

SAMHÄLLSUTVECKLINGSKONTORET

Maja Skoog/ Linnea Silfverdal

## Detaljplan för Västra Roslags-Näsby, Roslags-Näsby

### HANDLÄGGNING

Detaljplanen handläggs med normalt planförfarande. Plansamrådet har föregåtts av ett programskede. Yttranden från programsamrådet finns sammanställda i en särskild programsamrådsredogörelse.

### SAMMANFATTNING

Samrådshandlingar godkändes av stadsbyggnadsnämnden 2013-12-10, § 184. Planförslaget har varit föremål för samråd under perioden 2014-01-07 till 2014-02-04 under vilken sakägare, remissinstanser och andra intressenter givits tillfälle att yttra sig. Länsstyrelsen, Trafikförvaltningen och Trafikverket beviljades, på begäran, förlängd svarstid till 2014-01-14 respektive 2014-01-11.

Ett samrådsmöte i form av öppet hus med ca 65 deltagare hölls 2014-01-21 i kommunhusets matsal. Sammanfattning av synpunkterna som inkom under samrådet redovisas i listan nedan.

- Bebyggelsen norr om Enhagsvägen kommer att skuggas och de boende kommer att utsättas för höga bullernivåer då bullret kommer att reflekteras från den nya höga bebyggelsen.
- Bebyggelse norr om Enhagsvägen påverkades/fick sättningar när borrhingsarbeten och tillfällig sänkning av grundvatten genomfördes på fastigheten Dahlian 1.
- Positivt med möjligheten till eventuella restauranger i området
- Problematiskt med bron som blir som en barriär mellan västra och östra Roslags-Näsby. Däremot positivt med en planskild korsning
- För tät byggnation, framför allt i nordöstra kvarteret (1). Varför omringa Blåklinten? Låt Blåklinten vara fönstret mot roslagsbanan.
- Varför rivs så många byggnader med kulturell anknytning till området, som stationsbyggnaderna?
- Byggnationen kommer försämra värdet på min bostad under den långa utbyggnadsperioden
- Området ser trevligt grönt ut

- Boende på Västra Banvägen (precis utanför plan) undrar över hur mycket trafiken kommer att öka. Hur ska gående tas sig fram – görs det några förbättringar?
- Hyresgäster i stationshuset är fortsatt intresserad av att hyra lokal i området.
- Synpunkter på att det blir för få infartsparkeringar.
- Positiv till torget med en förhoppning om att det ska bli levande. En bra förutsättning är studentboendet.
- Synpunkter på att placering av infartsparkering, längst in i området, kommer leda till ökad genomfartstrafik i villaområde i Danderyds kommun.
- Synpunkter på vikten av att kunna parkera, det är för lite parkeringsplatser i området.
- Byggnationen kommer leda till ökad trafik på Norrtäljevägen.
- Synd att flera av radhusen är borttagna från det tidigare tävlingsförslaget, efterfrågas lägre hus.
- Det borde byggas fler hyresrätter i området och inte bara bostadsrätter och eventuellt studentlägenheter.
- Det är bra att möjligheten att cykla i Täby och till stationen utvecklas, men 400 parkeringsplatser för cykel är för lite.
- Dåliga bussförbindelser med hållplats Roslags-Näsby (Roslagsbanan) gör att parkeringssituationen just nu är under all kritik.

## INKOMNA YTTRANDEN

Sakägare	Fastighetsbeteckning	Adress
1. Anna Essinger, Fredrik Averbäck	Fackelrosen 3	Burschstigen 3A
2. Ann-Margret Björkman, Anna Lindholm Björkman		Hyresgäster, Stationsvägen 4B
3. Bo Gillgren och Berit Brintler	Fackelrosen 6	Burschstigen 7, även enskilt yttrande från Berit Brintler
4. Björn S H Westlund	Fackelrosen 4	Burschstigen 3
5. Johan och Ebba Zeno	Fingerörten 6	Stationsvägen 7
6. Nordisk Renting AB	Dahlian 1	
7. Ola och Marika Sjölander	Fackelrosen 2	Burschstigen 5
8. Ove Bayard		Hyresgäst, Stationsvägen 6 D
9. Ulrika Cedermark	Fackelrosen 5	Burschstigen 7A
10. Christer Jansson	Höstfibblan 8	Korsvägen 16

## Övriga

11. Allan Nilsson	Bävervägen 6
12. Björn Lundberg	Brudsporrén 10, Burschstigen 6
13. Cathrine Andersson	Slånbärsvägen 5, Danderyd
14. Elisabeth Alm och Björn Almqvist	Burschstigen 8
15. Erika Mayer	Adress saknas
16. Johan Anderberg	Lövängsvägen 70
17. Jörgen Kihlgren	Margaretavägen 30 c
18. Lars-Gunnar Mattsson	Betesmarken 2, Burschstigen 11
19. Petter Strömberg med familj	Raka vägen 6
20. Sanna Norrby	Stora Marknadsvägen 223
21. Stephan Fickler	Polovägen 12
22. Maria Lundberg	adress saknas
23. Studentbacken AB	adress saknas
24. Cathrine Jehrländer	adress saknas, yttrande inkom mellan samråd och

	utställning
25. Ulla Sandell	adress saknas, yttrande inkom mellan samråd och utställning
26. Anne Billefält	adress saknas, yttrande inkom mellan samråd och utställning

**Myndigheter och andra remissinstanser****Anmärkning**

27. AB Fortum värme	
28. Kultur- och fritidsnämnden	Synpunkter
29. Trafikverket	Synpunkter
30. Länsstyrelsen i Stockholms län	Synpunkter
31. Stockholms Läns museum	Synpunkter
32. Storstockholms brandförsvär	Synpunkter
33. Trafikförvaltningen SLL	Synpunkter
34. Vattenfall eldistribution AB	Synpunkter
35. Barn- och grundskolenämnden	Ingen erinran
36. Danderyds kommun, Kommunstyrelsens arbetsutskott	Ingen erinran
37. Försvarsmakten	Ingen erinran
38. Kommunförbundet Stockholms län	Ingen erinran
39. Käppala	Ingen erinran
40. Socialnämnden	Ingen erinran
41. Svenska kraftnät	Ingen erinran

