

Planprogram för Åkersberga stad – centrumområdet

Samrådshandling, 2018-11-28



Åkersberga blir en modern stad med småstadskaraktär

År 2040 är Åkersberga en attraktiv och modern stad med småstadskaraktär.
– Kommunens översiktsplan 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 44 000 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 Sverigeförhandlingen 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 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.





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
- Krister Sernbo, hållbarhetsstrateg
- Matilda Fjäder, miljöplanerare
- Josefine Wigström, trafikplanerare
- Joakim Palm, trafikingenjör
- Nina Andersson, exploateringsingenjör
- Andrea Lundin, 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 Ulvgård, stadsarkitekt och bygglovschef
- Anna Anderman, väg- och trafikchef
- Fredrik Nestor, exploateringschef
- Krister Sernbo, t.f. 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 tidigare arbetet med planprogrammet: Lars Barrefelt, stadsarkitekt; Sofia Holmgren, planarkitekt; Kristina Eriksson, miljöstrateg; Mårten Pebrsson, miljöplanerare; Johanna Nützmänn, trafikplanerare; Leif Sörensson, exploateringsingenjör.

Programsamråd

Information om programförslaget och samrådet kommer att finnas på kommunens hemsida:

osteraker.se/akersbergastad

Under samrådstiden kommer utskrivna programhandlingar finnas på följande platser:

- Kommunhusets huvudentré
- Information Österåker, Åkersberga centrum

Under samrådet finns möjligheten att skicka in synpunkter på programförslaget. Samtliga synpunkter skickas till kommunen **skriftligen** innan tiden för samråd är slut. Ange namn/fastighetsförteckning samt ärendets diarienummer: KS 2012/0484-212.

Synpunkterna skickas via post till:

Planenheten, Österåkers kommun
Hackstavägen 22
184 86 Åkersberga

eller via mejl till:

plan.exploatering@osteraker.se

Tiden för samråd kommer att stå angiven på kommunens hemsida.

Information om förslaget kan lämnas av samtliga tjänstemän i kommunens projektgrupp.

Mejl: namn.efternamn@osteraker.se



Innehåll

Del 1 Framtidsbild och utgångspunkter	8	Del 2 Program för centrumområdet	26	Del 3 Hållbarhet och konsekvenser	66
Vision för Åkersberga stad	9	Stadsbyggnadsprinciper	28	Hållbarhetsbedömning	68
Bakgrund	14	En attraktiv offentlig miljö	31	Referenser	76
Programområdet	15	Kommunikationer	43		
Styrdokument och utgångspunkter	21	Bebyggelse	50		
		Verksamheter och service	53		
		Teknisk försörjning	58		
		Genomförande	62		

Läsanvisning

Planprogrammet består av tre delar:

Del 1 beskriver framtidsbilden av Åkersberga stad samt de mål, strategier och åtgärder 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 hållbarhetsbeskrivning och en redogörelse 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. Vid omfattande förändring av ett större område och dess markanvändning kan det vara nödvändigt att i ett planprogram studera området ur ett bredare perspektiv innan detaljplanläggning påbörjas. Planprogrammet ska visa på det aktuella områdets förutsättningar samt kommunens 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.

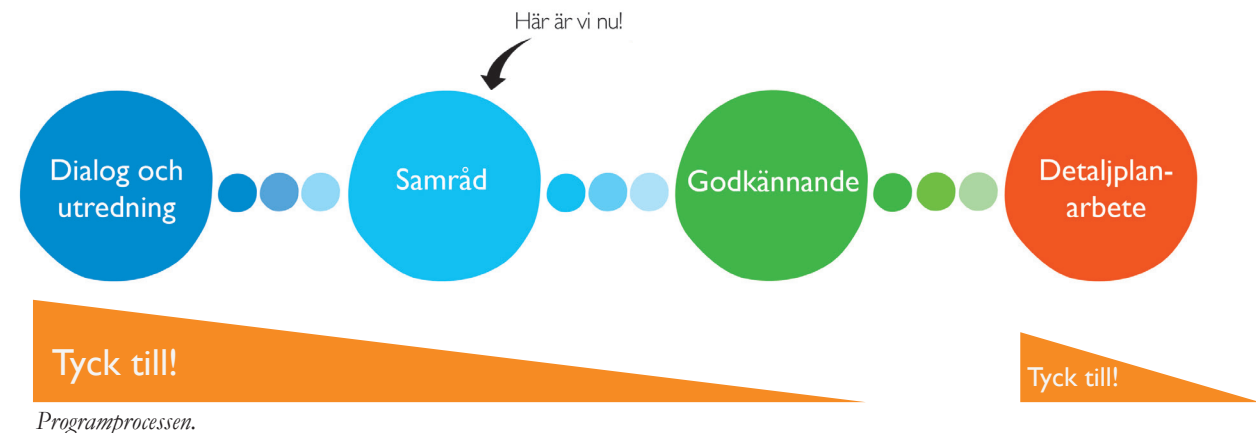
Planprogram för samråd

Efter den inledande dialogen sammanställdes förutsättningar och målsättningar för den fortsatt planläggning i ett förslag till planprogram. Denna samrådshandling redovisar målen och strategierna för utveckling av programområdet med utgångspunkten i de tankar och idéer som hittills framkommit tillsammans med politiska beslut och kommunens nya översiktsplan. Under samrådet samlas synpunkter på programförslaget in. Då finns möjligheten för medborgare, fastighetsägare

och remissinstanser att uttrycka sina synpunkter på programförslaget och dess innehåll. Efter samrådet tas synpunkterna med i det fortsatta programarbetet och planprogrammet bearbetas därefter.

Planprogram för godkännande

De synpunkter som inkommer vid samrådet sammanställs i en samrådsredogörelse. Den ligger sedan till grund för en fortsatt bearbetning av planprogrammet. Ytterligare utredningar och dialog kan vara nödvändiga innan det färdiga planprogrammet överlämnas till kommunfullmäktige för godkännande. Planprogrammet kommer därefter att fungera som en grund för det fortsatta planarbetet där detaljplaner successivt tas fram för olika delar av programområdet.





Förklaring av ord och begrepp

Centrumområdet – synonymt med programområdet, enligt avgränsningen på karta 3.

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.

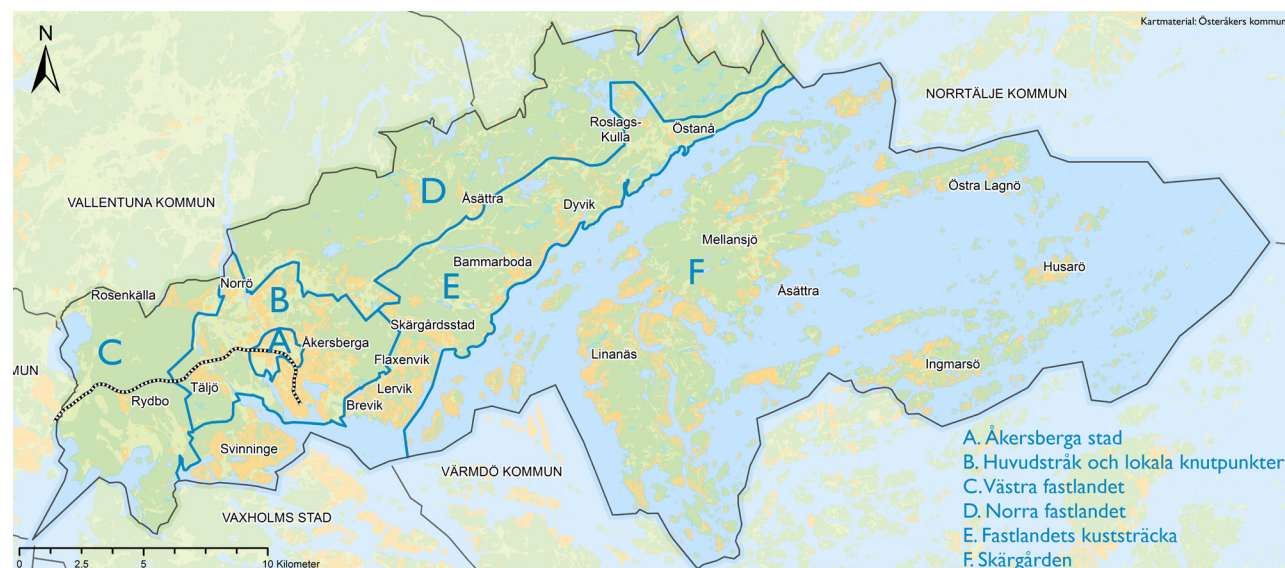
Åkersberga centrum – Åkersberga centrum utgör den kommersiella kärnan i Åkersberga stad med anslutning till Åkersberga station. Åkersbergas inomhuscentrum har två delar; den östra som innefattar den nya centrumbyggnaden och västra centrumet som innefattar det äldre centrumet. Mellan dem ligger det centrala 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 år 2019.

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 med perrongerna samt 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.



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. – Kommunens översiktsplan 2040

I framtiden har Åkersberga stad utvecklats stadsmässigt till att vara en mer funktionsblandad och levande stad med fler bostäder, mycket 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 trevliga 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 omkriggande områden förstärks. Det är enkelt och säkert att gå och cykla på och mellan stråken, vilka bidrar till ökad tillgänglighet för alla människor. 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 överbrygas samtidigt med visuella kopplingar som sträcker sig över barriärerna. Med hjälp av siktlinjer och 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 utvecklats 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 väl utformade stråk och siktlinjer leder till vattnen och de attraktiva mötesplatserna därvid.





3

Stadskärna för kreativitet och företagande

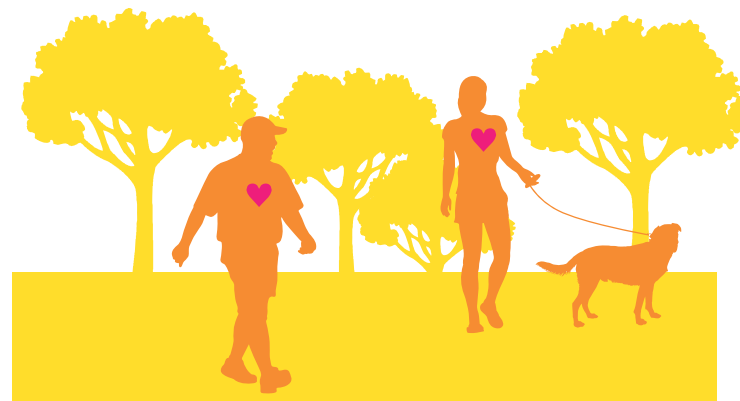
Stadskärnan präglas, genom en blandad bebyggelse med varierad utformning och gestaltning, av kreativa stadsmiljöer som uppmuntrar till spontana möten. Åkersberga har ett rikt stadsliv med ett stort utbud av handel, service och kultur med god tillgänglighet och effektiva transportvägar. Goda förutsättningar 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, såväl socialt som hälsomässigt. Centrumområdet består i en jämställd stadsmiljö med utgångspunkt i ett långsiktigt hållbart byggande. Kontakten med blå- och grönstrukturen är stärkt och förutsättningarna för biologisk mångfald har främjats. Stadsmiljön hanterar risker på ett ansvarsfullt sätt och en god dagvattenhantering skapar en resiliënt stad utan negativ påverkan på Åkers kanal och Trälhavet.





Strategier och åtgärder

För att kunna nå målen har sex strategier formulerats. Till varje strategi tillhör flertalet åtgärder som tillsammans bildar ett åtgärds paket. Åtgärderna beskriver på ett mer konkret sätt vad varje strategi innebär och vad som måste göras för att målen ska kunna uppnås. Åtgärderna 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 bilar med korta ärenden och cyklar
- 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 och evenemang 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. Höga krav ställs på gatunätets utformning så att det bjuder in till liv, rörelse och möten.

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 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 myller av människor.

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 till skapa fler gröna miljöer 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 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 möjliggjort en planskild korsning under järnvägsspåret som kopplar väg 276 med Kanalstaden och Österskär och som ersätter Båthamnsvägen.



Programområdet

Läge och omfattning

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

I väster gränsar området mot Runö Gård och Kanalstaden, i söder mot Österskär genom Västra Banvägen, 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 flerbostadskvarter vid Bergavägen i norr, Västra Banvägen

i söder och 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.



Stationsvägen sett västerifrån.

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 planområdet 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 den centrala placeringen och funktion som huvudgata fortfarande en karaktär som domineras av baksidor och industriområden och är en matargata för bland annat varutransporter.



Verksamheter längs Stationsvägen.



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 planområdet är lågt. Flerbostadshus finns i huvudsak längs Västra Banvägen, inom programområdets nordvästra del mellan väg 276 och Bergavägen samt i den sydvästra delen vid kanalen. I programområdets östra del saknas bostäder. Området innehåller låg bebyggelse för verksamhetslokaler, 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.



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 ankoringsplatser för båtar längsmed båda sidorna av kanalen kan kanalens betydelse för hela Åkersberga stärkas.



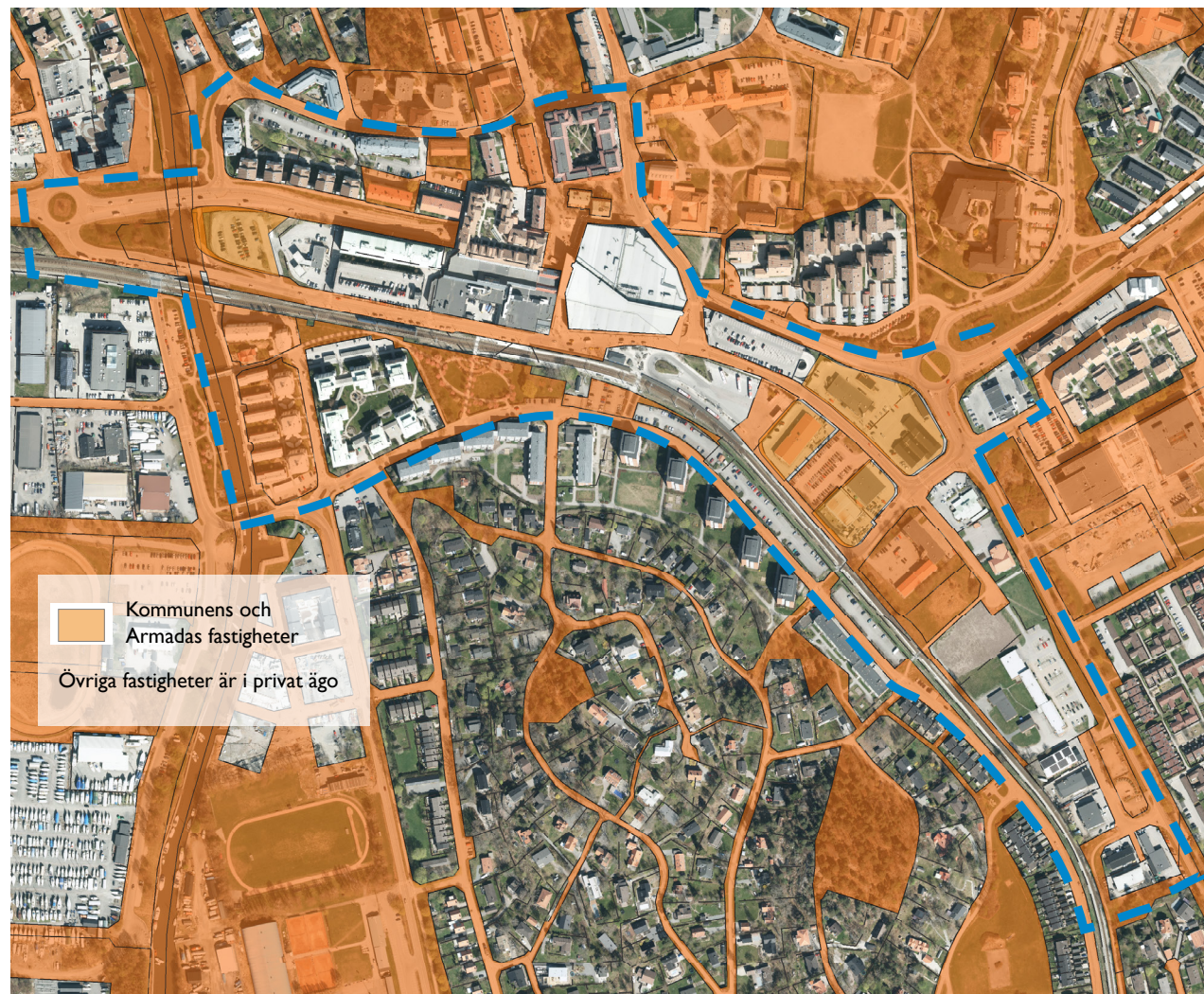
Körsbärsträd i Järnvägsparken.



Markägförhållanden

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. Markägförhållanden inom programområdet.

