför att trafiken på Sågvägen kommer att öka fram tills dess att den öst-väsliga vägkopplingen söder om planområdet tillkommer inom ramen för detaljplan för Kanalstaden. Trafikökningen på Sågvägen ger ökade bullernivåer hos de angränsande fastigheterna, dock kantas vägen av verksamheter med högre riktvärden för trafikbuller och inga bostäder finns i närområdet. Den fördjupade trafiksimulering för Sågvägen som tagits fram efter samrådsskedet visar att Sågvägen har kapacitet att klara av den förväntade trafikökningen utan att störningar uppstår.

Den föreslagna vägkopplingen i Bergavägens förlängning mellan väg 276 och Stationsvägen bidrar till att göra gatunätet i Åkersberga finmaskigare vilket förbättrar kommunikationerna. Denna vägkoppling tillsammans med Stationsvägens förlängning gör att lokaltrafik inte behöver nyttja väg 276 i onödan, vilket bedöms ha en positiv effekt på trafiksituationen för både lokal- och genomfartstrafiken. Den nya vägkopplingen bedöms också förbättra allmänhetens tillgång till Åkers kanal vilket är positivt för centrala Åkersberga.

Trafiken på Roslagsbanan blir säkrare och får stärkt kapacitet tack vare den nya järnvägsbron och byggnationen av ett tredje spår som planeras vid Åkersberga station. Att plankorsningar byggs bort innebär att färre kritiska korsningspunkter uppstår och att olyckstillbudet på spåret minskar, vilket är positivt ur risksynpunkt. Avståndet är relativt litet mellan Roslagsbanan och väg 276 (sekundär godsled) samt drivmedelsstationerna inom eller i anslutning till planområdet. Den samlade bedömningen är att det sker en marginell ökning av riskerna i planområdet vilket beror på en ökad trafikering i området samt att en ny lokalgata (Stationsvägens förlängning) föreslås dras nära drivmedelsstationen.

Den nya järnvägsbron föreslås hamna ca 5 m ovanför befintlig marknivå vilket ger ett stort visuellt intryck från bl.a. väg 276. Den närmaste omgivningen utgörs dock av byggnader avsedda för handel och industri som inte bedöms hysa några större estetiska värden. Brons stödmurar föreslås utformas med nischer med matrismönster samt emalj-kassetter med dekorativa motiv och mönster med skärgårdstema som knyter an till utformningen av befintliga cirkulationsplatser på väg 276. Med dessa åtgärder bedöms bron kunna bidra positivt till stadsbilden i närområdet.

Planförslaget ger en viss ökning av dagvattenmängder baserat på ökat antal hårdgjorda ytor. För att minska risken att förorenat dagvatten från vägar och verksamheter når recipienten kommer rening och fördröjning ske vid diken och dagvattendamm norr om spåret. Med dessa åtgärder bedöms möjligheten att uppnå miljö kvalitetsnormer för vatten inte påverkas negativt. Befintlig kulvert för kron diket som passerar genom planområdets sydvästra del föreslås förstärkas och uppgraderas samt att marken ovanför kulverten kan hårdgöras. En anmälan om vattenverksamhet för åtgärderna ska upprättas men ingen omprövning av markavvattningsföretaget bedöms vara nödvändig.

Avsänkningen av grundvatten vid den nya järnvägsbron bedöms inte orsaka risk för sättningar eller spridning av föroreningar då marken främst utgörs av lera och avsänkningen blir mycket begränsad. Markprovtagningar bör ske på de platser där om-

och nybyggnation är planerade att äga rum.

Planförslaget ger en viss ökning av buller i närområdet beroende på ökad trafik på Roslagsbanan. De bostäder som finns norr om planområdet och väg 276 är idag bullerstörda men beräknas inte få en försämrad situation av planförslaget då väg 276 redan är den dominerande bullerkällan och tillskottet av nya vägar ger därför en marginell effekt på bullernivåerna. Bostäderna öster om Åkers kanal får en bättre bullersituation efter ombyggnaden då trafikmängderna på Båthamnsvägen minskar samtidigt som ljudsignalerna vid järnvägspassagen försvinner när korsningen stängs.

MEDVERKANDE TJÄNSTEMÄN

Detaljplanen har upprättats på Österåkers kommuns Samhällsbyggnadsförvaltning. Planhandlingarna har upprättats av planarkitekt Alexander Larsson och exploateringsingenjörerna Nina Andersson, Max Sjöwall och Donald Jensen på Samhällsbyggnadsförvaltningens plan- och exploateringsenheter.

Maria Bengs
Planchef

Alexander Larsson
Planarkitekt

Nina Andersson
Exploateringsingenjör

Max Sjöwall
Exploateringsingenjör