**Föreningar****Anmärkning**

42. Täby föreningsråd	Synpunkter
43. Täby hembygdsförening	Synpunkter
44. Täby naturskyddsförening	Synpunkter

Följande ledningsägare har inkommit med information via ledningskollen:

45. Stokab AB	
46. Telenor Sverige AB	
47. Skanova	
48. Fortum Distribution AB	
49. Transit Bredband AB	

50. Tele2 Sverige AB	
51. AB Storstockholms lokaltrafik	Endast info om ledningar vid väderskydd vid busshållplats vid Roslags-Näsby Trafikplats

### SAMMANFATTNING AV YTTRANDEN, MED KOMMENTARER

Inkomna yttranden redovisas nedan i sammanfattad och förkortad form med samhällsutvecklingskontorets kommentarer. Yttrandena i sin helhet finns i samhällsutvecklingskontorets diarium. Synpunkter från sakägare och övriga medborgare har ett liknande innehåll och har därför sammanfattats och besvarats efter ämne först i dokumentet. Yttrande från en verksamhetshavare som också är sakägare redovisas separat och inte efter ämne då det specifikt rör den enskilda fastigheten utifrån den verksamhet som bedrivs där. Samrådsyttranden från remissinstanser och föreningar redovisas separat längre ner i dokumentet. Sist i dokumentet redogörs för de ändringar som förslås inför utställning.

#### Exploateringsgrad

*Björn S H Westlund, Bo Gillgren, Berit Brintler, Ola Marika, Ulrika Cedermark, Anna Essinger, Fredrik Averbäck, Björn Lundberg, Catrine Andersson, Elisabeth Alm, Björn Almqvist, Johan Anderberg, Lars-Åke Gunnarsson, Petter Strömbäck Maria Lundberg*

Medborgarna ifrågasätter den föreslagna bebyggelsens höjd och hur de höga byggnaderna har placerats. De föreslår istället att de högsta byggnaderna ska placeras centralt i området och att de lägre byggnaderna bör placeras mot de angränsande villorna. Medborgarna föreslår att antalet våningar begränsas till 3-4 våningar utmed Enhagsvägen. Några av de berörda anser området är för hårt exploaterat och att det vinnande förslaget i arkitektävlingen endast var det förslag som visade på den högsta exploateringen. En av medborgarna anser att man glömt bort att Täby är "stan på landet". Den höga exploateringen ökar oron för att kostnaderna för projektet ska dra iväg liksom för Täby centrum. En lägre exploatering med mer fokus på att bevara befintliga byggnader vore mer kostnadseffektivt.

En medborgare ifrågasätter att bygga stadsmässigt i en miljö som övergår i villabebyggelse, det finns ingen möjlighet att kvartersstrukturen kan fortsätta på grund av hur fastigheterna ser ut runtomkring, ingen mer möjlig mark finns till förfogande. En medborgare anser att exploateringen är för stor, höga hus möter

den som kommer norrifrån som en "mur", vilket ger negativa effekter på bostäderna vid Burschstigen. En annan medborgare anser det trångt och opersonligt och liknar det med ett betongghetto. Behovet av så stor exploatering i Roslags-Näsby ifrågasätts när Täby centrum och Täby park byggs ut. En av medborgarna ifrågasätter punkthuset som ett främmande inslag i bebyggelsen i Roslags-Näsby. En av medborgarna ifrågasätter att bygga flerbostadshus intill villorna, då Västra Roslags-Näsby är det enda av kommunens utvecklingsområden som Täby som påverkar intilliggande villabebyggelse.

"Vad är anledningen till så höga hus? Räcker det inte med 3 våningar". En medborgare undrar om det handlar om att exploateringen ska täcka kostnaderna för flytt till ett nytt kommunhus. Det har också uttryckts besvikelse för att den nya bebyggelsen tar dålig hänsyn till befintlig plats och karaktär. Plankartan reglerar inte byggnaders höjd enbart våningar. Fler människor som rör sig i området ger större risk för inbrott och skadegörelse. Föreslagen bebyggelse smälter dåligt in i omgivningen.

#### *Studentbacken AB*

Antalet våningar på studentskrapan borde höjas till 16 för att få en mer effektiv utnyttjandegrad till samma brandkrav och krav på trapphus. Användningen studentbostäder borde framgå av plankartan och inte bara bostäder. I anbudstävlingen har det varit sagt hyresrätter, detta borde vara valfritt för att få en större spridning inom området på upplåtelseformer.

#### *Björn S H Westlund*

Det önskas även svar på frågan om huruvida det finns planer på att utveckla Centralvägen till en "stadsgata" i enlighet med Whites förslag, dvs föreslås bebyggelsen även mellan Enhagsvägen och fastigheterna på Burschstigen? Eller har förslaget från White om fortsatt exploatering av bostadsområden norr om Enhagsvägen avvecklats av kommunen?

**Kommentar:** Den regionala utvecklingsplanen för Stockholms län, RUF5, pekar ut Roslags-Näsby tillsammans med Täby centrum, Arninge och Täby Park som en framtida regional stadskärna på grund av det strategiska läget i länet. Kommunens vision är att växa till 80 000 invånare år 2030. Detta innebär att ett stort antal bostäder måste möjliggöras. Det framtida Täby ska formas stadsmässigt vilket bland annat innebär att bebyggelsen är koncentrerad och består av en blandning av olika funktioner. Det ger en mer effektiv markanvändning att förtäta mark som redan är ianspråktagen, då lämnas utrymme för grönområden och möjliggör bevarandet av halva Täby grönt.

I Västra Roslags-Näsby är den nya bebyggelsen lägre närmast områdets intilliggande villaområden i söder och väster. Detta för att skapa en naturlig övergång från småskalighet till stadsbebyggelse. I övrigt är bebyggelsen organiserad i kvarter för att skapa bostadsgårdar skyddade från buller. Högre byggnader mot Enhagsvägen/Centralvägen har bedömts lämpligt då bebyggelsens avstånd till gatan är relativt stort och gaturummet är brett till skillnad från i söder och väster. De större flerbostadshusen bildar skyddande gårdar som föreslås bebyggas med en lägre bebyggelse i form av radhus.