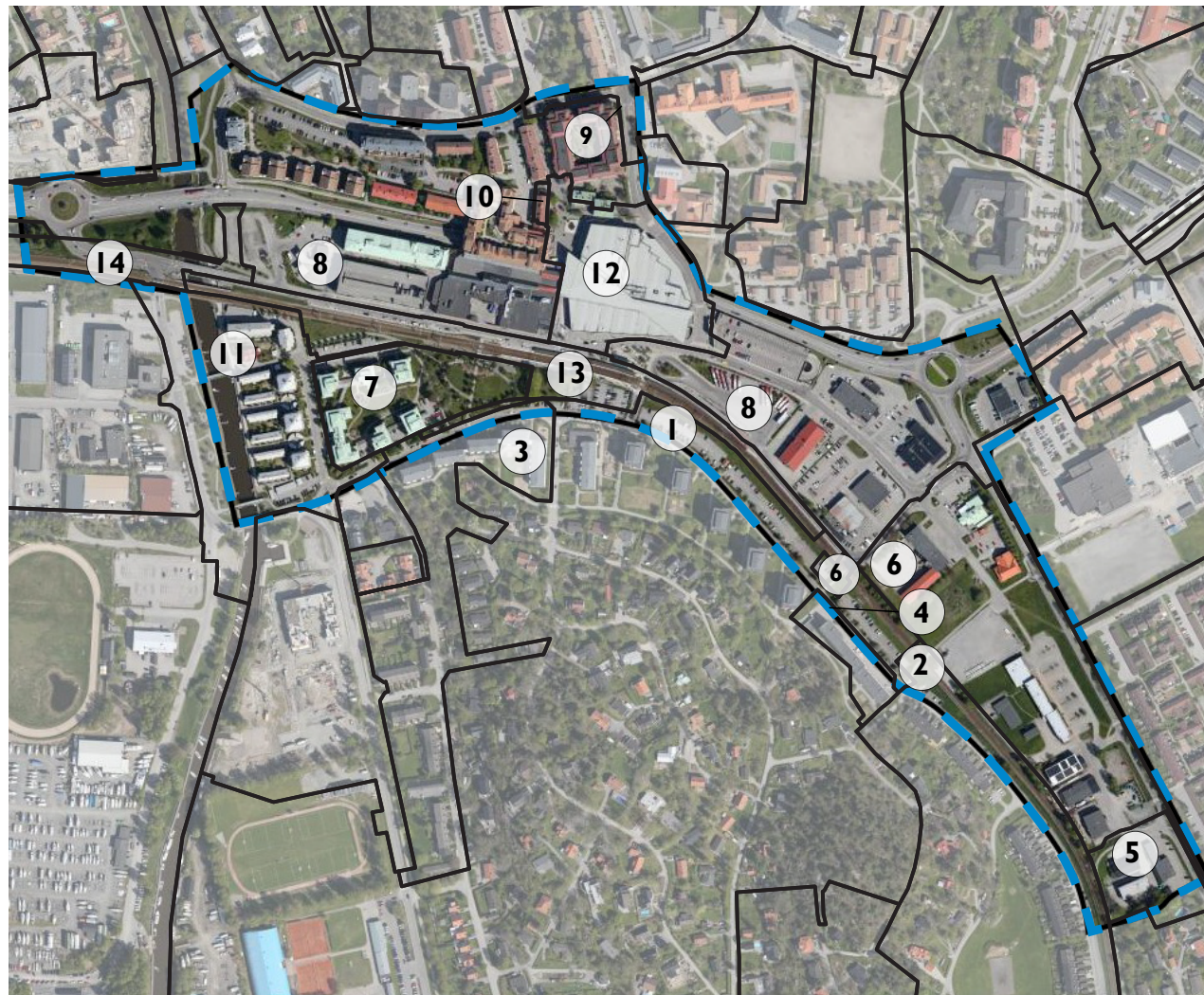
Gällande detaljplaner

Hela programområdet är sedan tidigare planlagt. I karta 5 och i listan nedan redovisas samtliga gällande detaljplaner.

1. Område intill järnvägsstationen i Åkersberga, plannr 103
2. Östra delen av Österskär (Delplan VIII), plannr 145
3. Åkersberga delplan VA, plannr 148
4. Åkersberga delplan V B, plannr 171
5. Delar av Berga 6:38, Tuna 1:937 m.fl., plannr 234
6. Del av Stationsvägen m.m., plannr 310
7. Järnvägsparken, plannr 354
8. Åkersberga centrum, plannr 355
9. Åkar-Pelles tomt m fl, plannr 363
10. Åkersberga centrum (Berga 11:25), plannr 377
11. Skonaren i Åkersberga, plannr 388
12. Åkersberga centrum (Berga 11:1, 11:85), plannr 426 (genomförandetid: 2018-12-23)
13. Åkersberga station, plannr 490 (genomförandetid: 2022-07-20)
14. Båthamnsvägens ersättning, plannr 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 inom programområdet.



Risker och riskområden

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

Avseende markföroreningar finns ett flertal riskobjekt i klass 3 (måttlig risk) och klass 2 (stor risk) inom programområdet. Roslagsbanan användes fram till slutet på 1950-talet för godstrafik med lastning och lossning av råvaror och produkter vid stickspår och direkt från vagnar på spåret. Närmiljön kring spåret dominerades av en



Vid vidare planering och nybyggnation beaktas risker kopplade till bland annat förorenad mark, trafik och översvämningar.

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 föroreningssituationen. 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 åtgärds mål 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 föroreningssrisker för att verifiera eller avskriva misstänkta risker planeras i samband med förändring av markanvändning eller inför fastställande av nya detaljplaner.

PFAS har hittats i förhöjda halter i grundvattnet i länsvattnet vid schakter på bägge sidor om Roslagsbanan. Risk för PFAS beaktas vid utredning och planering av dagvattenhantering inom hela programområdet. En inventering pågår för att kartlägga samtliga platser där PFAS kan ha använts. Därefter ska en strategi för åtgärder tas fram.

Luftkvaliteten i Åkersberga är, liksom i övriga delar av kommunen, god men längs väg 276 vid tunnelmynningarna i

centrum låg halten för den beräknade årsmedelhalten av partiklar (PM10) för utsläppsåret 2015 över halten för miljökvalitetsmålet. Trafiken på väg 276 samt Roslagsbanan utgör även de främsta bullerkällorna i området. Dessa aspekter ställer krav på att verksamheter och bostäder placeras i rätt lägen. Vad gäller buller kan riktade åtgärder på bebyggelsen och invid bullerkällorna göras. Buller beaktas under detaljpanelläggning.

Väg 276 utgör en sekundär transportled för farligt gods medan urspärningsrisker alltid föreligger vad gäller tåg. En separat riskanalys har tagits fram där risker kopplade till detta har identifierats och riskreducerande åtgärder har föreslagits (Riskanalys över centrala Åkersberga, 2015 rev. 2018).

Inom området finns ett flertal lågpunkter och centrumområdet har vid tidigare tillfällen drabbats av översvämningar. I centrumområdet utgörs den största översvämningssrisk av extrema skyfall även om viss översvämningssrisk från kanalen föreligger. I dagsläget föreligger störst översvämningssrisk inom de sydöstra delarna av programområdet. Hantering av dagvatten och extrema skyfall utreds parallellt med programarbetet och en strategi för hanteringen ska vara klar innan arbetet med detaljpanelläggning påbörjas inom programområdet. Konceptlösningar för klimatanpassning längs kanalen och Tunafjärden utreds utifrån ett större perspektiv i samband med utvecklingen av Kanalstaden.

Marken består i delar av området av leryttja och gyttjelera vilket föranleder risker för skred och ras. Under detaljpanelläggningen ska detta utredas vidare.

Styrdokument och utgångspunkter

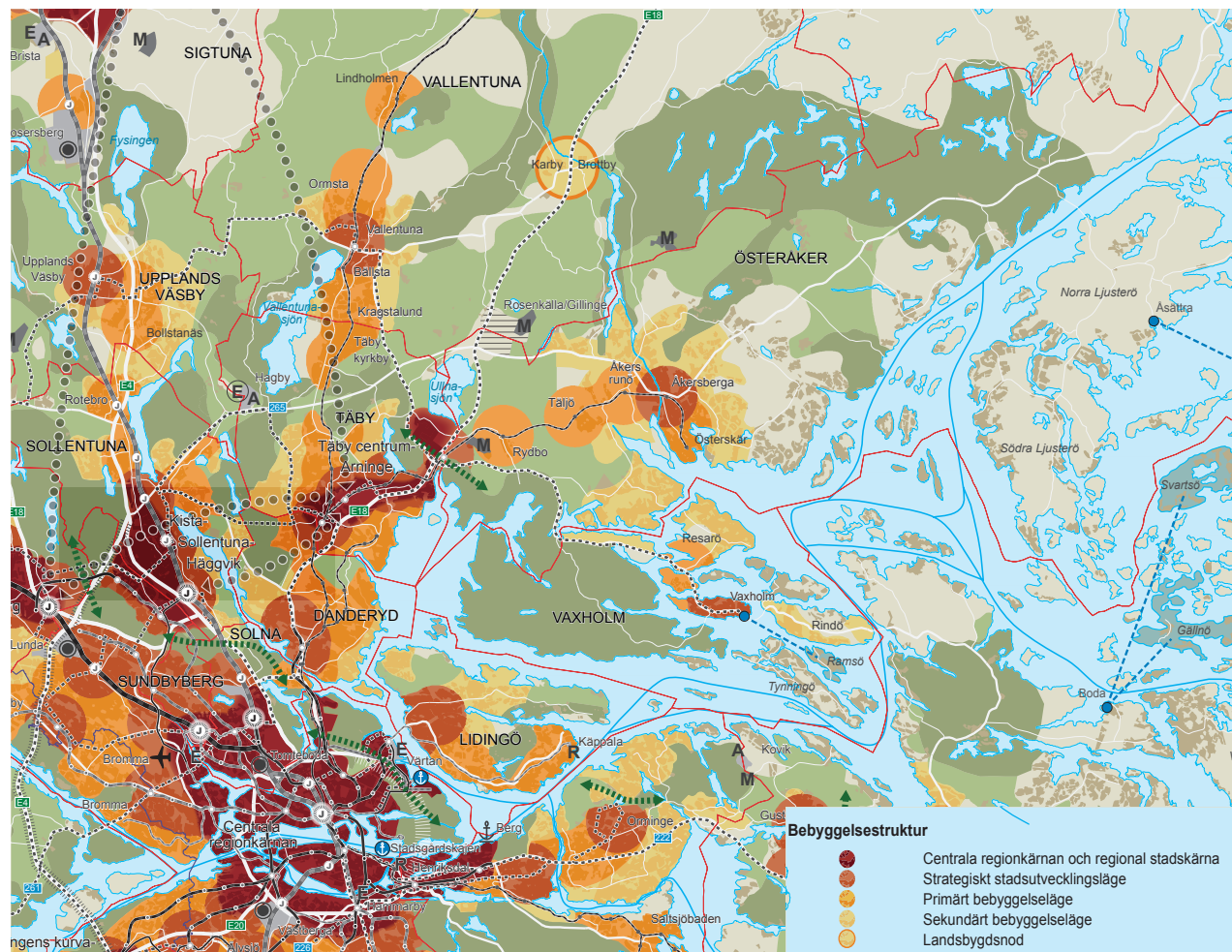
Regionala planer

RUFS 2050

I den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen (RUFS 2050) pekas Åkersberga ut som ett strategiskt stadsutvecklingsläge. Dessa lägen beskrivs ha en hög regional tillgänglighet och potential att utveckla täta och sammanhängande stadsmiljöer. Stationer och regionala 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

Österåkers kommun ingår i kommunsamarbetet Stockholm Nordost tillsammans med Danderyd, Norrtälje, Täby, Vallentuna och Vaxholm. Kommunerna har tillsammans tagit fram en vision för 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.



Utsnitt av plankartan i RUFS 2050.



Uppgradering av Roslagsbanan

För närvarande genomför Trafikförvaltningen på Stockholms läns landsting en uppgradering av Roslagsbanan till dubbelspår. Därigenom möjliggörs tätare trafik. Detta kommer att öka attraktiviteten för etableringar av både bostäder och verksamheter i Åkersberga. SL 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 juli 2017. Detaljplanen medger en ombyggnad av stationen för att möjliggöra ett tredje spår samtidigt som passagerarna över spåren görs om. Ombyggnationen beräknas vara klar 2019. Under programarbetet har även en detaljplan för Båthamnsvägens ersättning tagits fram, lagakraftvunnen i maj 2018. Detaljplanen medger en ny planskild korsning under järnvägsspåren som kopplar samman väg 276 med Kanalstaden, Näsängen och Österskär.

Åtgärdsvalsstudie för väg 276

Österåkers kommun och Trafikverket genomför för närvarande en åtgärdsvalsstudie för väg 276. Bakgrunden till projektet är de framkomlighetsproblem och barriäreffekter som finns i kommunen kopplat till trafiken på väg 276. Åtgärdsvalsstudien utvärderar olika mål och åtgärdsförslag, där delar av dessa på sikt även kommer att påverka centrumområdet.

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 kring Åkersberga station. Österåkers kommun har även som mål att skapa 7 000 nya arbetstillfällen till 2040, med jämförelseåret 2010.

Riksintressen

Roslagsbanan är utpekad som ett riksintresse för kommunikationer. Detta innebär enligt Miljöbalken (1998:808) att Roslagsbanan är skyddad mot åtgärder som påtagligt kan försvåra utvecklingen eller nyttjandet av den. Roslagsbanan går tvärs igenom programområdet och påverkar bland annat intilliggande byggnaders placering och utformning.

Strandskydd

För att säkra allmänhetens tillgång till strandlägen och skydda livsvillkoren för djur och växter gäller i regel ett strandskydd om 100 m från strandlinjen. I detaljplanlagda lägen längs Åkers kanal har strandskyddet tidigare upphävts. Vid nya detaljplaner återinträder strandskyddet och en ny prövning behöver göras för att bedöma huruvida strandskyddet ska gälla inom området.

Kulturmiljö

Två utpekade kulturmiljöer berörs av programområdet. Den ena är Åkers kanal som utgör ett regionalt värdefullt strandstråk. Norr om programområdet är Åkers kanal även klassad som riksintresse för kulturmiljövården. Den andra kulturmiljön är värdefull på kommunal nivå och utgörs bland annat av Bergaskolan (nuvarande Österåkers gymnasium), kommunalhuset och Kyrkligt centrum, då byggnaderna är välbevarade i både formspråk och material och är goda exempel på offentligt byggande från 1940-talet till 1970-talet.





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.”

Översiktsplanen beskriver bebyggelsestrukturen för utvecklingen av Åkersberga stad och anger att centralorten ska ha kategorin *Bebyggelse tät*. Detta innebär en tät bebyggelsestruktur främst med flerbostadshus. Åkersberga stad ska ha 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.

Miljömål

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

kollektivtrafknära 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 exempelvis vad gäller dricksvatten, dagvatten, avlopp och förorenade markområden.



Kommunens översiktsplan, antagen 2018.





Kommunens miljömål ska ligga till grund för den kommande utvecklingen och användas som riktlinjer i syfte att skapa en hållbar stad.

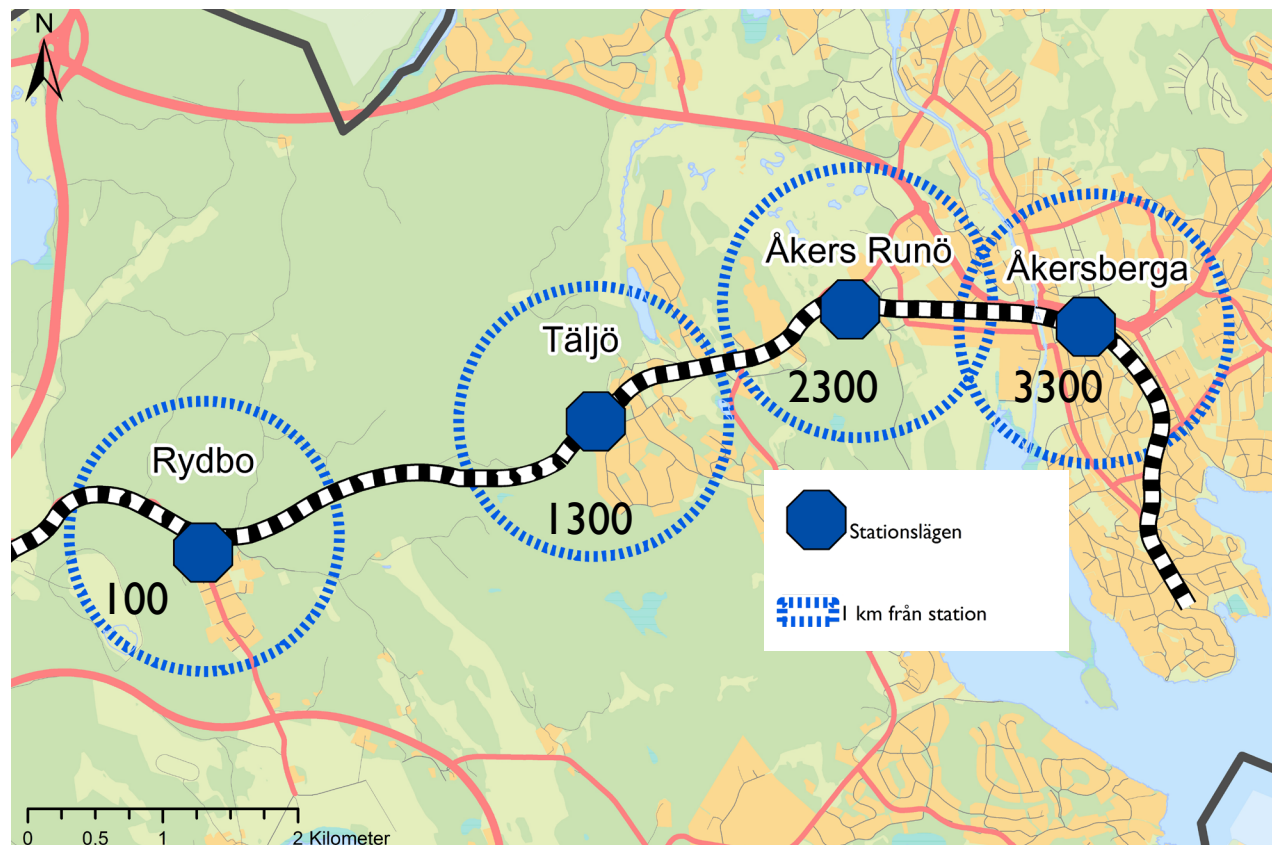
Vision för centrala Åkersberga

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 vid 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

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



Karta 6. Antalet tillkommande bostäder inom stationernas influensområde enligt Sverigeförhandlingen.