Den nya bebyggelsen i området ska återspegla samtida arkitektur och samtidigt fungera väl med befintliga byggnader och omgivande områden. Ambitionen med att bygga stadsmässigt i kvarter är att binda samman befintliga flerbostadshus på östra sidan om järnvägen med den nya bebyggelsen på västra sidan. Utöver de flerbostadshus som redan finns har samhällsutvecklingskontoret i uppdrag att titta på fortsatt kvartersbebyggelse norr om Västra Roslags-Näsby, mellan Stockholmsvägen och Roslagsbanan. En stadsmässig bebyggelse norr om Centralvägen är ett sätt att knyta samman Roslags-Näsby med Täby centrum, arbetet omfattas av ett annat projekt, Pentavägen, som planeras startas först under 2018. Det är däremot inte aktuellt att planlägga för ytterligare bebyggelse mellan Enhagsvägen och Burschstigen enligt det vinnande förslaget från arkitektävlingen. Utrymmet längs med Centralvägen/Enhagsvägen kan komma att behövas för att utveckla gatan till en stadsgata på längre sikt. Sträckan utreds också inom arbetet med den fördjupade översiktsplanen för framtida spårväg.

Parken som ligger i anslutning till kommunhuset kommer att bevaras och utvecklas till en stadsdelspark. Befintlig vegetation i området bidrar tillsammans med den tillkommande till rekreativa värden som också binder samman grönstrukturen i omkringliggande områden.

Utgångspunkt för samrådsförslaget har varit det vinnande förslaget från arkitektävlingen och förutsättningen att området ska rymma ca 900 bostäder, vilket har reviderats till ca 1400 bostäder under planprocessen. I den översiktliga planeringen uppmuntras förtätning i kollektivtrafiknära lägen och sett till kollektivtrafik utgör Roslags-Näsby kommunens bästa kollektivtrafiknod. Att antalet lägenheter ökat sedan tidigt skede beror på att kommunen med ny parkeringsstrategi underlättat för att bygga mindre lägenheter. Den mark som tas i anspråk för stadsdelen är redan hårdjord och ianspråktagen vilket är att föredra tillskillnad från att planlägga obebyggd mark.

Kommunen arbetar med kalkyler inför varje skede för att säkerställa kostnader i projektet. Att bygga lägre och kunna bevara fler befintliga byggnader är oftast mer kostsamt än att bygga nytt. Exploateringsgraden har utretts under projektets gång ur en mängd aspekter, till exempel sol-/ skugg effekt och tillgång till kollektivtrafik. Till utställningen har förslaget ändrats genom att plankartan justerats och kompletterats vad gäller planbestämmelser om antal våningar och högsta nockhöjd. Våningsantalet anges i ett spann, med krav på att antalet våningar ska variera, tillsammans med en högsta nockhöjd. Det innebär att varje byggnadsvolym inte är styrd i sin exakta placering inom en avgränsad yta men också att ytan inte kan fyllas till max utifrån högst angivet antal våningar. Detta för att skapa en viss flexibilitet i placeringen av byggnadsvolymer till skillnad från samrådsförslaget.

### Upplåtelseform

*Ove Bayard, Allan Nilsson*

Synpunkter om att kommunen måste bevaka frågan om hyresrätter i Täby har inkommit. Medborgare oroas av att kommunen säljer ut all mark, vilket innebär risk att samtliga bostäder blir dyra bostadsrätter. Andelen hyresrätter har minskat under årens lopp, risken innebär att endast välbärgade har råd att bo i Täby. En medborgare påpekar också vikten av blandning av upplåtelseformer om man vill uppnå social hållbarhet och påpekar vikten av attraktiva hyresrätter i området. Det som främst nämns för att få en blandning är studentbostäder och trygghetsboende.

**Kommentar:** Det finns en hög ambition om blandning både vad gäller skala och upplåtelseform. Blandade lägenhetsstorlekar och upplåtelseformer för olika målgrupper. För Västra Roslags-Näsby sträcker sig skalan från radhus i 2-3 våningar till flerbostadshus i 4-10 våningar samt ett högre punkthus, 15 vån. Blandningen handlar också om innehållet i området som delvis är bostäder men också trygghetsbostäder, studentbostäder och förskola. Utöver det är ambitionen att området också ska rymma verksamhetslokaler, handel och kontor. Området kommer att ha en station på Roslagsbanan och som utöver biltrafik också korsas av ett regionalt cykelstråk. Kommunen har som ambition att också möjliggöra för hyresrätter. Detaljplanen får inte reglera upplåtelseform men kommunen har möjlighet att påverka vem som ges möjlighet att köpa mark och vilka krav som ställs på exploitören i samband med markförsäljningen. Inom Västra Roslags-Näsby planeras det för 230 lägenheter uppförda som hyresrätter för studenter. Den röda villan föreslås rivas för att möjliggöra utrymme för nya hyresrätter som



kompensation för de hyresrätter som försvinner i samband med att Blåklinten rivs.

### **Bevarande av befintliga byggnader**

*Björn S H Westlund, Catrine Andersson, Ove Bayard, Ann-Margret Björkman, Anna Lindholm Björkman, Cathrine Jehrlander, Ulla Sandell, Anne Billefält*

Flera medborgare ifrågasätter valet att inte bevara fler byggnader inom området, både av ekonomiska och kulturhistoriska anledningar. De befintliga byggnaderna bidrar till karaktären av det gamla Roslags-Näsby. Bland annat har rivning av stationshuset och det gula trähuset norr om Blåklinten ifrågasatts. Det gula trähuset föreslås av en medborgare användas som festlokal, lokal för hobbyverksamhet, kurser eller som förskola. Byggnaden har en naturlig placering intill del av allén som ska bevaras.

Roslags-Näsby beskrivs som unikt med anledning av att det finns två väl bevarade stationshus intill stationen. Det äldre stationshuset beskrivs också som en väl fungerande bostad som i sammanhanget med trädgård med jordkällare och fyller en viktig funktion som informationsbärare av historien som ursprungligt stationshus. Genom att bevara dessa bygganden kan det nya området bättre länkas samman med Roslags-Näsby centrum. Det är lätt att riva men svårt att återskapa ett värde som försvunnit, det gäller både för hus och träd. Tidigt i projektet fanns det en ambition om att de äldre husen skulle få bevaras. Det finns ett kulturhistoriskt värde att ha olika tidsepoker samlade i Roslags Näsby.

Medborgarna anser att den kulturhistoriska utredningen inte gjorts lika grundläggande för stationshuset som för den gula och röda villan. Medborgarna önskar en kompletterad kulturhistorisk inventering och utredning av byggnaden. I övrigt anser sakägarna att förslaget blandar gammalt och nytt på ett värdefullt sätt i planeringen.

*Bo Gillgren, Berit Brintler*

Under samrådsmötet kom det fram att ingen ekonomisk bedömning gjorts för att räkna på värdet av att spara det befintliga kommunhuset. Det sägs vara dyrt att reparera. Medborgarna menar att det är ett stort värde i en befintlig byggnad. Medborgarna hänvisar till lagstiftningens text om god hushållning. Medborgarna ifrågasätter också hur väl man har utvärderat flytt till nytt kommunhus och om det kan sägas vara god hushållning med skattemedel. Medborgarna efterfrågar ekonomisk utredning som visar att det lämpligaste är att riva ett 40 år gammalt hus. Alternativ användning av byggnaden kunde vara studentbostäder, kontor

eller sjukhus.

#### *Stephan Fickler*

Den antikvariatiska utredningen tar inte upp aspekten av Roslags-Näsby som en järnvägsknutpunkt. Medborgaren pekar på vikten av att platsens varumärke och identitet när många bostäder byggs ut i ett sammanhang. Därför anser han att det är av vikt att definiera karaktären av området utifrån järnvägen, att utgå från för nybyggnationen. Medborgaren anser att sammanhanget med järnvägen är avskuret med resten av bebyggelsen i förslaget. Intill stationen ligger ett högt hus som kommer att påverka hela omgivningen, därför föreslås det tas bort. Han anser att det modernistiska stationshuset är en viktig årsring för miljön och ska därför bevaras. Om man motiverar att spara byggander utifrån ett ekologiskt perspektiv, då ett värde skapats, anser han att kommunhuset från 1973 bör övervägas sparas.

#### **Kommentar:**

Kommunen har sedan arkitekttävlingen och samrådet, genomfört antikvariska utredningar för byggnader i kommunens och SL:s ägo. Resultaten från de antikvariska utredningarna, dialoger med kommunens andra verksamheter och förvaltningar samt politiken har inneburit att följande byggnader föreslås vara kvar; den gamla delen av kommunhuset och en del av gamla elverket. Några verksamheter kommer att behöva flytta från området för att ge utrymme åt den föreslagna utbyggnaden och annan utveckling av området. Kommunen har också haft dialog med SL gällande utvecklingen av SL:s fastighet och byggnader i området.

#### *Blåklinten*

Utifrån Länsstyrelsens yttrande (under samrådet) blev kommunen ombedd att öka avståndet från väggkant, där farligt gods passerar, till föreslagen bostadsbebyggelse, till 25 meter. Detta för att garantera en riskfri boendemiljö. En flytt av de föreslagna bostadshusen innebär att den nya bebyggelsen hamnar på ett nära avstånd till befintlig bostadsbyggnad på fastigheten Blåklinten 1 som i samrådsförslaget var tänkt att bevaras. Tillgänglighet, avfallshantering och möjlighet för räddningstjänst att ta sig till bostadshuset på Blåklinten har utretts som svårförenliga med flytten av bebyggelsen från Centralvägen då området mellan dessa byggnader blivit allt för trångt.

Den antikvariska utredningen har kompletterats med en konsekvensbeskrivning sedan samrådet med avseende på utvärdering av besluten rivning eller bevarande av bostadsbyggnaden på Blåklinten 1. I utredningen framhålls hur

värdet i kulturmiljön påverkas av föreslagen ny bebyggelse då, sammanhanget mellan byggnaderna, gamla kommunhuset och Blåklinten förlorar sin läsbarhet med ny exploatering omkring Blåklinten.

Bostadshuset på Blåklinten har också utretts utifrån sina tekniska egenskaper, sättningar och dess grundläggning har visats sig vara svåra att förena med påfrestningar utifrån uppförandet av nya byggnader omkring. Renoveringsbehovet har bedömts som eftersatt och kostnaden för en renovering svår att hävda i sammanhanget. Utifrån flera perspektiv har kvalitéerna i omgivande byggnader ökat då gården omarbetats. Sett från ett ekonomiskt perspektiv möjliggörs fler byggrätter med den omarbetade gården som redovisas i utställningsförslaget.

#### *Nyare del av kommunhuset*

Vad gäller den del av kommunhuset som är från 1970-talet är behovet av kontorsplatser i dagsläget så stort att lokaler utanför kommunhuset hyrts in för att täcka behovet. Även effektivitetslösningar i huset så som storrum har varit nödvändigt samtidigt som installationer (främst ventilation och värme) i vissa fall är otillräckliga. För att få ett ändamålsenligt hus över tiden med hänsyn taget till driftekonomi togs kalkyler fram på vad upprustning och modernisering av både gamla och nyare delen av kommunhuset skulle kosta. Framtagna kalkyler visar på att en renovering inte går att räkna hem vad gäller att få till bättre yteffektivitet, drifts- och underhållskostnader m.m. i förhållande till att bygga ett nytt hus. Vid ställningstagande om fortsatt användning av befintlig mark, än kommunhus och markparkering, och därmed även framtida skatteintäkter. Verksamheten i kommunhuset kommer att flytta till ett nytt kommunhus som håller på att byggas i Täby centrum.

#### *Stationshusen*

Efter samrådet kompletterats den antikvariska utredningen med information och bedömning för även stationshusen. Den kompletterade utredningen visar på värden med stationshusen och att ett bevarande av dessa är motiverat, framförallt i sammanhanget med två bevarade stationshus från olika tid. Trots förslaget om bevarande i den antikvariska utredningen föreslås båda stationshusen ersättas med nya byggrätter.