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

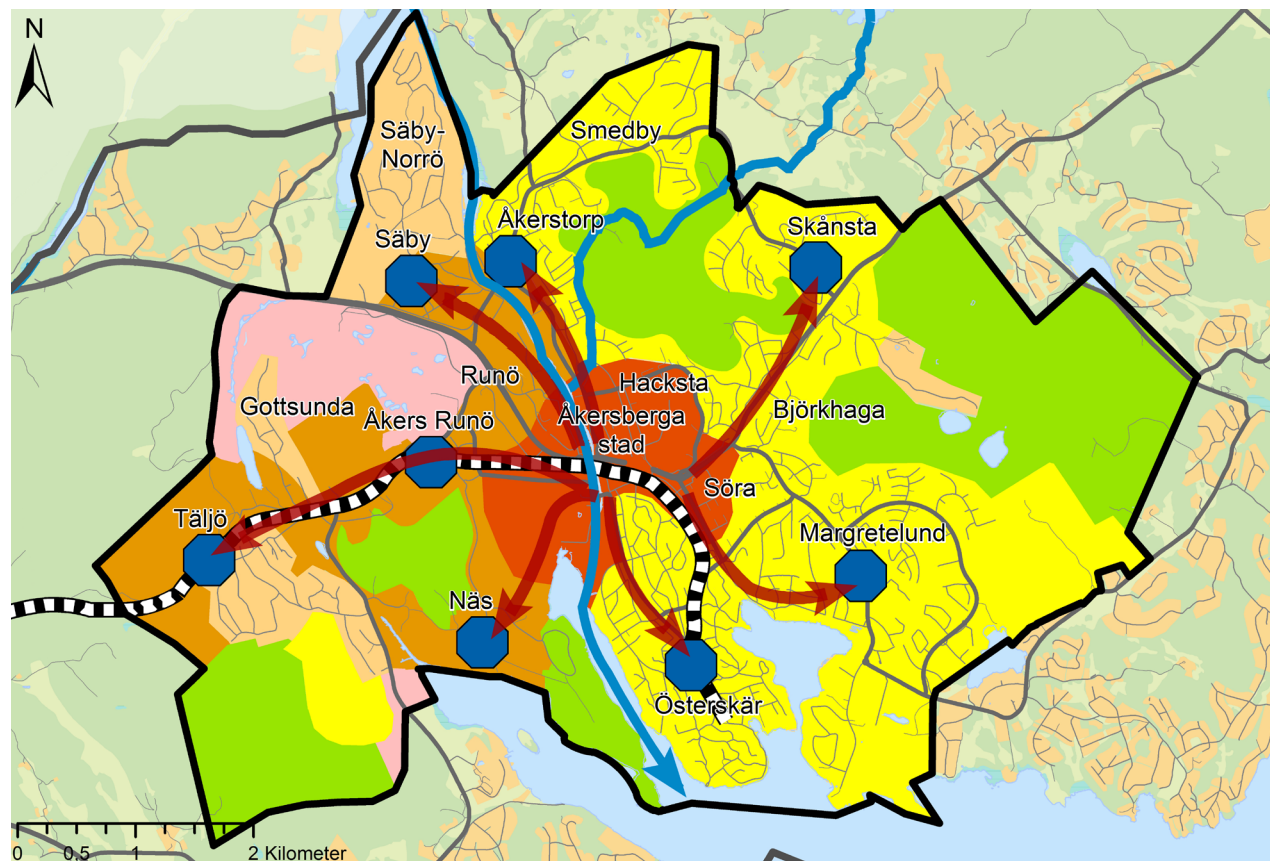
och godstrafik. I samband med att transportstrategin antogs så gavs samhällsbyggnadsförvaltningen ett nytt uppdrag att ta fram en trafik- och mobilitetsplan. Syftet med denna är att konkretisera åtgärder och genomförande utifrån transportstrategins innehåll och ta fram specifika planer utifrån trafikslag såsom parkeringsplan, cykelplan, gångplan och kollektivtrafikplan.



Utvecklingsområden och pågående projekt

Parallellt med programarbetet för Åkersberga stad pågår ytterligare stora utvecklingsprojekt i Österåkers kommun. Kanalstaden, Täljöviken, Näsängen och Hagby äng och kulle samt program för Hacksta/Berga och program 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 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 7. Föreslagen bebyggelseutveckling i kommunens mest centrala delar enligt kommunens översiktsplan.

Del 2 – Planprogram för centrumområdet



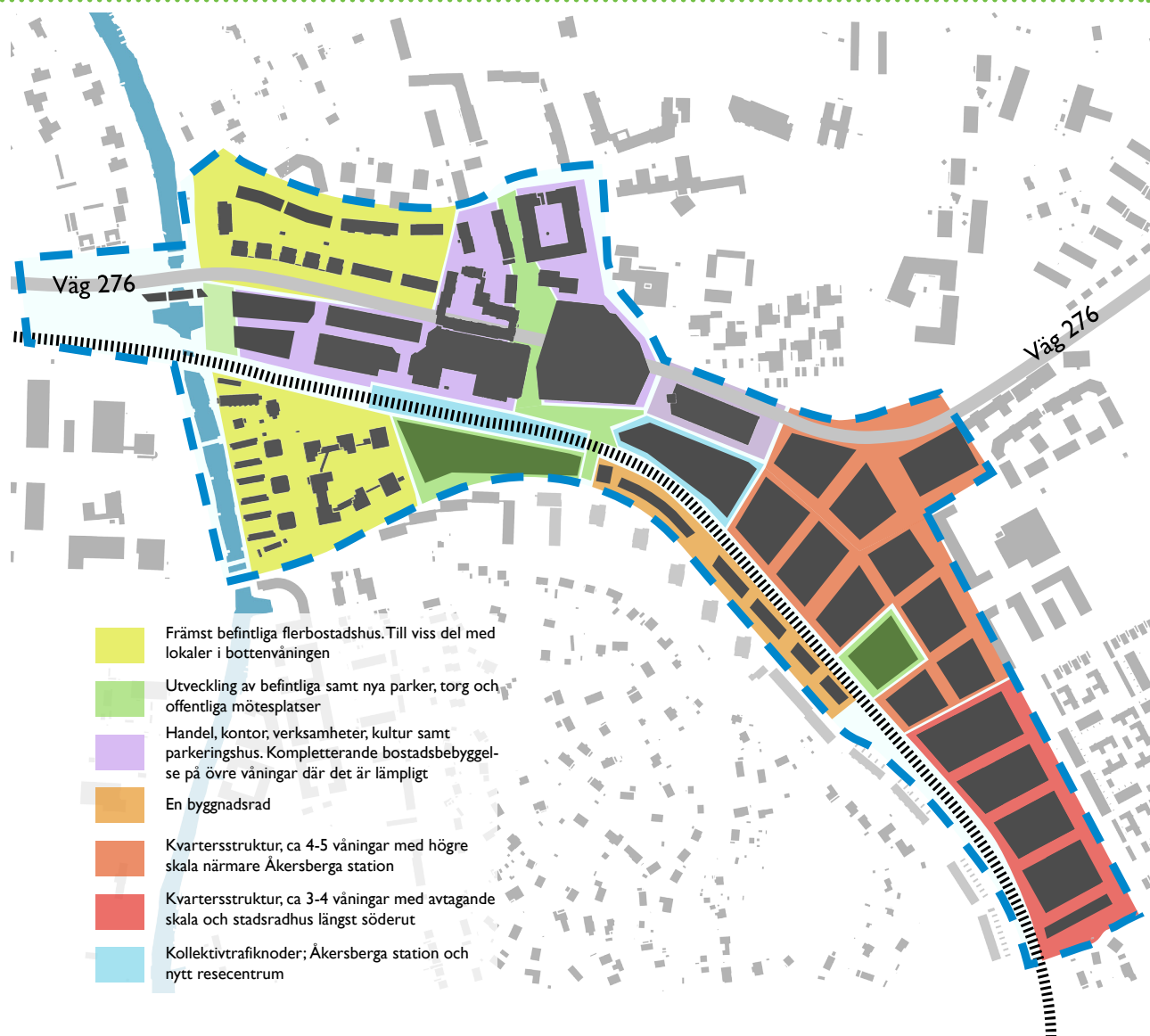
Framtidens Åkersberga stad

Programmet 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 inte föreslås genomgå förändringar medan området i den sydöstra delen föreslås förändras med avseende på struktur, bebyggelse och funktioner. Sammantaget väntas centrumområdets karaktär förändras avsevärt och Åkersberga kommer att utvecklas till en tät stad med småstadskaraktär.

Karta 8 visar på en övergripande nivå den förändring som programmet innebär. Färgerna symboliserar olika utvecklingsinriktningar och en variation av innehåll för områdets olika delar.

Även bebyggelsen som kartan visar är illustrerad på en översiktlig nivå. De grå figurerna illustrerar bebyggelse. 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 ses över.

Kartan beskriver inte utbyggnadstakt eller prioriteringsordning för den kommande utvecklingen. Föreslagen etappindelning för detaljplanläggning läses på sida 62-63.



Karta 8. 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 fungerande gemensamma miljöer. För att beskriva väsentliga gestaltungs- och stadsmässiga kvaliteter har ett antal stadsbyggnadsprinciper tagits fram för Åkersberga stad. Stadsbyggnadsprinciperna har sin utgångspunkt i programmet strategier och åtgärder, 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 kvaliteter vid genomförandet. Anpassning till kvarterets specifika förutsättningar prövas i varje enskilt fall.

Kvartersform med gröna gårdar

För att skapa en småstadskaraktär är det viktigt att kvarteren inte är för storskaliga. Kvartersmåttarna bara vara mellan 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. Dessa ska vara lättillgängliga och attraktiva.

På varje innergård bör det finnas en lektyta och utöver den får det gärna finnas någon annan typ av gemenskaps-höjande 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 markförhållanden 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 vänds mot gatan för att främja gatulivet. På en sträcka om cirka 100 m bör minst 5 entréer finnas. Entréerna utgör tydliga inslag i fasaderna och genom att använda genomgående entréer bidrar detta 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 ska parkeringen kläs med lokal mot gatan.

Rekommendationer för Bebyggelse tät enligt översiktsplanen:

Tät bebyggelsestruktur med i huvudsak flerbostadshus.

- En genomsnittlig höjd om 4-5 våningar, något högre våningsantal kan medges närmast Åkersberga station.
- Kvartersstorlekar om ca 50-70 m per sida i Åkersberga stad.
- Varierad kvartersstruktur.
- Lokaler i bottenvåning längs huvudstråk och knutpunkter.





Varierade hushöjder inom kvarteren

En bebyggelse om 4-5 våningar stärker småstadskaraktären. Inom kvarteren närmast stationen hålls byggnaderna något högre medan den är något lägre i kvarteren intill befintliga villor och radhusbebyggelse längst österut. Inom ett och samma kvarter varierar höjden med cirka 1-2 våningar. För att skapa kontraster och intressanta miljöer kan skalan på utvalda platser variera ytterligare.

Vid gestaltning av kvarteren tas hänsyn till ljusförhållanden, både i förhållande till gaturummet och innergården samt för befintlig bebyggelse. En balans mellan byggnadshöjden och gårdsstorleken bidrar till ljusa och attraktiva gårdar och offentliga rum 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.

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.

Offentliga byggnader har en karaktär som skiljer sig från de privata.

Ett utvecklat gatunät 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 i horisontalled för att bidra till en upplevelse av korta fasader. Bottenvåningen framhävs i gestaltningen och hålls öppen och välkomnande samt att entréer utformas omsorgsfullt.

För att skapa ytterligare variation kan byggnaderna ibland möta gaturummet med en gavel i stället för långsida. Att kvarteren på utpekade ställen bryts upp kan bidra till ett



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

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 den översta våningen dras in 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 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 0,7 m från fasaden mot gatan och inte mer än 1,4 m mot innergård.



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.

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 ses i karta 9 och ligger där många människor är i rörelse såsom Storängstorget, längs kanalen, Stationstorget, Järnvägsparken och en ny kvarterspark i den nya kvartersstrukturen. Genom att binda samman målpunkter och mötesplatser med hjälp av stråk ökar möjligheten för spontana möten att uppstå.



Karta 9. Mötesplatser i den offentliga miljön som tillkommer och utvecklas 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.

Möjligheten för fler bostäder ovanpå befintliga centrumbyggnader bör 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, lagom mått och med de angränsade byggnaderna skapas en tydlig rumsbildning. 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 gestaltningsmässigt höra samman. Även skyltning, bänkar och belysning ska samordnas.



Karta 10. Storängstorget.



Mötesplatser vid Åkers kanal

Stadsparken längs 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



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).



Tillgängliga gångstråk och anööringsplatser för båtar i Åkers kanal.

läge för kontor, service och offentliga verksamheter. Från vattenrummet vid Åkers kanal till centrumanläggningens västra entré skapas ett aktivt 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 som tilltalar olika människor utvecklas samtidigt som Åkers kanal utvidgas till en hamnbassäng med möjligheter till korttidsangöring och vändmöjligheter för småbåtar. I och med anööringsmöjligheten förbättras tillgängligheten till centrala Åkersberga för båtresenärer.



Karta 11. 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 bra 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 ny bussdepå planeras väster 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. Antalet dockningspunkter beslutas i samråd med Trafikförvaltningen och baseras på de resenär- och bussflöden som uppskattas i framtiden.

Då resecentrumet är en betydande samlingsplats är byggnaden liksom dess funktioners utformning och gestaltning särskilt viktiga. I Åkersbergas resecentrum ska resenärer kunna vänta på både buss och tåg inomhus. Byggnaden innehåller, utöver vänt- och serviceutrymmen, cykelparkering och service på bottenplanet samt verksamheter i övriga plan. Eftersom byggnaden har stor påverkan på platsen bör den ha en tydlig karaktär som ramar in platsen och höjer den estetiska kvalitén på stationsområdet. Byggnaden har fasader som på bottenvåningen till stor del består av glas, vilket skapar överblickbarhet och ett tryggare gaturum. Fasaden mot Stationsvägen bryts upp för att skapa spännande och varierande intryck.

Genom att tillvarata dagvatten och lyfta fram och synliggöra vatten inom stationsområdet skapas associationer till havet och kanalen samtidigt som det bidrar till estetiska värden på platsen.

Stationstorget

Stationstorget ses i karta 12 och avser platsen mellan tågperongen, resecentrumet och centrumanläggningen. Torget utgör en tydlig samlingsplats där många människor passerar och stannar upp. Det stäcker sig över järnvägsspåren och bidrar till att överbrygga spårets barriäreffekt. Torget ligger i ett trevligt solläge och rumsbildningen kompletteras genom att byggnaderna intill torget öppnas upp mot Stationsvägen. Stationsvägen passerar över torget som en tydligt och trafiksäkert utformad gångfartsgata.



Karta 12. Stationstorget.



Förtydligande av befintliga stråk

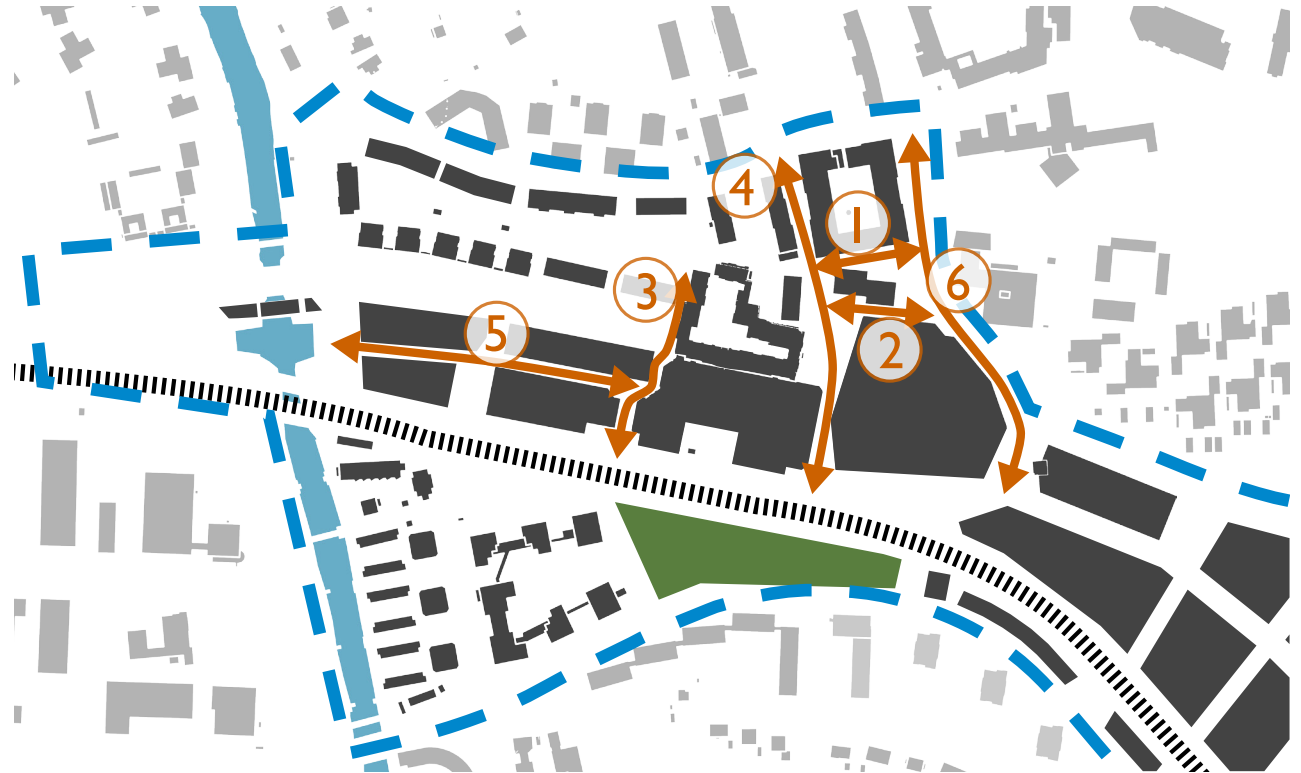
Inom centrumområdet utvecklas trivsamma promenadstråk som bidrar till högre rumslig integration. Genom god gestaltning med hjälp av planteringar, möblering och belysning, samt att befintliga verksamheter synliggörs och att stråken ges en tydligare struktur förbättras orienterbarheten i centrumområdet.