Den täta stadsbebyggelse som föreslås för området västra Roslags-Näsby intill stationen har bedömts svår att förena med de befintliga stationshusen, även om de i den kompletterade antikvariska utredningen visat sig vara värda att bevara. Det handlar om angöringen till den nya stationen, det regionala cykelstråket som

passerar längs med spåret, cykelparkeringen intill stationen och den planskilda korsningen för gång och cykel över Roslagsbanan. Det är vitala delar för en ny station som hamnar i konflikt med de befintliga stationshusen i sitt nuvarande läge. Parallellt med detaljplanen för Roslags-Näsby sker planering och utbyggnad av spårområdet med syfte att möjliggöra för dubbelspår. Utbygganden av spårområdet innebär att spårområdet breddas och spåret flyttas närmare stationshusen. Intill stationshusen planeras en stödmur mot befintlig entré till det yngre av de två stationshusen, vilket gör entrén svårare använd. Ombyggnaden av stationen innebär att perrongerna flyttas till mittperronger istället för sidoförlagda perronger, stationshusen hamnar då längre ifrån stationen och ges inte direkt anslutning från perrongen så som tidigare. Det naturliga sammanhanget för stationshuset och läsbarheten av kulturmiljön påverkas av detta. Kommunen och trafikförvaltningen anser att de värden som kan skapas med det aktuella förslaget till detaljplan kombinerat med stationshusens ändrade förutsättningar i och med dubbelspårutbyggnaden gör att stationshusen föreslås rivas i detaljplaneförslaget.

Ändringar av spårområdet och ombyggnad av stationen har hanterats av detaljplanen för dubbelspårutbyggnaden, medan hanteringen av de befintliga stationshusen hanteras inom arbetet för Västra Roslags-Näsby. För vidare hantering av stationsbyggnaderna krävs en samlad bedömning utifrån syftet med båda dessa detaljplaner.

### **Trafiksäkerhet**

*Anna Essinger, Fredrik Averbach, Bo Gillgren, Berit Brintler, Björn S H Westlund, Johan Zeno, Ebba Zeno, Ola Marika, Björn Lundberg, Petter Strömbäck, Johan Anderberg*

Medborgarna anser att kommunen borde sänka hastigheterna till 30 km/timme på Stockholmsvägen, Centralvägen och Enhagsvägen för att komma tillrätta med buller och trafiksäkerhetsfrågor, samt att det bidrar till trivseln i området. När det gäller trafikmätningen, har man i underlaget använt trafiksiffror från 2009, vilket inte överensstämmer med dagens trafikintensitet. Medborgarna menar att trafiken i området har ökat kraftigt sedan upprustningen av trafiknätet runt centrum, Roslags-Näsby trafikplats och på Enhagsvägen. Medborgarna anser att kommunen inte tagit hänsyn till den ökade trafiken i samband med exploateringen av Västra Roslags-Näsby. Under samrådsmötet framkom det även att Danderyd troligen kan komma att stänga av eller minimera genomfartstrafiken till Enebyberg genom att leda om trafiken mot Skarpäng. Det

skapar nya problem utmed den idag redan ansträngda Enhagsvägen samt att bullernivåerna och olycksriskerna utefter vägen då blir ytterligare ansträngda. Att bland annat begränsa hastigheten på sträckan till max 40 km/h vore ett bra första steg.

Medborgarna påpekar trafiksäkerheten då dagens lösning innebär farliga trafiksituationer i rusningstrafiken 07:30-08:10 och 16:00-18:00. Medborgarna välkomnar det nya förslaget då infart till infartsparkeringen ska ske norrifrån och ej som tidigare ifrån Stationsvägen. Det är bra om det blir ett sätt att i möjligaste mån undvika farliga trafiksituationer och ökad trafik i villaområdet. Medborgarna anser att trafikflöden har redovisats olika i planbeskrivning, trafikanalys och bullerutredning. Det behövs en enhetlig bild av detta. Medborgarna önskar att trafikanalysen ska göras tydligare. De närboende efterfrågar en mer övergripande trafikplanering, gatorna i villaområdet är inte dimensionerade för dubbelriktad trafik, smala och i dåligt skick, då det är en fråga om trafiksäkerhet. Trafiken kommer att öka i samband med bygget av de nya bostäderna. Genom området är trafiken genomtänkt men inte omkring. En av medborgarna anser att Enhagsvägen/Centralvägen borde ingå i planområdet för att trafiksäkerhetsaspekten, övergången mellan det nya området och Ella gård, ska tas i beaktande.

**Kommentar:**

Trafikmätningar görs med jämna mellanrum i kommunen och de mätningar som ansågs relevanta till samrådet är från 2009 med kompletterande mätningar från 2012-2013. I trafikanalysen som gjorts för området har trafikflödena sedan räknats upp till prognosår 2030. I trafikanalysen har föreslagna gator och korsningar i området studerats för att säkerställa att det framtida vägnätet klarar de ökade trafikmängderna till följd av exploateringen av Västra Roslags Näsby. Trafikmodellen tar även hänsyn till ökad trafik på grund av andra nybyggnadsområden såsom Täby park och Arninge centrum. Trafikanalysen har bland annat medfört att cirkulationsplatsen vid Centralvägen/Enhagsvägen planeras med ett extra högersvängskörfält mot Centralvägen från planområdet. Detta för att minska köbildning i korsningen under maxtimmen.

Inför granskningskedet har detaljplanen reviderats vad gäller placering av infartsparkering. Ingen infartsparkering föreslås längre inom planområdet. All infartsparkering kommer istället att förläggas utanför planområdet öster om järnvägen. Detta förväntas påverka trafikflödena inom planområdet på sådant sätt att de minskar gentemot de prognostiserade flödena i trafikanalysen. En kompletterande trafikanalys har gjorts för förslaget att förlägga infartsparkeringen

på östra sidan om spåren. Analysen visar på att befintligt vägnät i anslutning till föreslagen placering klarar den trafik som 300 infartsparkeringar alstrar. Trafiksäkerhetshöjande åtgärder på kringliggande vägnät kommer att ses över i samband med utbyggnaden av infartsparkeringen.