De nya stråken utformas med särskild markbeläggning och anpassad belysning. Vid upprustning av stråk är gammal och ny markbeläggning av samma slag 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 13) 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 13. Överblickskarta för stråk som ska förtydligas.

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

Den södra passagen (stråk 2 i karta 13), norr om centrumbyggnaden, mellan Storängstorget och Lennart Neckmans väg förbättras med hjälp av konst, belysning och 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 (västra centrumbyggnaden)

Passagen över väg 276 som löper i nordsydlig riktning breddas och markbeläggningen rustas upp. Det får bättre belysning och cykelparkeringar, vilket gör stråket mer synligt och trivsamt och indikerar stråkets betydelse i gångnätet.



Stråk 3, väster om Storängstorget

Stråk 4: Stationsvägen - Storängstorget - Bergavägen

Stråket som kopplar Stationsvägen med Storängstorget och Bergavägen utgör en viktig entré till Åkersberga centrum 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 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 ett mer attraktivt stråk.

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.



Stråk 5, mellan centrum och kanalen



Stråk 6, Lennart Neckmans väg.



Grönska och vatten i det offentliga rummet

De offentliga miljöerna utvecklas inom centrumområdet och bidrar till en ökad grön- och blåstruktur i det offentliga rummet. 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 stadsrummets utformning.



Grönska i Järnvägsparken.

En utveckling av väg 276 med mer grönska bidrar till en bättre miljö. Vägen omgestaltas och ges en mer stadsmässig vägmiljö med trädplanteringar, kantstenar och belysning. Samtliga gator utformas som stadsgator med träd samt parkinslag och gröna platsbildningar.

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 15), där rabatter och träd tillskapar en trevlig miljö såväl för gångtrafikanter och cyklister som för resande med bil, buss och tåg.

En ny kvarterspark utvecklas inom de nya kvarteren i centrumområdets sydöstra delar. Programmet 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 orienteringen 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 lekplatser i Sjukhusparken, cirka 400 m norr om planområdet, samt i Oceanparken och Orionparken, i området Tuna cirka 600 respektive 800 m öster om Åkersberga station. Tillgång till fler parker, naturområden och badplatser finns även inom gång- och cykelavstånd från centrumområdet.



Aktivitetsparken Lillbroängen finns vid kanalen norr om centrumområdet



Järnvägsparken

Järnvägsparken behåller sin historiska identitet och utvecklas till en mötesplats som med en variation av aktiviteter tilltalar människor i alla åldrar. Parken bidrar samtidigt till biologisk mångfald och ekosystemtjänster. 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.

Ny kvarterspark

En ny park tillkommer bland de nya bostadskvarteren i centrumområdets sydöstra del. Parken ligger i anslutning till gång- och cykelstråket som passerar över järnvägsspåren vid Neptunivägen. Parken ska bli en mötesplats med sittplatser och belysning och inrymma en mindre områdeslekplats, med fördel inklusive vattenlek. Karaktären på parken ska vara en tydlig grön oas med vatteninslag och konst och med en tydlig och karaktärsfull belysning som skapar trygghet och välkomnar besökare året runt. Parken bidrar även till att stärka grönstruktur, spridningssamband och biologisk mångfald.



Karta 14. Järnvägsparken expanderar österut i samband med stationens ombyggnad och en ny kvarterspark föreslås i programmets sydöstra del.



Konst och grönska i Järnvägsparken.



Blåstruktur och stadsparken längs Åkers kanal

Vatten är inte bara en viktig del i vår livsmiljö utan även för kommunens skärgårdsidentitet. Åkers kanal tillgängliggörs med hjälp av tydligare och bättre kopplingar mellan centrum och vattnet. Fontäner, bryggor och fler sittplatser förhöjer kanalens värden och förbättrar vattenkontakten. Åkers kanal medger turer med båt och kanot samt att det finns goda möjligheter att stanna till vid den nya hamnbassängen vid Åkersberga centrum.

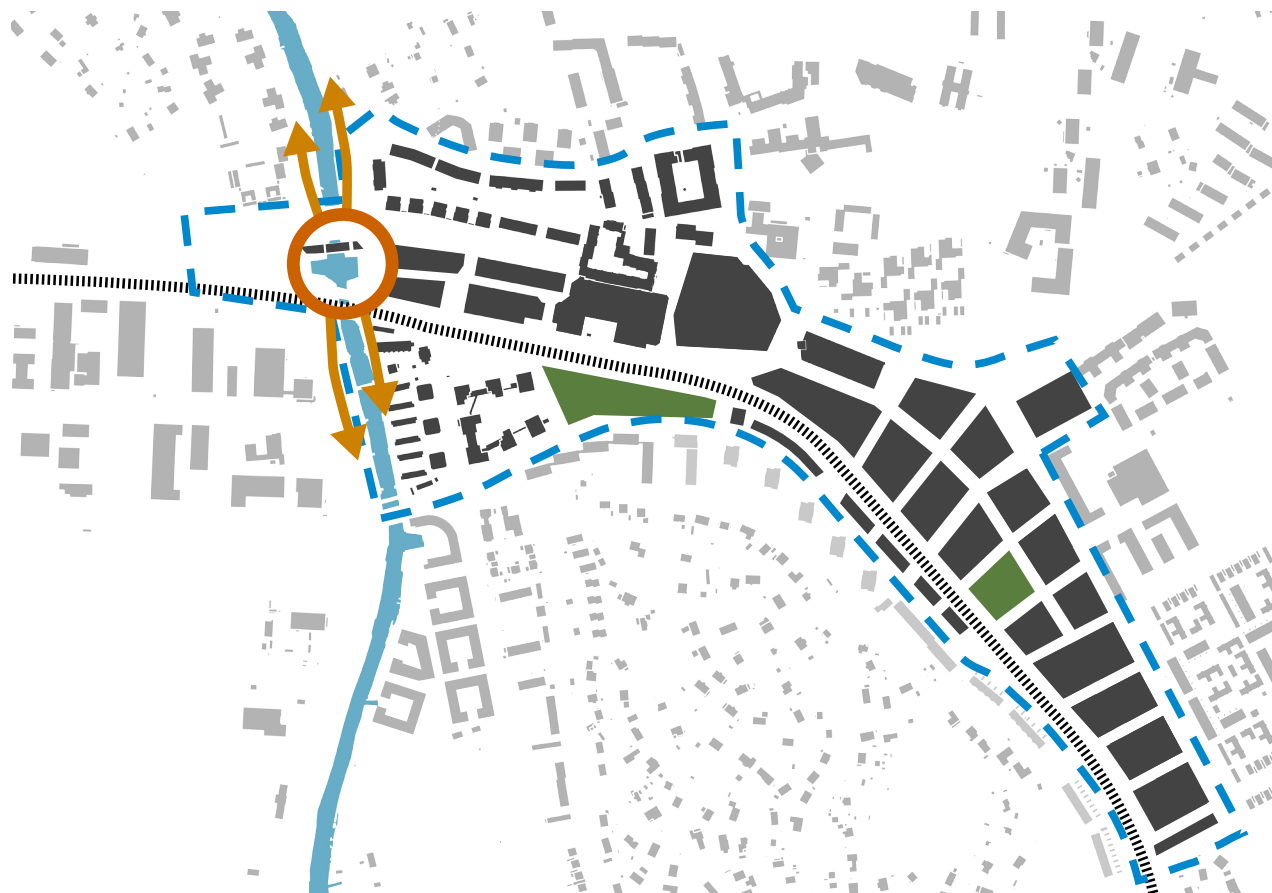
Blåstrukturen beaktas i parkerna med hjälp av mindre dammar som omhändertar parkens lokala dagvatten samtidigt som de utgör estetiska och pedagogiska värden. Vatten är en tillgång i det offentliga rummet då det på ett kreativt sätt kan bidra till tydliga och trevliga stråk med hög orienterbarhet.



Lummiga gångstråk kantar Åkers kanal i Åkersbergas stadspark.

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. 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 15, 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.



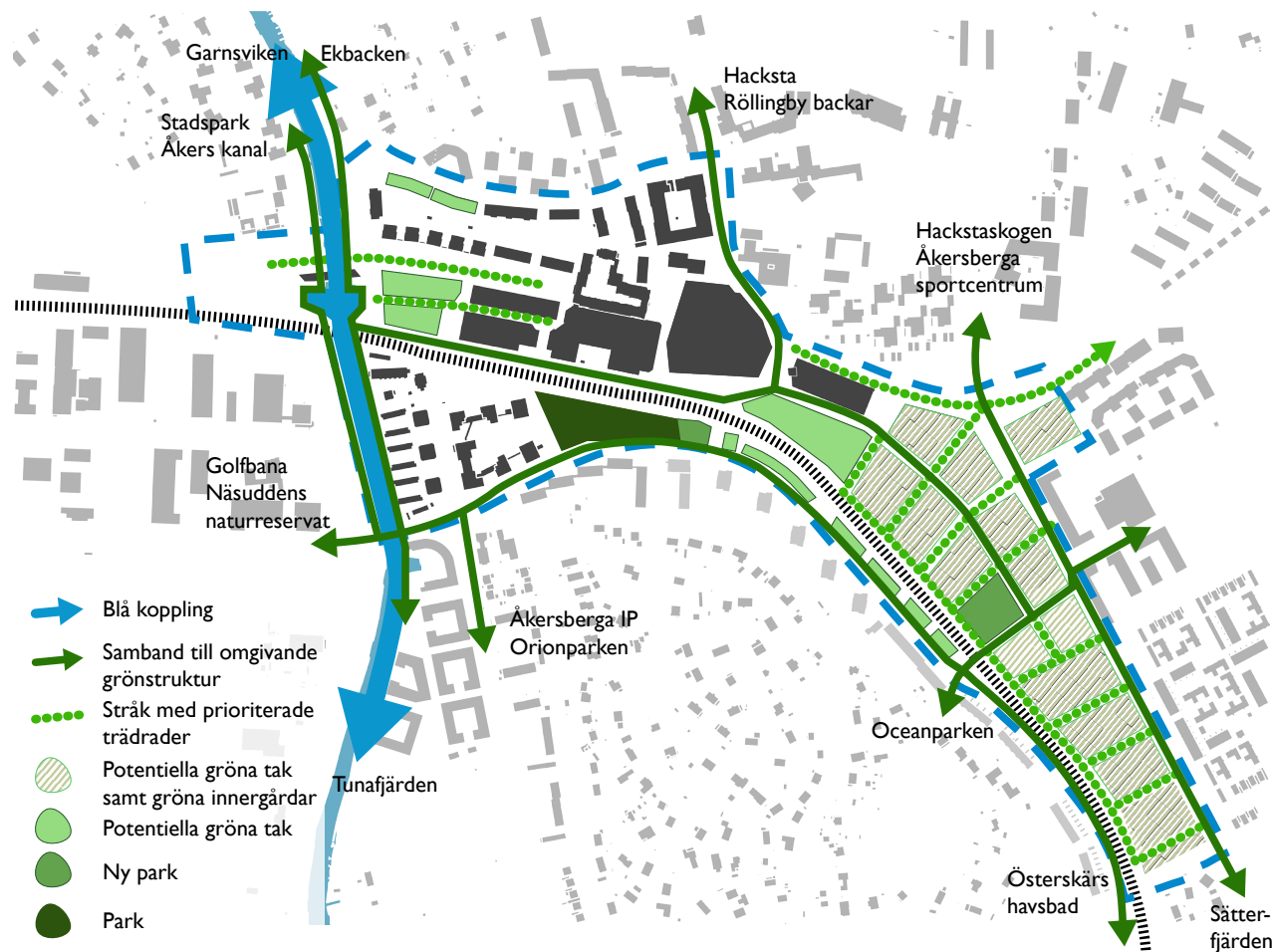
Karta 15. Entrén till Åkersbergas stadspark, som bjuder in till promenader längs med vattnet.



Biologisk mångfald

Planprogrammet innebär en ökning av gröna miljöer inom centrumområdet. I karta 16 visas hur ny bebyggelse 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



Karta 16. Översiktbild över grönska inom programområdet, utöver detta förespråkas även fickparker längsmed huvudstråken.

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 bryn-miljöer 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 pollinerare.
- Vid nyplantering av parkväxter bör växtval ske med hänsyn till den biologiska mångfalden och nyttan växterna gör för fåglar och insekter. Planteras exempelvis körsbärsträd bör sterila arter undvikas för att växterna ska bidra med pollen och mat för fåglar och insekter.
- Placera ut insektholkar, fågel- och fladdermusholkar som bomiljöer för arter viktiga för skadedjurskontroll.
- Nya vattenmiljöer som dagvattendammar, fontäner och vattenkonst kan bidra med dricksvatten för fåglar och insekter.



bidrar med platser som är trivsamma för bland annat fjärilar, humlor och småfåglar.

Den huvudsakliga andelen spridningsvägar och spridningsmöjligheter sker dock utanför programområdet i de stora 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. Gröna tak, gatuträd, planteringar, regnbäddar, gröna gårdar och parker bygger upp ett grönt nätverk.

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

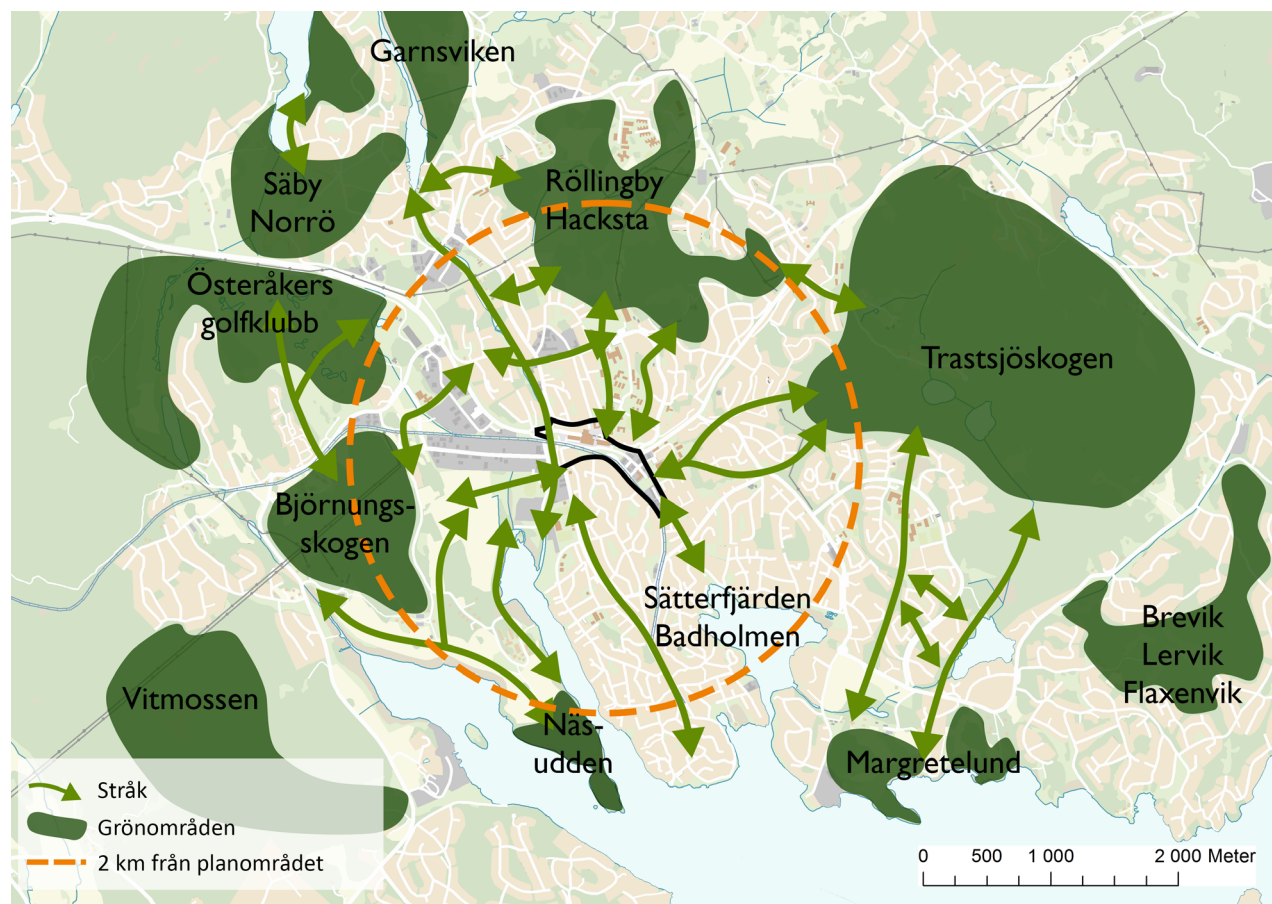
I Åkersberga med en omnejd av 5 km finns ett stort utbud av upplevelsevärden och möjlighet till fysisk aktivitet kopplade till natur och vatten. Exempel på detta är vackra strövområden vid Stavaviken och Norrö, Björnungsskogen, Träskmossen, Svinninge och Trastsjöskogen. Röllingbybackar, Margretelunds slott och Näsudden utgör värdefulla kultur- och naturmiljöer. Inom 5 km återfinns även ett antal bad- och friluftsanläggningar såsom Österskärs havsbad, Breviksbadet, 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, Röllingbybackar och Björnungsskogen.

Inom centrumområdet planeras inga nya friluftsplanläggningar. Dock tydliggörs omkringliggande upplevelsevärden

genom gröna entréer. Detta stärker kopplingen mellan centrala Åkersberga och strövområdena liksom andra natur- och vattenupplevelser.

Mer information om idrott och bad finns att läsa under avsnittet *Verksamheter och service*, på sida 57.



Karta 17. Gröna kopplingar och rekreations- och skogsområden med goda förutsättningar för biologisk mångfald kring centrala Åkersberga.



Offentlig utsmyckning

De offentliga miljöerna berikas av utsmyckning bland annat i form av konst, markbeläggning, belysningsarmaturer, vattenbetonade inslag och vegetation. Detta bidrar även 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.

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.



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



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 längsgående gator och barriärer balanseras upp genom nya och utvecklade tvärkopplingar för bil, gång- och cykeltrafik. Det utvecklade nätet bidrar till ett mer finmaskigt och flexibelt vägnät med fler alternativa vägval och kopplingar som förbättrar tillgängligheten och stärker Åkersbergas stadskaraktär.

Hållbart resande

De hållbara transportmedlen 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, vilket ses i karta 18. Transportsystemet är effektivt, hållbart och tillgängligt för alla.

Tunga fordon inom centrumområdet begränsas. För att åstadkomma detta behövs en hantering av varutransporter



Karta 18. Cykel- och kollektivtrafiknätet inom centrala Åkersberga och kopplingar till vägnätet utanför programområdet.

som syftar till att styra transporter till vissa vägar under specifika tider. Mer om detta kan läsas i PM Varutransporter (Sweco, 2018).



Kollektivtrafik och resecentrum

Åkersberga station utvecklas med ett nytt resecentrum som fungerar som bytespunkt för resor inom kommunen och regionen. Resecentrumet underlättar för kombinationsresor och effektiva byten mellan tåg, buss och cykel.

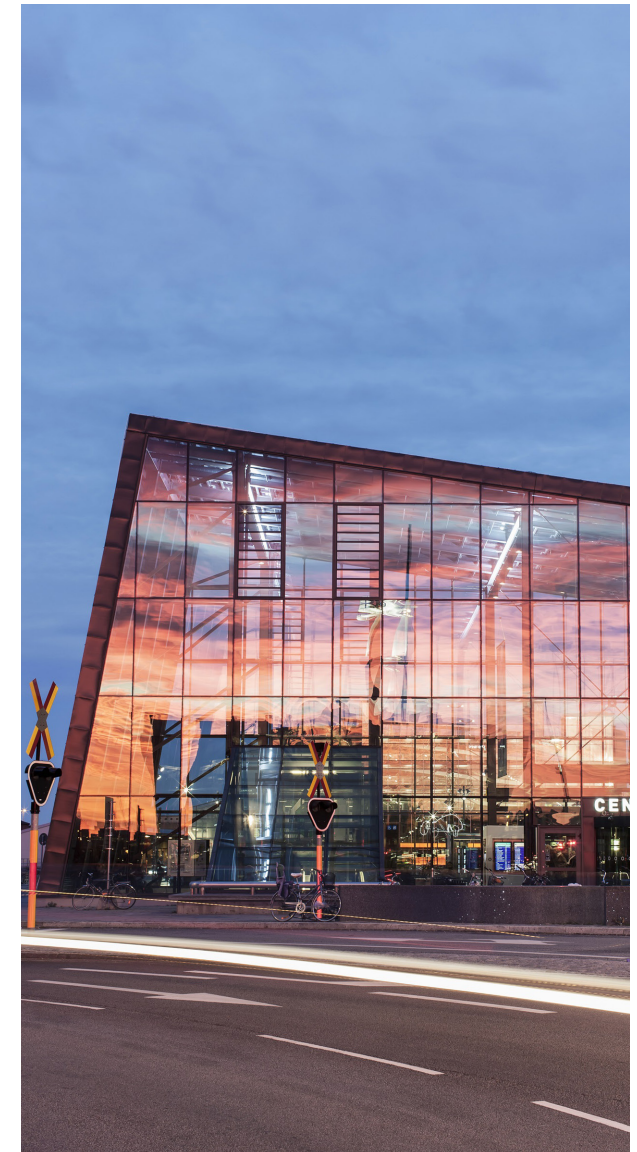
Att kommunens befolkning hela tiden ökar och med hänsyn till den förändrade trafikeringen inom området behöver kapaciteten för dagens bussterminal utökas. Trafikförvaltningen i Stockholms läns landsting genomför en modernisering av Roslagsbanan med utbyggnad av

dubbelspår och i samband med detta byggs Åkersberga station om till en trespårsstation.

Det nya resecentrumet bidrar till att göra stationsområdet till stadens nav. Det placeras där befintlig bussterminal ligger och byggnaden kommer att innehålla en bussterminal med dockningslösning där bussar angör direkt intill byggnad och där resenärer kan vänta inomhus. Dockningsterminalen bidrar till en stadsmässig station och tillåter resenärer att röra sig mellan stationen och terminalen under väderskydd. Cykelgarage integreras i den nya byggnaden eller anläggs som garage med uppgångar till bussar och tåg.



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.



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



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. Det är viktigt att vid framtida planering se fotgängare och cyklister som två olika trafikslag med skilda behov.

Biltrafik

Biltrafikens framkomlighet begränsas inom området genom att de gator som inte har funktion av infartsgata eller bussgata utformas efter gåendes och cyklisters villkor. Stationsvägen har gångfartsområde delar av sträckan, vilket innebär företräde för fotgängare samt en väsentligt lägre hastighet. För att ytterligare främja gång- och cykeltrafik mellan Stationstorget och stationen bör konsekvenserna av att på sikt begränsa biltrafiken ytterligare på Stationsvägen utredas vidare.

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 möta det framtida behovet av parkering på ett hållbart och effektivt sätt. Parkeringsplanen ska bland annat innehålla riktlinjer för parkering vid nybyggnation,



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



avgiftsreglering, förslag på effektiva och hållbara parkeringslösningar och effektiviserad markanvändning.



Exempel på väderskyddade cykelparkeringar i två våningar.

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 ramläsfunktion 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 dolda parkeringar. För en effektiv markanvändning och trivsam stadsmiljö behövs effektiva 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 nytillkommen bebyggelse löses boendeparkering på kvartersmark inom respektive kvarter. Viss kantstensparkering upplåts för korttidsangöring för gäster och 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.

Korttidsangöring för båtar

I kanalen utvecklas möjligheten för korttidsangöring för privata småbåtar. Detta förenklar för ankommande med båt att nå centrala Åkersberga och gör det möjligt för ”båtmänniskor” att uträtta 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.

Principer för bilparkering

- Ingen markparkering för effektiv markanvändning.
- Befintliga parkeringshus behålls och optimeras genom att samnyttjas med infartsparkering, parkeringshusen ses som mobilitetshus som innefattar flera olika trafikslag och mobilitets-tjänster
- Parkering för boende löses på kvartersmark.
- Viss kantstensparkering för korttidsangöring möjliggörs för gäster, besökare och rörelsehindrade.
- Låga parkeringstal kan erhållas med hjälp av olika mobilitetslösningar.



Gatornas funktion och karaktär

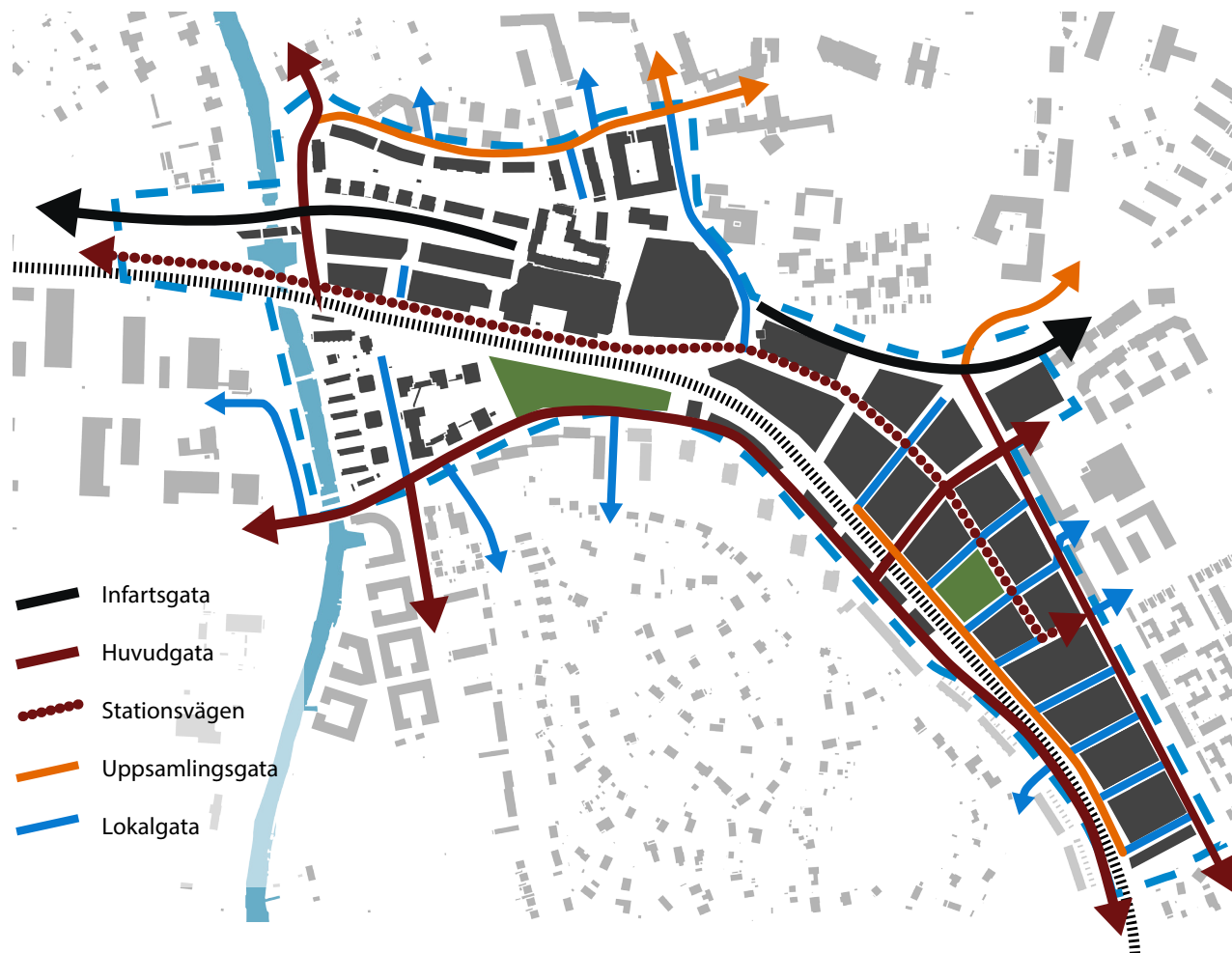
Centrumområdets gator har olika funktioner och karaktär. Karta 19 visar på gatornas hierarki inom centrumområdet. Gatunätet bidrar till ökad orienterbarhet vilket gör det lätt att hitta till olika målpunkter. Gatornas karaktär avspeglar tydligt var handel och service finns, var de trevliga promenadstråken ligger, var större flöden med biltrafik sträcker sig och vilka som är mindre kvartersgator. Den generella vägstrukturen har undersökts i bilaga *PM Trafik* genom att studera särskilt känsliga korsningar.

Infartsgata

Väg 276 är Åkersbergas infarts- och genomfartsväg. 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. 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.

Huvudgator, lokalgator och uppsamlingsgator

Inom programområdet finns två gatuprinciper, huvudgator och lokalgator. Huvudgatorna är stommen i vägnätet



Karta 19. Gator med olika karaktärer och funktioner inom centrumområdet.

och är utformade efter en högre trafikmängd och busstrafik med separerade cykelbanor och större trädplanteringar. Lokalgatorna utformas med lägre trafikmängder. På huvudgator och gator med busstrafik är körbanan bredare

än på lokalgatorna. På huvudgatorna är cykelbanor generellt separerade 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 huvudgatanätet och ska vara uppsamlande för alla trafikslag. Utifrån trafikmängder och vid förekomst av kollektivtrafik 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.



Exempel på täta stads kvarter om 3-4 våningar och trädplaneringar i gatan från Amsterdam, Nederländerna.

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 principsektionerna. Gångfartsområdet omgestaltas till förmån för gång- och cykeltrafikanter. Körbaneytan får samma markbeläggning som torgytan och planteringar och belysning signalerar att platsen i huvudsak är en torgyta snarare än en vägyta.

Nya och utvecklade kopplingar

Huvudstråk

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.

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 betydande 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 cyklister 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. På de sträckor där det är längre avstånd mellan gatukorsningarna är det viktigt att det finns siktlinjer och visuella strukturer. Detta gäller exempelvis utmed delar av Roslagsbanan.

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. Finmaskig busstrafik möjliggörs på Västra Banvägen, som ges ett mer stadsmässigt gaturum. En ny gång- och cykelväg stärker kopplingen mellan Åkersberga stadskärna, Kanalstaden, Tuna station och Österskär.

Passager över Roslagsbanan

Väster om programområdet tillåts biltrafiken, i och med Båthamnsvägens ersättning, passera under Roslagsbanans spår genom en tunnel. Via korsningen leds biltrafiken från väg 276 vidare ned mot Kanalstaden och Näsängen. Cirka 2 km öster om Åkersberga centrum finns en plankorsning över spåren vid Roslagsbanans station Tunagård. Ännu en

koppling för motortrafik över spåren inom programområdet är nödvändig för att minska Roslagsbanans barriäreffekter. Luffarbacken har pekats ut som en lämplig lokalisering av en passage över spåren då den avlastar trafiken på väg 276 och verkar sammankopplande för det övriga vägnätet (se bilaga *Centrumprogrammet – Trafikplanering*, 20180608, Sweco). Möjlig utformning ska utredas vidare under det fortsatta program- och planarbetet.

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

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 motiverar ett anläggande av en plankorsning för gång- och cykelväg vid Orionvägen.



en gångbro inklusive hiss. Vid Åkersberga station blir
Befintliga kopplingar över järnvägen, Luffarbacken och Neptunivägen samt föreslaget läge för ny koppling vid 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. Söder om järnvägsspåret tillkommer, vid Västra Banvägen, bebyggelse i en byggnadsrad på nuvarande parkeringsytor. I de västra delarna utvecklas bebyggelsen med ett nytt kvarter vid kanalen samt att den befintliga bebyggelsen förtätas.



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

Centrumområdet har goda förutsättningar för bostäder med olika upplåtelseformer och storlekar som lockar människor med olika preferenser och behov. Med avseende på det kollektivtrafikhärla 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.



Nya stadskvarter

Den tydligaste förändringen inom programområdet sker sydöst om Åkersberga centrum och vid det nya resecentrumet, vilket visas i karta 20. 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.

Söder om Roslagbanan möjliggörs förtätning på nuvarande parkeringsytor med smalare kvarter i en rad. Den täta stadsstrukturen i Åkersberga centrum tillskapas då på båda sidor spåren, vilket minskar upplevelsen av spåret som barriär.

Ny bebyggelse föreslås 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 bildar tillsammans med de övriga kvarteren en tydlig stadsfront för resenärer ankommande längs väg 276 norrifrån. Kvarteret, som har ett mycket bra annonsläge, skulle passa bra för kontor, verksamheter, handel och service.

De östra kvarteren 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. Alla byggnader i kvarteren 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 något högre än kvarteren längre bort från centrum, har även en större koncentration av verksamheter.

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 stärka Åkersbergas identitet och attraktivitet. De nya kvarteren har nära till kollektivtrafik, service, parker och vatten samtidigt som det ligger i en kvartersstruktur med 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.



Karta 20. Huvuddelen av den nya bebyggelsen tillkommer i form av nya stadskvarter, sydöst om Åkersberga centrum.