Inom planområdet föreslås skyltad hastighet 30 km/tim, med undantag för två lokalgator som föreslås utformas som gångfartsområde. På Centralvägen och Enhagsvägen är rådande hastighet 50 km/tim.

I hållbarhetsprogrammet, som är en bilaga till detaljplanen, är *Hållbara transporter* ett fokusområde. De mål som anses vara viktigast för att Västra Roslags-Näsby ska kunna erbjuda hållbara transporter är att minska transportbehovet, prioritera cykel- och gång och kollektivtrafik, göra transportsystemet flexibelt för framtiden, integrera transportsystemet i en attraktiv stadsmiljö samt skapa incitament för de framtida boende att resa hållbart. Kommunen arbetar med dessa mål med de exploatörer som kommer att tilldelas mark i området men kommunen ser också över vad kommunen själva kan bidra med i dessa frågor som tex väderskyddad infartsparkering för cykel i anslutning till stationen och säkerställa mark i detaljplanen för bilpool (angivet om P=Parkering på plankartan).

### **Infartsparkering**

*Anna Essinger, Fredrik Averbach, Bo Gillgren, Berit Brintler, Björn S H Westlund, Ulrika Cedermark, Allan Nilsson, Björn Lundberg, Erika Mayer, Lars-Åke Gunnarsson, Sanna Norrby*

I yttranden från sakägare och medborgare framkommer det att det planerade antalet infartsparkeringar är för litet vilket innebär att pendlare kommer att parkera på villagatorna. Det försvårar framkomligheten för de boende, samt för andra fordon så som postbil och snöröjning. I inkomna yttranden förslås att öka antalet parkeringsplatser när antalet boende blir fler i området. Förslag om att införa parkeringsförbud på villagatorna för att underlätta för de boende att ta sig fram har också inkommit. Flera medborgare har även framfört det positivt att mark avsätts för cykelparkering under tak, dock påpekas att det är viktigt att antalet cykelparkeringar blir tillräckligt många. Det finns en oro att antalet cykelparkeringar intill stationen är för få.

*Johan Zeno, Ebba Zeno, Petter Strömbäck*

Ett förslag om infart till infartsparkeringen norrifrån som ger ett mer trafiksäkert område och mindre trafik i villaområdet har inkommit. Ett annat förslag som

inkommit är att placera ett parkeringshus framför Blåklinten, så nära Centralvägen som möjligt alternativt på kilen norr om Centralvägen med anslutning till Centralvägen. Några av medborgarna anser det omöjligt att mätta det parkeringsbehov som finns runt stationen och föreslår istället att kommunen ska förbättra möjligheten för resande att cykla, promenera eller ta sig med buss till tåget.

**Kommentar:**

Det pågår ett arbete inom kommunen om hur parkeringsfrågan ska lösas på kommunens gator. Det finns diskussion om att i framtiden ta betalt för parkering på allmän platsmark eller på annat sätt reglera parkeringsmöjligheten. Det ska inte vara möjligt att infartsparkera (när infartsparkeringen vid Roslagsbanan är full) på kvartersgator/lokalgator. I området finns ett väl förankrat hållbarhetstänk som ska bidra till en minskad trafik från/inom det nybyggda området. Detaljplanen möjliggör för goda gång- och cykelmöjligheter samt att bilpool kan etableras i området. Kommunen har en byggherredialog för att forma bostäderna som byggs till att anpassas till Hållbarhetsprogrammet, där hållbara transporter är ett viktigt fokusområde. I alla utbyggnadsområden i Täby görs beräkningar utifrån en trafikanalys för att få fram lämplig dimensionering av gatunätet för att hantera en eventuell ökning av trafiken.

Kommunens Parkeringsstrategi öppnar upp för framtida betalparkering och annan reglering för att minska problemen. Infartsparkeringen i nära anslutning till Roslagsbanan ska endast användas av pendlare vilket kan regleras med t.ex. accesskorttillträde. Infartsparkeringen byggs på Trafikförvaltningens mark och ska säkerställa 300 platser. Kommunen har, tillsammans med Trafikförvaltningen, inför utställningen utrett möjligheten att förlägga all infartsparkering öster om järnvägen för att minska risken för kringtrafik i planområdet. I utställningshandlingen har därför infartsparkeringen utgått från planområdet och föreslås istället placeras öster om järnvägen, längs med spåret i parkeringsdäck och som markparkering. Det medför mindre trafik inom planområdet och att en större trafikbelastning läggs på östra sidan om järnvägen. Även möjligheten att cykelpendla till och från stationen ska förenklas med bättre cykelbanor och fler infartsparkeringsplatser för cykel, som är väderskyddade och säkra på bägge sidor om spåret.

Vad gäller cykelparkering så planeras det för cirka 400 platser på västra sidan och som kompletteras även på östra sidan. Idag finns det ca 300 placerade på olika ställen vid stationen. I den nya detaljplanen har cykelparkeringarna placerats attraktivt nära stationen och med bättre ställ som möjliggör för lättare

placering av cykeln och låsmöjlighet. Idag finns det flertalet parkeringsställ som inte är belagda pga. att de inte ligger tillräckligt nära stationen och de platser som finns är inte optimerade för att lätt kunna parkera sin cykel. Kommunen prioriterar cykelparkeringen i detaljplanen och bilparkeringen ligger således längre från stationen jämfört med idag.

**Buller**

*Anna Essinger, Fredrik Averbach, Bo Gillgren, Berit Brintler, Björn S H Westlund, Ola Marika, Ulrika Cedermark, Björn Lundberg, Lars-Åke Gunnarsson*

Flera medborgare som inkommit med yttrande är oroliga för bullret på platsen och det ökade bullret som bebyggelsen ger på intilliggande befintliga bostäder. I yttranden ifrågasätts det varför bullerutredningen endast avser den tillkommande bebyggelsen och åtgärder på den. Höga värden redovisas bland annat mot Enhagsvägen och närboende är oroliga för att bullret kommer reflekteras mot den nya bebyggelsen och drabba de boende norr om området. En medborgare föreslår att sänka fasaden mot Enhagsvägen för att minska det reflekterande bullret mot befintliga hus. De anser också att man bör sänka hastigheter till 30 km/h på Stockholmsvägen, Centralvägen och Enhagsvägen för att komma tillrätta med buller och trafiksäkerhetsfrågor. Förslag från medborgarna är också att hänsyn bör tas i utformandet av fasader mot Enhagsvägen, för att dämpa bullret. Medborgarna vill få en redogörelse om vilka åtgärder som vidtas för att bullret inte ska drabba de befintliga bostäderna.

Medborgarna ifrågasätter att man i bullerutredningen använt siffror från 2009 som inte längre är aktuella. Medborgarna menar att trafiken i området har ökat kraftigt sedan upprustningen av trafiknätet runt centrum, Roslags-Näsby trafikplats och på Enhagsvägen. Medborgarna anser att kommunen inte tagit hänsyn till den ökade trafiken i samband med exploateringen av Västra Roslags-Näsby. Fastighetsägarna vid Enhagsvägen kommer att drabbas av bullerstörningar i samband med att det blir mer trafik. En medborgare önskar att trafikanalysen som pekar på risker för köbildning borde läggas till bullerutredningen.

En medborgare föreslår en minskning av Stockholmsvägen till en fil i vardera riktning och sänkt hastighet. Medborgarna anser att planen ska säkerställa att befintlig bebyggelse inte får utökade bullerproblem. En medborgare efterfrågar att krav på buller på befintliga bostäder också ska redovisas i plankartan samt att åtgärder i fasad är bättre än att uppföra bullerplank.



#### *Allan Nilsson*

En av medborgarna som inkommit med yttrande upplever en oro för att miljöproblem under utbyggnaden har tonats ner eftersom man bedömt att utbyggnaden inte medför miljöpåverkan. Ett tecken på det är att man valt att göra avstegsfall för bullerriktvärden för planen. Medborgaren anser att man bör ompröva läge och lokalisering med tanke på bullersituationen i det aktuella läget är så pass utsatt att man behöver tillämpa Naturvårdsverkets avstegsfall. Medborgaren menar att avstegsfall från riktvärden för buller kraftigt borde ifrågasättas. Görs avsteg i Västra Roslags-Näsby riskerar den totala bullersituationen i hela Täby att försämrans. Det är viktigt att utbygganden för bostäder följer samma regler för buller som gäller för infrastruktur.

#### *Christer Jansson*

Medborgaren anser att bullret från järnvägen redan idag är ett problem och förutspår att det kommer bli värre efter att Västra Roslags-Näsby byggs ut. Han menar att föreslagen bebyggelse förstärker och gör så att ljudet från spåret studsar tillbaka till de befintliga bostäderna. Medborgaren har varit i kontakt med SL, Roslagståg och Arriva för åtgärder. Nu hoppas han att kommunen har möjlighet att förbättra bullersituationen.

#### **Kommentar:**

Beslutet att överhuvudtaget bygga på den aktuella platsen har tagits i tidigare politiska beslut och utgår från ambitionen om förtätning i kollektivtrafiknära lägen, området har pekats ut inom den översiktliga planeringen. Platsen är av flera anledningar lämplig för bebyggelse och bullerproblematiken är något som hanteras under processen för framtagandet av detaljplan.

Inför utställning har en kompletterande bullerutredning genomförts (*Västra Roslags-Näsby, Trafikbullerunderlag för fortsatt planering, 2016-04-06*) och som tar höjd för 1200 bostäder samt den busstrafik som planeras. Den redovisar ekvivalenta och maximala trafikbullernivåer vid fasad till skisserade bostäder i Västra Roslags- Näsby. Vidare ges översiktliga råd för lägenhetsutformning.

Målet för stadsdelen är att främja hållbara transporter vilket innebär att bilen inte kommer att ha högsta prioritet. Möjligheten att cykla, gå och åka kollektivt ska främjas. Trafiken på Enhagsvägen ökar dock sannorlikt till följd av exploateringen i Västra Roslags Näsby och bostäderna norr om planområdet kan få ökat trafikbuller. Experter bedömer dock att ökningen blir högst ca 1 dB(A). I den ökningen har man inte räknat in att området ligger nära kollektivtrafik, är planerat för cykel och har bilpool vilket bidrar till minskat bilåkande. Dessutom går den

tekniska utvecklingen inom transport och trafikområdet fort. Tystare fordon där motorerna drivs med annat bränsle än bensin är på stark frammarsch och beläggingsmaterial som absorberar ljud likaså. Så sannolikt överskrids inte riktvärden för buller i framtiden.

Trafiken till de nya bostäderna sker på nya gator direkt från Enhagsvägen/Centralvägen. Det innebär att det inte blir ökad trafik på lokalgatorna vid befintliga bostadshus söderut. Den nya bebyggelsen innebär en viss bulleravskärmning från Roslagsbanan och trafiken på Enhagsvägen/Centralvägen vilket minskar trafikbullret vid flera bostadshus söderut och västerut. Bebyggelsen mot Enhagsvägen regleras till att variera mellan 5 till 8 våningar, med en högre del om 10 våningar mot cirkulationsplatsen. Fasaderna har inte reglerats till att vara bullerdämpade. Byggnadernas höjd har inte bedömts påverka bullersituationen för omkringliggande befintliga bostäder.

Kommunens framtida åtgärder för Stockholmsvägen ingår inte i detta projekt, men vägbredd och gatusektion kommer att ses över i samband med ny trafikstrategi för kommunen samt inom arbetet med detaljplan för Pentavägsområdet. Kommunen planerar att införa 40 km/h på Stockholmsvägen på längre sikt. Trafikförvaltningen har utrett frågor om buller i samband med framtagandet av järnvägsplan för Roslagsbanan, dock hanteras inte planerad bebyggelse i den studien utan endast befintlig. I samband med utbyggnaden av Roslagsbanan kommer bullerskyddsåtgärder att vidtas av Trafikförvaltningen för att innehålla gällande riktvärden för befintlig bebyggelse.