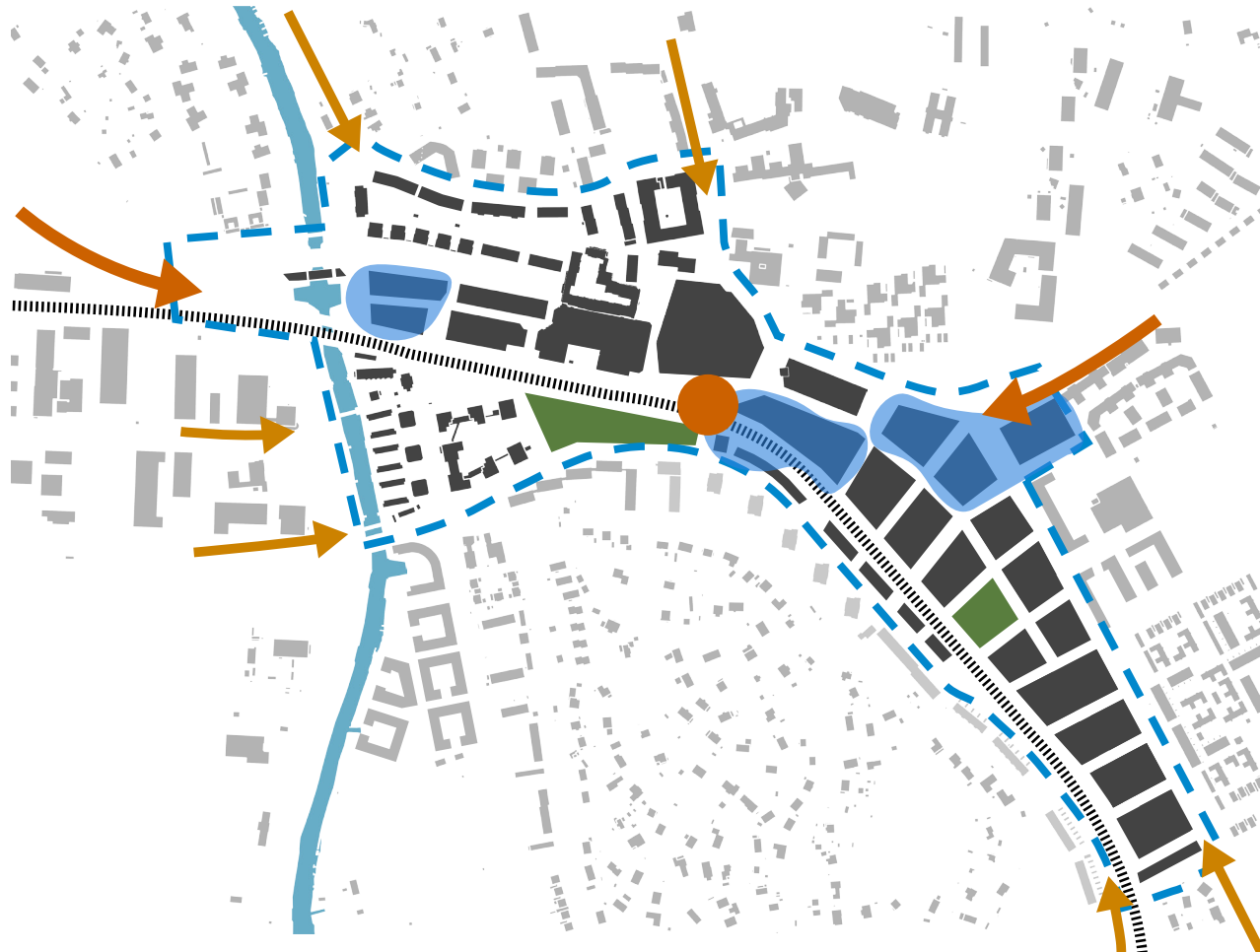
Stadskärnans entréer

Entréerna till centrumområdet, vilka ses i karta 21, har stor betydelse för planprogrammets avgränsning och utformning. Den nya bebyggelsen bidrar till en tydlig stadsmässig markering av stadskärnan och tydliggör entréerna till centrumområdet. Byggnader i särskilt synliga lägen utformas öppna och välkomnande. Dessa frontbyggnader utformas med särskilt hög arkitektonisk kvalitet och är representativa för stadskärnan som helhet.

Det finns vissa lägen inom området som lämpar sig väl för att skapa fondmotiv och stadsfront. De bästa lägena markeras i blått i karta 21 och utgörs av kvarteret närmast kanalen, bebyggelsen närmast rondellen öster om centrum samt det nya resecentrumet och bebyggelsen strax söder om järnvägsspåret.

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. Dessa ges extra hänsyn vid gestaltning, med extra 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 den tillkommande byggnaden söder om spåret öster om Järnvägparken, är viktig för att tydliggöra och markera de mest centrala delarna.



Karta 21. 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.

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 arbetsfällan fram till 2040 (med jämförelseåret 2010) utvecklas möjligheterna för etableringar i centrala Åkersberga. I kommunens översiktsplan pekas bland annat handel, lättare industri, offentlig service och företagsnära tjänster ut för särskilt fokus vad gäller kommunens näringslivsutveckling.

Planprogrammet medger lokaler i kollektivtrafikhärlägen med goda förutsättningar att utvecklas till en plats för framtidens tjänsteföretagande. Närheten till Stockholms universitet och Kungliga Tekniska Högskolan är en möjlighet 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 programrådets sydöstra del, som 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 förutsättningar för olika typer av etableringar.



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

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	Bör utredas
(offentlig service, besöksnäring m.m.)	

Ytor inom programområdet:

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





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 22 visar på en principiell nivå lägen som är särskilt prioriterade för handel och 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 resecentrumet 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 åtgärder såsom belysning och planteringar längs gatan.



Karta 22. 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*. I Åkersberga centrum finns även kommunens turistbyrå, *Information Österåker*.

Kring Kulturknuten prioriteras integration mellan bland annat hotell- och konferensverksamhet, teater, Folkets Hus och bibliotek i syfte att möjliggöra för samnyttjande av lokaler.



Berga teater, som är en del av Kulturknuten, finns intill programområdet.



Skolor och förskolor

I dagsläget finns varken skolor eller 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 ändmålet. Förskolor planeras 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 och att bostadsområdena ska vara tillgängliga och trygga. Parkeringar för anställda samordnas med övrig parkering. Ytor för hämtning och lämning löses smidigt och välplanerat och varumottagning sker separat från entréerna in till förskolan, 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 både inom programområdet samt i närliggande områden. I samband med att Åkersberga utvecklas mer stadsmässigt ska möjligheten att utveckla trygga och stimulerande förskolelösningar med kvalitativa inne- och utemiljöer utredas vidare, både inom centrumområdet och i närliggande områden. Även möjligheten att utveckla befintliga förskolor ska ses över.

Österåker ska vara den bästa skolkommunen i länet

– Österåkers kommuns översiktsplan 2040.

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 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. Mer om friluftsliv finns under avsnittet *En attraktiv offentlig miljö* på sida 41.



I närheten av programområdet finns flertalet badmöjligheter både utombus men även inomhus 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 kvartersstrukturen berör det befintliga ledningsnätet, vilket ses i karta 23, som behöver uppgraderas och uppdimensioneras.

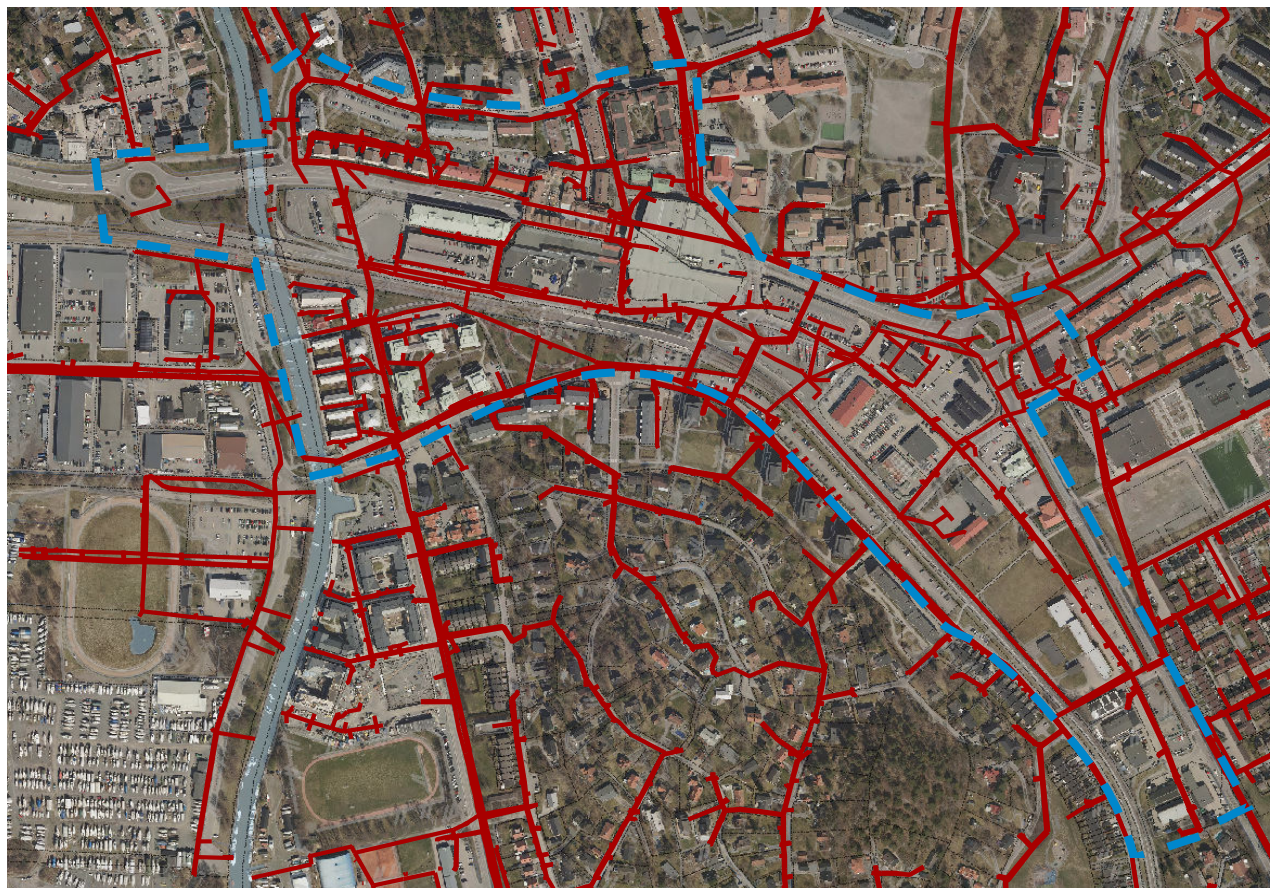
För att säkra vidare VA-utbyggnad bör de mest centrala delarna av planprogrammet komma tidigt i detaljplane-processen, enligt etappindelningen som presenteras på sida 62-63. Förberedelse för framtida ledningsomläggningar har redan skett i samband med ombyggnaden av Åkersberga station.

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 skyfallshantering är en viktig fråga att utreda vidare, liksom hur skelettjordar med trädtrader eller andra lösningar för dagvattenhantering kan samordnas med övrigt VA-nät. I samband med att ledningsnätet förnyas bör undersökas om möjligheten finns till bortledning av dagvatten utmed Stationsvägen, såväl som Västra Banvägen, och vidare ner mot kanalen, i stället för att som i dagsläget leda allt dagvatten via ledningsnät i Järnvägsparken.

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

även möjligheten att vända delar av dagvattenflödet mot sydost och Sätterfjärden utredas.



Karta 23. Befintligt ledningsnät inom och utanför programområdet.



Vatten 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 den nya exploateringen. 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.

Dagvatten

Programområdet ligger till stora delar inom verksamhetsområdet för dagvatten. Förtätningen av centrum bedöms inte medföra en ökning av andelen hårdgjorda ytor. Dagvattnet behöver så långt möjligt fördröjas och renas uppströms eller ledas bort innan det når centrumområdet.

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

Ett inriktningsbeslut krävs för vilka platser som bör sparas till dagvattenanläggningar, vilket förenklar för möjliga ledningsdragningar och projektering av anläggningar för rening i kommande skeden. I samband med ett inriktningsbeslut behövs markens värde ur detaljplanssynpunkt ses över när plats för dagvattenanläggning väljs. För att uppnå önskad målsättning för programområdet och en god status i recipienten Åkers kanal, bör fler lösningar som kan bidra till en bättre dagvattenhantering utredas ytterligare.

I kommande skeden bör hanteringen av trafikdagvattnet från väg 276 ses över. Idag leder Trafikverket dagvattnet från väg 276 till en pumpstation i tunnelns lågpunkt. Österåkers kommun äger pumpstationen och har en förbindelsepunkt till det allmänna dagvattennätet. Därifrån leds sedan dagvattnet orenat ut i Åkers kanal.

Utgångspunkten är att varje utbyggnadsetapp ska medföra att belastningen från programområdet minskar och därmed bidrar till att gällande miljökvalitetsnormer (MKN) för Åkerströmmen och Trälhavet långsiktigt kan uppfyllas.

Gröna gårdar, trädplantering och gröna tak bidrar till att fördröja och rena dagvattnet. Gröna tak bidrar även till positiva aspekter gällande temperaturreglering och biologisk mångfald. Trädplantering 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, och stämmer då överens med målsättningen för dagvattenhantering samt hållbarhet för programområdet.



Karta 24. I kartan markeras det tekniska tillrinningsområdet för det dagvatten som leds ut via programområdet och Järnvägsparken till kanalen, programområdet markerat i blått.



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

Som en del av kommunens klimat och sårbarhetsanalys har en skyfallskartering tagits fram (Structor Miljöbyrå 2015), som visar att dagvattennätet till stora delar är dimensionerat 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 klimatkfaktor på 25 % ska läggas på dimensionerande regn. Området består till stora delar av mäktiga lerjordar med mycket liten

infiltrationskapacitet. Vid skyfallskarteringen har ett 100-års regn studerats med avseende på intensitet och volym (se karta 25). Två problemområden utpekats i analysen; mellan Margretelundsvägen och Västra Banvägen samt längs med väg 276.

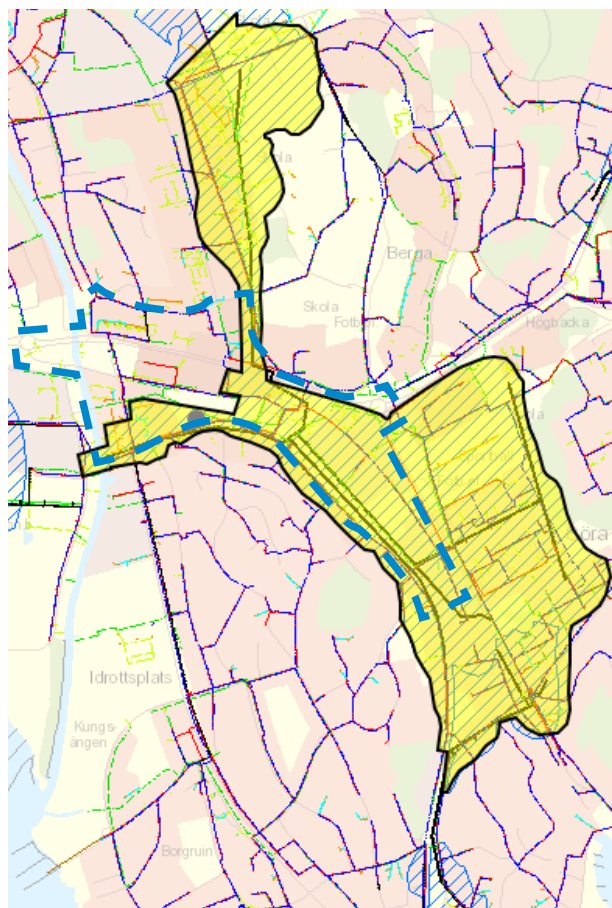
I fortsatt planering är det viktigt att beakta sekundära avrinningsvägar, områden för tillfällig översvämning och



Karta 25. Maximalt vattendjup (100-årsregn), där störst vattenansamlingar finns inom programområdets sydöstra del, där den blå färgen är som mörkast. Översvämningsrisken ställer krav på klimatanpassning vid ny bebyggelse som inte påverkar befintlig bebyggelse negativt.



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



Karta 26. Berga-Hacksta torrläggingsföretag, programområdet markerat i blått.

en väg förbi byggnader innan det når terrängens lågpunkt och senare recipient. Det behöver göras plats för anläggningar som kan fördröja stora nederbörds mängder inom programområdet. Ett äldre torrläggingsföretag som omfattar programområdet (se karta 26) 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. Även befintlig bebyggelse planeras att successivt ansluta till systemet. Val av system, antal terminaler och strategiska placeringar av dessa ska utredas vidare i det fortsatta planarbetet.

Förutsättningar för att inrätta en centralt belägen mottagning av mindre grovavfall, textilier, elavfall, farligt avfall samt återbruksprodukter från hushållen bör ses över. 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. I och med exploateringen kan återvinningsstationen även behöva utöka sin kapacitet eller kompletteras med ytterligare en station. Nära programområdet finns befintlig bebyggelse

i äldre flerbostadshus där det på grund av utrymmesbrist kan finnas fortsatt behov av återvinningsstationer. För framtida planering bör målsättningen för nya hus dock vara att ha sorteringsmöjligheter i eller i nära anslutning till byggnaden. Nya lägen och storlekar för stationer kommer att utredas närmare i det kommande arbetet med nya detaljplaner.

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 ställer kommunen krav på att uppvärmning sker med värmekälla med förnybar energi.

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

Etappindelning

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. Utvecklingen inom respektive etapp innebär inte att eventuell befintlig bebyggelse inom etappen görs om.

Kostnaderna för investeringar i infrastruktur fördelas mellan exploatörerna enligt principer i avsnittet om exploateringskostnader på sida 64.

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	50-100
D2	300-400
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.

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.

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

Etapp A

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

Etapp B1

Denna etapp, tillsammans med etapp B2, är viktig ur VA- och infrastrukturperspektiv. I denna etapp ingår bland annat ett nytt resecentrum och Stationstorget. Planstöd för detta är tidigast färdigt år 2022.

Etapp B2

Ur VA-perspektiv bör denna etapp genomföras parallellt med etapp B1. I denna etapp ingår Västra Banvägen där huvudmannaskapet för allmän platsmark föreslås övergå från enskilt till kommunalt och gång- och cykelnätet förbättras.

Etapp C

I denna etapp ingår förtätning kring det västra parkeringshuset och den västra centrumbyggnaden.

Etapp D1

I denna etapp ingår en möjlig förtätning på de befintliga parkeringsytorna längs Västra Banvägen.

Etapp D2 och D3

I dessa etapper ingår möjlig utveckling på privat mark med kvartersbebyggelse, med bostäder samt lokaler och kontor. Extra viktigt är att hantera översvämningsriskerna och hantering av dagvatten vid skyfall.



Karta 27. Förslag på etappindelning. 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.



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 den del av Västra Banvägen som ligger mellan Österskärsvägen och Neptunivägen och gångpassagen mellan Folkets Hus och västra parkeringshuset.

Österåkersvatten AB kommer vara huvudman för ledningsnätet avseende vatten, avlopp 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 och exploatören i samband med att detaljplanen antas.

Kommunalt ägd mark som avses bli kvartersmark avses att säljas till en exploatör för genomförande. 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. 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 klargöras innan detaljplaneläggning påbörjas.

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

Kostnaderna för de allmänna anläggningar som behövs för VA- och dagvattenhantering finansieras genom Roslagsvattens VA-taxa. Dock ska sådana kostnader som föranleds av en ny exploatering, till exempel flytt av befintliga VA-ledningar, finansieras normalt genom exploatören.





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 detaljpanelläggning.

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 så som 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.

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.

Ett antal frågor har lösningar som återstår att fördjupas inom ramen för programarbetet. Andra frågor bör utredas först under detaljpanelläggningen. Under programarbetet har utredningar för att hitta lösningar på bland annat följande frågor påbörjats och fortlöper parallellt med det fortsatta planarbetet:

- Åtgärdsplan för föroreningar i mark och vatten
- Klimatanpassning
- Mer detaljerade lösningar för hantering av VA och dagvatten
- Lokalisering och former för skola och förskola, inom och utanför programområdet
- Utreda lämpliga strategier för avfallslösning
- Fördjupad hållbarhetsbedömning och hållbarhetsprogram

Frågor som kan vänta till detaljplaneskedet är avgränsningar för detaljpanelläggningen och ett mer detaljerat upplägg för detaljplaneetapper, hantering av buller samt övriga frågor som vanligtvis hanteras inom ramen för detaljplanearbetet.

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 till verklighet behöver hållbarhet vara en röd tråd i alla led; programskede, detaljplanering, avtal och genomförande.

Utvecklingen av Åkersberga centrum 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 avses vissa aspekter beaktas i utredningar samt i en fördjupad hållbarhetsbedömning. Exempel på dessa aspekter är klimatpåverkan och påverkan på värdefulla och skyddsvärda arter. En bedömning av eventuell påverkan på dessa aspekter ska göras till dess att planprogrammet godkänns. Särskilt höga krav ställs på att utreda följande:

- Förslag till dagvattenhantering ska beskrivas med en utförlighet som gör det möjligt att bedöma om miljökvalitetsnormer för vatten blir möjligt att uppnå om programmet genomförs. Det ska framgå att tillräckliga ytor för dagvattenhanteringen kan reserveras inom programområdet eller säkerställas utanför området och att föreslagna tekniska lösningar är rimliga.
- Förslag till klimatanpassningsåtgärder ska beskrivas med en utförlighet som gör det möjligt att bedöma ifall godtagbart skydd mot översvämningar, skyfall, höga vattenstånd och skred går att uppnå för bebyggelse och samhällsfunktioner inom programområdet. En sådan bedömning ska också utföras i anslutning till programarbetet.
- Inför godkännande ska programmet redovisa konsekvenser för biologisk mångfald i och i anslutning till Åkers kanal. Konsekvenser av föreslagna teknik för dagvattenrening och klimatanpassning ska ingå. Konsekvenser för lagskyddade arter ska särskilt utredas.
- Programmet ska beskriva en plan för hur markföroreningar inom området ska hanteras, så att programförslaget kan genomföras så att läckage av föroreningar till vatten och grundvatten kan undvikas och påverkan på människors hälsa kan begränsas till acceptabla nivåer. Konsekvenserna av den föreslagna planen ska beskrivas.

- Programmet ska beskriva metoder för att uppnå god säkerhet längs järnvägen och i anslutning till transportleder för farligt gods.
- Programmet ska redovisa hur barnperspektivet beaktas, bland annat vad gäller barns rörlighet, tillgången till lektytor och tillgången till förskolor.

Konsekvenser ska beskrivas inom ramen för en utvecklad hållbarhetsbedömning.

Undersökningar (behovsbedömningar) ska göras för varje enskild detaljplan och där utvecklingen bedöms innebära betydande miljöpåverkan ska miljöbedömningar genomföras i enlighet med 6 kap. 9 § miljöbalken.

I kommande avsnitt beskrivs i en hållbarhetsbedömning hur planprogrammet svarar mot olika hållbarhetsperspektiv. Inledningsvis presenteras en värdering som sammanfattar programmets påverkan på olika hållbarhetsfaktorer.

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.

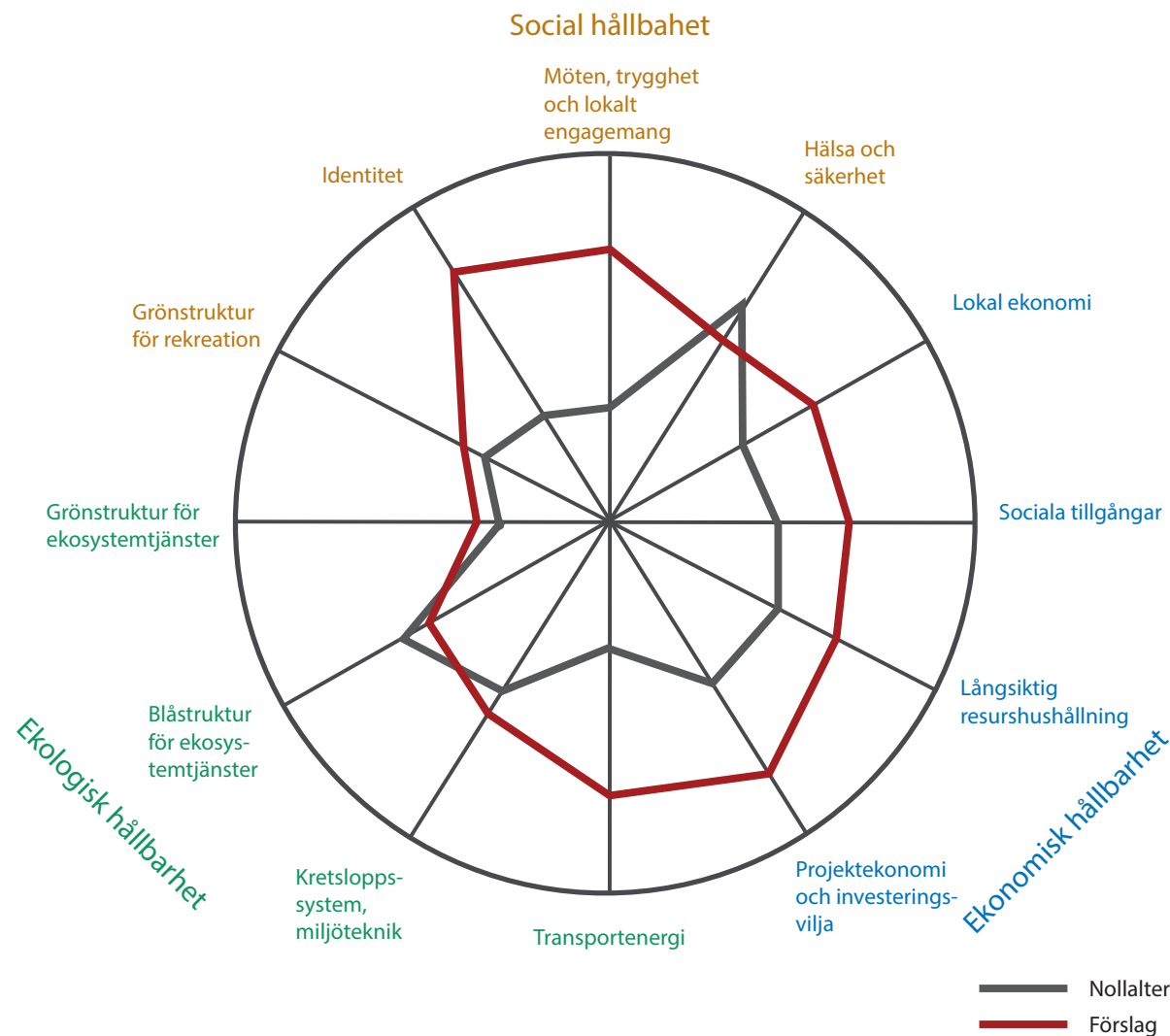


Hållbarhetsbedömning

Värderosen är ett verktyg, 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.

Programförslagets främsta styrkor

Programförslaget ger tydliga riktlinjer för att utveckla möjligheterna för stadsliv, det vill säga möten, trygghet och lokalt engagemang. Fokus på bland annat promenadbara 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 närheten till stationen väntas programförslaget leda till en betydande ökning av *Investeringsviljan*. Ett effektivt nyttjande av infrastruktur som station, vägar och VA, liksom



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



en effektiv markanvändning, bedöms kunna utgöra en god *Långsiktig resurshushållning*. 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 blir begränsat och att kraven på dagvattenrening ökar. Det begränsar värdena för hållbarhet i faktorerna *Blåstruktur för ekosystemtjänster* och *Grönstruktur för ekosystemtjänster*.

Social hållbarhet

Grönstruktur för rekreation

Faktorn gynnas främst av möjligheterna för människor att snabbt nå centrala parker, liksom stadsnära strövmråden. Faktorn begränsas av bristen på gröna stadsrum och större parker inom programområdet.

Förslaget innebär att möjligheterna till rekreation och friluftsliv utvecklas, främst genom effektiva kopplingar till omgivande friluftsområden och promenadstråk. Inom programområdet finns idag endast två större grönområden och parker; Stadsparken och Järnvägsparken. Programmet föreslår ytterligare en park, men prioriterar i övrigt ny bebyggelse med bostäder och verksamheter framför fler

parker. Inom programområdet förstärks grönstrukturen, bland annat genom att andelen iordningställda grönytor som parkmark och bostadsgårdar ökar i jämförelse med idag. Dock ökar besöksstryck och slitage med ökad befolkning och fler verksamheter. Gatustrukturen utvecklas med fler kopplingar till omgivande natur och grönområden. Trädplanteringar på alla gator knyter samman parker och torg och stärker intrycket av en grönare stad. Kopplingen mellan centrala Åkersberga och Stadspark Åkers kanal utvecklas med ett tydligt gångstråk och ytor för möten och sociala aktiviteter vid vattnet.

Invånare i stadsdelen kommer att högst ha cirka 300 m till någon av parkerna, som dock är relativt små, eller 500 m till större parker utanför programområdet. Avståndet till närmaste strövmråde blir drygt 1 km (Hackstaskogen)





eller cirka 1,5 km (Trastsjösåken och Björnungeskåken), vilket är samma avstånd som i dagsläget. Tillgången till grönytor bedöms bli godtagbar. Närhet till idrottsanläggningar inom cykel- och gångavstånd från centrum är också en viktig del av den sociala hållbarheten.

Kulturmiljö och identitet

Faktorn gynnas främst av möjligheterna att utveckla en stadskärna med karaktär, där ny bebyggelse vävs samman med befintlig, liksom av möjligheterna att knyta an till vattnet. Faktorn begränsas främst av befintliga barriärer.

Förslaget ger betydande möjligheter att utveckla en tydlig identitet åt Åkersberga, där stadsliv och allmänna platser, liksom kontakten med vattnet, utgör en viktig del. Med många människor i rörelse och stor genomströmning finns också möjligheter att utveckla ett aktivt kulturliv, utöver de många aktiviteter som redan finns.

Stadsdelens identitet kommer att utvecklas från förort till småstad. Med kopplingar till kanalen och skårgården knyts den nya identiteten till gamla bärande element. Samtidigt kommer den äldre bebyggelsen med ursprung i förortscentrum att mista en del av sitt sammanhang och hamna i skuggan av kvartersstaden. Här prioriteras sociala och miljömässiga värden framför kulturmiljö kopplad till äldre centrum.

Kanalen väntas kunna utvecklas i sin betydelse som identitetsbärare, liksom kopplingarna till Tunafjärden via Kanalstaden.

Genom en omsorgsfull gestaltning av de offentliga platserna skapas värdefulla platser att besöka och vara på där de boende också kan känna en delaktighet och en stolthet över staden. Konst ska vara en av identitetsbärarna på allmänna platser.

Möten, trygghet och lokalt engagemang

Faktorn gynnas av den föreslagna strukturen med ett finmaskigt, tillgängligt och tryggt gatunät som gynnar folkliv i gaturummet. Förslaget medger också ett antal nya mötesplatser av hög kvalitet liksom en betydande ökning av invånarantalet. Tillgången på mötesplatser och aktiva gaturum, liksom tillgången till

kvartersgemensamma ytor, kan ge möjligheter till lokalt engagemang. Faktorn begränsas främst av vägar, järnvägar och storskaliga byggnader som begränsar tillgängligheten.

Förslaget innebär en betydande utveckling av stadsdelens möjligheter till möten och till trygga promenader och vistelse. Med fler attraktiva mötesplatser och fler kvartersgårdar ökar förutsättningarna för lokalt engagemang. Det som begränsar möjligheterna att utveckla faktorerna är ett antal befintliga kvarter där det kan bli svårt att anordna levande bottenvåningar med trygghetsskapande fasader.



Bebyggelse, anööringsplatser och sittplatser längs Åkers kanal.



Inom området finns mötesplatser på Storängstorget och i Järnvägsparken och nya tillkommer på Stationstorget, i nya kvartersparken och vid kanalen. Mer grönska och tillgång till parker och mötesplatser ökar trivsel och känslan för staden.

Genomströmningen av boende, besökare och resenärer från stationsområdet skapar möjligheter för nya möten och ökar tryggheten inom området. Kvartersstrukturen och byggnadernas utformning är småskalig, vilket skapar god orienterbarhet och hög upplevd trygghet. Entréer till både byggnader och området i stort görs tydliga och förslaget har en tydlig ambition att minska antalet platser som upplevs som otrygga.

En variation av upplåtelseformer och bostadstyper ger goda förutsättningar för en befolkning med varierande ekonomiska förutsättningar och socioekonomisk bakgrund. Det är en viktig aspekt för att åstadkomma ett tryggt och väl fungerande samhälle, där olika erfarenheter möter varandra. Att bostäder varvas med verksamheter ger också en spridning av aktivitet under dygnets timmar, vilket ökar områdets förutsättningar för trygghet.

Hälsa och säkerhet

Faktorn gynnas främst av den struktur som gynnar promenader och cykling och som gynnar folkhälsan. Kvartersstrukturen ger möjligheter till bostäder med god ljudmiljö. Närheten till hav och grönska ger tillgång till bays- och parker som bidrar till god luftmiljö. Faktorn begränsas av stadslivets "baksidor" med buller, luftföroreningar, risker för farligt gods och trafikolyckor. Stadsdelen kommer också att behöva hantera risker för översvämningar.

Stadsdelen bygger på en struktur som gynnar promenader och cykling, vilket är positivt för folkhälsan. Förbättrade gång och cykelstråk ökar möjligheten till att välja bort bilen. Minskad biltrafik förbättrar luftkvaliteten och bullersituationen och ökar trafiksäkerheten framförallt för barnen. Inom stationsområdet skapas en mötesplats samtidigt som tillgängligheten till alla trafikslag ska öka. Det behövs flera styrande åtgärder för att kunna nå målet att minska biltrafiken.

Luftkvaliteten i Åkersberga är relativt god. De luftföroreningar som finns härrör i huvudsak från vägtrafiken och då främst från väg 276. Halterna av kvävedioxider och koldioxid minskar i framtiden tack vare förbättrade bränslen och motorer, men samtidigt ökar antalet fordon. Partikelhalten i stadsluften är kopplat till däckslitage, andel dubbdäck och utformningen av gaturummet. I nuläget överskrider inte miljökvalitetsnormerna för luft inom området, men det finns en hälsorisk även vid lägre halter av partiklar och framförallt för de små partiklarna som genereras av trafiken, särskilt för barn. Grönstrukturen kan i viss utsträckning fånga upp partiklar och luftföroreningar men det är under vegetationsperioden och halten partiklar är högst under vinterhalvåret på grund av dubbdäck och halkbekämpning. Generellt sett är utvärderingen av luftföroreningar god inom Åkersberga, då gaturummen är relativt breda och bitvis enkelsidiga. I samband med att detaljplaner tas fram ska teoretiska beräkningar av luftkvaliteten göras. En god luftkvalitet ska säkerställas genom omsorgsfull placering och utformning av bebyggelse och gaturum samt en styrning av trafikflöden till gator som tål en större belastning med avseende på luftkvaliteten.

Bullernivåer i städer är en viktig aspekt för människors hälsa. I Boverkets byggregler samt i miljöbalkens Bullerförordning finns krav på vilka bullernivåer som accepteras vid ny bebyggelse. I vissa fall kan det dock vara motiverat att göra avsteg från dessa. Avvägningar mellan kraven på ljudnivå och andra intressen bör kunna övervägas i centrala delar av städer och större tätorter med bebyggelse av stadskaraktär, till exempel ordnad kvartersstruktur och vid tät bebyggelse längs kollektivtrafikstråk och vid lastning. Kvartersstrukturen ger förutsättningar att ge de flesta bostäder en tyst sida där sovrum kan förläggas.

Tyréns har gjort en kartläggning över vägtrafikbuller i kommunen och de dominanta ljudkällorna utgörs av väg 276 och Roslagsbanan. De högsta beräknade ljudnivåerna från vägtrafiken finns vid in- och utfarterna till centrum.

Ljudmiljön kan förbättras genom bullerskärmar vid ljudkällorna, utformning av gaturum, vägbeläggning och avskärmande byggnader mot hårt trafikerade vägar. I det





fortsatta arbetet bör säkerställas att den slutliga bebyggelsen genom yttre och inre åtgärder kan utformas så att kraven i Boverkets byggregler och Bullerförordningen uppfylls.

Inom planområdet finns ett antal platser med tidigare eller befintliga verksamheter vilka kan ha orsakat markföroreningar. Inom de östra delarna har det funnits ett flertal verksamheter, vissa fortfarande aktiva, som kan ha gett upphov till föroreningar. I den mest centrala delen finns uppgifter om kemptvätt och läkarmottagning. I området närmast Åkers kanal har det bland annat funnits en bensinstation.

I samband med att marken i stora delar av planområdet kommer att ändras från mindre känslig markanvändning (MKN) till känslig markanvändning (KM) behöver eventuella markföroreningar utredas och omhändertas för att minimera miljö- och hälsorisker. Föroreningarna kommer att omhändertas så de inte utgör risk för människors hälsa.

Väg 276 är en sekundär transportled för farligt gods, där de tunga transporterna utgör cirka 7 % av de totala transporterna. Andelen farligt godstransporter utgör dock en betydligt lägre procentsats. De sekundära lederna är endast avsedda för lokala transporter av farligt gods från och till de primära transportlederna och får inte användas för genomfartstrafik.

Programförslaget illustrerar ny bebyggelse inom skyddsavståndet från både väg 276 och Roslagsbanan. Bebyggelsen ingår som en viktig förutsättning för att skapa en tät och god stadsmiljö och ett effektivt utnyttjande av det centrala

läget nära kollektivtrafik. Detta bedöms kräva särskilda skyddsåtgärder och en riskanalys har tagits fram med förslag på aktuella byggnadstekniska åtgärder.

Programområdet berörs av risker för översvämningar från såväl kanal och hav som skyfall. Åtgärder planeras som ska kunna hindra dessa översvämningar.

Ekologisk hållbarhet

Transporter

Faktorn gynnas av den föreslagna strukturen med hög orienterbarhet och tillgänglighet, vilket gynnar promenader och cykel, samt god koppling till spårstation och bussterminal. Faktorn begränsas främst av de barriärer, väg 276, järnvägen och kanalen, som hindrar tillgängligheten.

Planprogrammet föreslår en tätare stadsstruktur där kollektiv-, cykel- och gångtrafik får företräde. Målet är att minska det individuella resandet med personbil. Transportbehovet minskar när det är nära till det som vi behöver i vardagen.

Boende inom programområdet kommer som längst att ha 400 m till resecentrum med goda tåg- och bussförbindelser för både lokala och regionala resor. Cykelparkeringar ska finnas i anslutning till de nya bostäderna men också med tillräcklig kapacitet och god kvalitet vid resecentrum. Genom att möjliggöra kontorslokaler för distansarbete och utrymmen för professionella möten kan transportbehovet i arbetslivet minska.

Antalet parkeringsplatser för bostäder föreslås vara färre jämfört med andra områden och det ska istället finnas gott om plats för cykelparkering. Det ska vara möjligt att bo i Åkersberga stad utan bil, med tanke på områdets centrala läge och direkta närhet till kollektivtrafik. Tillgång till bilpool och laddningsstationer för elbilar ska gynna delat ägande och fossilfria biltransporter.

Områden kring torg och parker där biltrafiken begränsas skapas attraktiva mötesplatser med lägre bullernivå och trygghet för rörliga barn.

Miljöanpassat byggande och kretslopp

Faktorn gynnas av högt ställda ambitioner för miljöanpassat byggande och kretslopp, i kombination med att kommunen och kommunala bolag äger en stor del av marken i området. Den begränsas av den befintliga bebyggelsen och infrastrukturen som försvårar vissa lösningar.

Ny bebyggelse kommer att kunna förses med fjärrvärme från värmeverket på Sandkilsvägen. Det producerar värme med uteslutande förnybara bränslen och modern reningsteknik. Från 2021 införs krav på att nya byggnader ska vara lågenergihus vilket kommer att leda till ett mer energieffektivt byggande med bättre isolering och minskat behov av energitillförsel. Byggnadsmaterial ska förespråkas utifrån målet att skapa en sund inomhusmiljö men också med syftet att begränsa klimatpåverkan. Som ett exempel har betong en betydligt större klimatpåverkan ur ett livscykelperspektiv än trä.

Energismart teknik ska förespråkas för belysning och styrning av ventilation, värme och kyla. Genom individuell



mätning av till exempel varmvatten och värme skapas förutsättningar för att leva hållbart och ekonomiskt. Solpaneler kan integreras i byggnadsmaterial eller placeras på lämpliga takytor och kan ge ett värdefullt tillskott till förbrukningen av fastighetsel för belysning, ventilationsaggregat och liknande. Behovet av kylning kommer att öka med klimatförändringarna vilket också kommer att kräva plats och genomtänkta energilösningar.

Genom att använda olika typer av miljöcertifieringar av byggnader beaktas och tydliggörs både val av byggnadsmaterial, energianvändningen och inomhusmiljön.

Skärpta mål för återvinning, matavfallsinsamling och minskade avfallsmängder på nationell och lokal nivå förutsätter att det i nya områden byggs in ett effektivt system för sortering och hämtning av olika avfallsfraktioner och återvinningsmaterial nära bostäderna.

Grön- och blåstruktur för ekosystemtjänster

Faktorerna gynnas främst av de planteringar som planeras i stadsdelen liksom den tillkommande parken, samt den dagvattenhantering som planeras. De begränsas främst av bristen på ytor för etablering av grönska eller vatten, samtidigt som behovet av dagvattenrening och klimatanpassning ökar med ny bebyggelse.

Andelen gröna ytor med god kvalitet ökar inom planområdet och det bidrar till en positiv upplevelse av Åkersberga stad samtidigt som olika ekosystemtjänster tillgodoses. Vegetationsytor, grönytor och trädalléer i gaturummet verkar bullerdämpande och bidrar med skuggning. Växtligheten med sina planteringsgröpar hjälper till att utjämna dagvattenflöden genom fördröjning och rena vattnet innan dagvattnet når dagvattenledningar och slutligen recipienten. Med rätt utformning kan växtbäddar, trädplanteringar och dammar vara avgörande för att kunna klara dagvattenhantering inom området. Med val av rätt växtsorter, gärna bärande buskar och träd samt nektarrika växter, och placering kan det gröna bidra till både luftrening och biologisk mångfald. Under förutsättning att parkerna planeras för att innehålla vegetation som lockar till sig pollinerande insekter kan även ekosystemtjänsten pollinering fungera. Där det är möjligt ska gröna spridningsstråk bevaras och nya skapas för att området ska ha ett utbyte med närliggande större grönområden.

Det kan finnas plats för stadsodling i mindre skala antingen i anslutning till programområdet eller på lämpliga ytor som inte brukas till annat. Stadsodling har ofta





karaktären av tillfälliga odlingar i tråg och pallkragar och bygger på att det finns ett engagemang hos boende i närheten.

Gatusektioner med trädplanteringar och parker ska anläggas så att de bidrar till flödesutjämning och rening av dagvatten inom planområdet. Gröna tak och väggar är både temperaturutjämmande och positivt för omhändertagandet av dagvatten samtidigt som det ger ett positivt inslag i stadsmiljön.

Fisket i kanalen bidrar till rekreation och till att förstärka kontakten med havet. En förbättrad vattenkvalitet genom bland annat minskad påverkan från dagvatten är en förutsättning för att vi ska klara miljö kvalitetsnormerna och få ett friskt vatten som rinner genom Åkersberga stad.

Ekonomisk hållbarhet

Lokala verksamheter och lokal ekonomi

Faktorn gynnas av ett stort utbud av lokaler, såväl nya som befintliga, i en struktur med hög tillgänglighet för kunder och med hög attraktivitet. Närheten till järnvägsstationen har stor betydelse. Faktorn begränsas till viss del av storskaliga lokaler och väg och järnväg som begränsar tillgängligheten.

Programförslaget möjliggör en blandad bebyggelse och skapar utrymme för lokala verksamheter och service. Nya verksamhetslokaler planeras i en stor andel av de nya kvarterens bottenvåningar, samtidigt som befintliga lokaler huvudsakligen får attraktivare lägen och kan nås av fler kunder.

Betoningen på människor som går och cyklar gynnar den lokala handeln. Med ett större underlag av människor lokalt och ett mer orienterbart och tryggt gatunät för alla väntas kundunderlaget öka.

Närheten till järnvägsstationen är den viktigaste lokaliseringsfaktorn för kontorsverksamheter. Med en attraktiv stadskärna, knuten till vattnet och nära stationen, bedöms lokalerna vara intressanta för etablering av kontor. Stadsdelens attraktivitet, funktionsblandning och aktiviteter väntas kunna ge upphov till en kreativ miljö som kan locka olika kreativa verksamheter.

Sociala tillgångar

Faktorn gynnas av möjligheterna till en stor variation av bostadstyper, med möjligheter till en blandning av människor och ett högt socialt kapital. Stor tillgång till samhällets livschanser och service ger möjligheter till utväxling av det sociala kapitalet. Faktorn gynnas också av hög tillgänglighet och att gång- och cykeltrafik gynnas. Faktorn missgynnas främst av risken för att nya bostäder kan komma att bli relativt dyra.

Programområdet kommer innehålla en vid blandning av olika sorters bostäder med variation i såväl storlek som upplåtelseform, samt nya och gamla bostäder. Det finns goda förutsättningar för att stadsdelen kan rymma ett stort socialt kapital med en blandning av utbildningar, kunskaper och erfarenheter. Invånarna kommer också att ha nära till goda mötesplatser, liksom till samhällets livschanser i form av utbildningsmöjligheter, arbetsplatser, kollektivtrafik, service och kultur, vilket ger förutsättningar för att ge utväxling på det sociala kapitalet. När människor ges möjlighet att utvecklas och engagerar sig i samhälle och

näringsliv, stimuleras såväl närings ekonomi som samhällsekonomin i stort.

Prioriteringen av gång- och cykeltrafik samt tillgänglighetsanpassning av mötesplatser och lokaler ger förutsättningar för en jämställd stadsmiljö.

Långsiktig resurshushållning

Faktorn gynnas av att förslaget är helt integrerat med omgivande stadsdelar och ger möjligheter att samutnyttja infrastruktur och service mellan stadsdelarna. Den gynnas också av en effektiv markanvändning och möjligheterna till god kollektivtrafik. Den begränsas av bristen på ekosystemtjänster, vilket begränsar stadens resiliens och medför höga kostnader för att motverka klimatförändringarnas effekter och rena dagvatten.

Programområdet får en mer effektiv markanvändning jämfört med idag och skapar kostnadseffektiva förutsättningar för en förbättrad infrastruktur, grönstruktur och gestaltning. Kvarterstrukturen medger en effektiv markanvändning med en låg andel trafikytor och en låg andel socialt ”oanvändbara” ytor, som är otrygga eller saknar syfte eller attraktivitet.

I stadsdelen bevaras och nyskapas möjligheter för att i någon mån utveckla ekosystemtjänster som gynnar oss människor och den biologiska mångfalden.

Strukturen är mycket väl integrerad i omgivande stadsdelar och bidrar med flera nya kopplingar över järnvägen. Detta gör det möjligt att samutnyttja service och verksamheter mellan de centrala stadsdelarna på ett effektivt sätt. Den föreslagna täta bebyggelsen, huvudsakligen i kvartersform,



ger förutsättningar för en kostnadseffektiv infrastruktur. Stadsdelen kan i mycket hög grad försörjas med energi- och yteffektiv kollektivtrafik.

Projektekonomi och investeringsvilja

Faktorn gynnas av att strukturen ger förutsättningar för attraktiva bostäder och goda investeringsmöjligheter och en effektiv markanvändning i ett centralt läge med väl utvecklad befintlig infrastruktur. Den begränsas av väntade kostnader för klimatanpassning och sanering av förorenad mark.

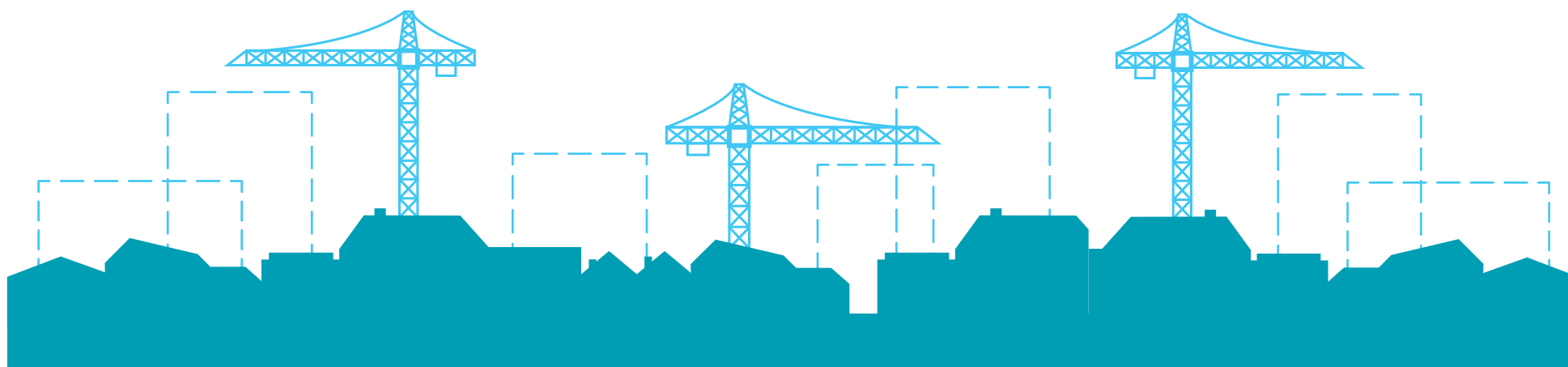
Dåliga grundläggningsförhållanden kommer att kräva markstabilisering inför byggnation. Det är inte ovanligt i kommunen men kan leda till ökade anläggningskostnader. Grundläggning för att minska risken för översvämning samt att lämna plats för dagvattensystem med tillräcklig kapacitet kommer att medföra kostnader.

Även sanering av misstänkta markföroreningar från bland annat bilverkstad och brandstation påverkar projektekonomin negativt men leder till en minskad risk för spridning av föroreningar och en långsiktig förbättring av miljön. Även åtgärder för att minska buller och påverkan från trafiken medför ökade kostnader men leder till minskade hälsorisker för fler människor.

Inom planområdet är det i övrigt förhållandevis låga tröskelinvesteringar då det finns en infrastruktur att bygga vidare på, som tillåter en flexibel etappindelning av utbyggnadsområden. Att bygga centralt är mer lönsamt än i mer periferera lägen i kommunen. Det är en ekonomisk fördel att kunna bygga i nära anslutning till kollektivtrafik och befintlig service och infrastruktur.

I det aktuella området tillvaratas närheten till vatten och natur samt utbudet av service och kollektivtrafik vid utvecklingen av platsens identitet. Detta kan komma att öka attraktiviteten för investeringar i mark, bostäder och verksamhetslokaler i området.

Programområdet erbjuder de stadskvaliteter som bevisligen ökar bostadsköparens betalningsvilja, vilket i sin tur ökar investeringsviljan hos entreprenörer. Dessa är: närhet till spårstation, urbana kvaliteter, stadsstruktur med kvartersform, närhet till vatten, närhet till park samt finmaskigt och tillgängligt gatunät. Närheten till Stockholm påverkar också betalningsviljan. Även om Åkersberga ligger en bit från Stockholms city, kommer stationen i framtiden att erbjuda en direkt tågförbindelse till Stockholm C.





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), Österåkers 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

- PM Parkering – Underlag till program för Åkersberga stad (2016-05-03), & Rundquist och Ramböll.
- PM Trafik – Underlag till program för Åkersberga stad – centrumområdet (2016-09-13), & Rundquist och Ramböll.
- PM Varutransporter (2018-05-21), Sweco.
- Riskanalys över centrala Åkersberga (2018), Ramböll.
- Sammanfattande PM, VA-utredning Åkersberga Stad – centrumområdet (2018-06-15), Sweco.
- VA- och dagvattenutredning Åkersberga (2018-11-19), Sweco.
- Skyfallskartering Åkersberga (december 2015), DHI & Structor.
- Trygghetsmätning Österåkers kommun (2013), Stiftelsen Tryggare Sverige.
- Centrumprogrammet – Trafikplanering (2018-06-08), Sweco.
- Trafiköversyn Åkersberga (2013-10-15), Stockholms läns landsting.
- Sammanfattning av svar från medborgardialog om utvecklingen av centrala Åkersberga från enkät och intervjuer under vintern 2013 (2013), Österåkers kommun.
- Behovsbedömning för planprogrammet för Åkersberga stad (2018-11-13), Österåkers kommun.
- Behovsbedömning för planprogrammet för Åkersberga stad, bilaga (2018-11-13), Österåkers kommun.
- Stadsbyggnadskoncept för Åkersberga stad – centrumområdet (december 2014), & Rundquist, Ramböll, Iterio och Österåkers kommun.