#### *Störningar under byggtiden*

Under utbyggnadstiden kommer det att vara en del störningar. För att säkerställa att störningarna blir begränsade och hanteras på ett tillfredställande sätt kommer projektets påverkan på intillboende att kommuniceras. Ett miljökontrollprogram för genomförandet kommer även att tas fram. Byggherren, som kan vara kommunen själv eller ett byggföretag, ansvarar för att gällande riktvärden för exempelvis buller följs i samband med rivning eller nybyggnation. Täby kommun avser att ta fram miljökontrollprogram för rivningen av kommunhuset samt att säkerställa att alltför stor olägenhet ej uppstår under byggtiden av området. För att riva en byggnad krävs tillstånd från kommunens bygglovenhet som utövar tillsyn.

**Sol och skugga**

*Anna Essinger, Fredrik Averbach, Bo Gillgren, Berit Brintler, Ola Marika, Ulrika Cedermark, Björn Lundberg, Elisabeth Alm, Björn Almqvist, Lars-Åke Gunnarsson*

Boende vid Burschstigen är oroade för att den höga exploateringen mot Enhagsvägen ska skugga deras trädgårdar. De anser att skuggningen inte är acceptabel. De anser det naturligt att trappa bebyggelsen mot Enhagsvägen på samma sätt som föreslagits mot villorna söder om området. Flera medborgare som inkommit med yttranden föreslår att begränsa antalet våningar till 3 eller 4 mot Enhagsvägen. Redovisad skuggstudie visar att de boende kommer att drabbas av skugga under del av vinterhalvåret och anser att det är en olägenhet påverkad av projektet. Att den anses acceptabel går emot Boverkets krav om direkt solinstrålning för nya bostäder. Medborgarna önskar en mer utförlig skuggutredning som redovisar våningsantal, våningshöjder, effekter timme för timme samt där det framgår hur det räknats. Medborgarna anser att materialet inte stämmer överens och att det verkar som att skuggan är tillrättalagd. De efterfrågar också effekter av ett minskat planområde och om det ger andra effekter på skuggan. Flera fastighetsägare är oroade att en ökad skuggning kommer att påverka fastigheternas värde vid en framtida försäljning. En medborgare frågar sig varför man tillåter en högre bebyggelse i Västra Roslags-Näsby än vad man gör i Täby centrum, där det är 6 våningar varav den övre är indragen.

**Kommentar:** Kommunen har sedan start haft en ambition om stadsmässig bebyggelse i Västra Roslags-Näsby, det innebär byggnader placerade i kvartersform med högre fasader mot gatan. Varför man valt att trappa bebyggelsen mot villorna söder om området är att de angränsar direkt intill flerbostadshusen, samt på grund av väderstreck, dvs hur sol och skugga fördelar sig inom området. Villabebyggelsen norr om Enhagsvägen ligger på ett större avstånd från den föreslagna bebyggelsen, ca 50 meter från de nya byggnaderna, vilket gör den direkta påverkan mindre än påverkan på befintliga bostäder söder om området som endast ligger 10 m från.

En uppdaterad skuggstudie som genomförts visar att befintlig bebyggelse inte skuggas i någon större omfattning eller längre tid på dygnet. Störst skuggning kommer att ske på vintern då solen står som lägst. Under en period bedöms några av fastigheterna norr om Centralvägen/Burschstigen skuggas. Den skuggstudie som är framtagen till samrådet redovisar bebyggelsen i det läge som samrådet redogör för. Till utställningen har sol- och skuggstudien reviderats med

nya våningar, terrängförhållanden och ändrad placering av byggnaderna i förhållande till Centralvägen/Enhagsvägen med anledning av riskavstånd från sekundär transportled från farligt gods. Enligt den reviderade sol- och skuggstudien har man bedömt den skuggning som uppstår för de nya samt för de omkringliggande bostäderna acceptabel då det endast sker under begränsad tid på dygnet, under vintertid. Den reviderade sol- och skuggstudien innehåller en mer noggrann redovisning av ljuset timme för timme samt ett resonemang om vilken skuggpåverkan som anses rimlig.

Enhagsvägens bredd gör det möjligt att bygga högre då effekten blir ett mer proportionerligt gaturum. Förändringen av området kommer att ge stor visuell effekt från Enhagsvägen som därmed och kommer att påverka fastigheterna längs med Burschstigen. Troligen kommer den nya exploateringen också att bidra med positiva värden för dessa fastigheter. En exploatering med 3 våningar intill Enhagsvägen skulle upplevas lågt i relation till gatan och tappa många av de kvalitéer som utgör områdets ambition om stadsmässighet och att nyttja det kollektivtrafiknära läget samt binda samman den regionala stadskärnan.

### **Insyn**

*Anna Essinger, Fredrik Averbach, Bo Gillgren, Berit Brintler, Björn S H Westlund, Ola Marika, Ulrika Cedermark, Elisabeth Alm, Björn Almqvist, Lars-Åke Gunnarsson*

Boende vid Burschstigen är oroade att de kommer uppleva insyn i trädgårdar som en olägenhet på grund av den höga exploateringen intill Enhagsvägen. De anser att det kommer påverka deras fastigheters värde vid en kommande försäljning och att en eventuell värdeminskning ska kompenseras av kommunen. Med anledning av risken för insyn anser de att inga balkonger bör placeras mot Enhagsvägen.

**Kommentar:** Insyn i villaträdgårdar är en olägenhet till följd att kommunen beslutat att bygga tätt inom den regionala stadskärnan. Kommunen har varit tydlig med att man vill nyttja marken och bygga tätt intill stationer på Roslagsbanan. Förslaget innebär att mindre vädringsbalkonger kan komma att placeras mot Enhagsvägen/Centralvägen, bostädernas huvudsakliga uteplatser/balkonger kommer uppföras mot gården. Takterasser kan komma att anläggas på taken på bostäderna mot Enhagsvägen/Centralvägen.

### Grundläggning, påverkan på omgivande hus

*Bo Gillgren, Berit Brintler, Ola Marika, Ulrika Cedermark, Lars-Åke Gunnarsson*

Befintliga byggnader är känsliga för sättningar vilket märktes när *Din bil*, Dahlian 1, byggde om. Medborgarna anser att ett minimikrav är en samlad rapport om geotekniska undersökningar och grundvattenförhållanden distribueras och att detaljplanen anpassas på så sätt att byggnation där risk för grundvattenförändringar och sättningar utesluts. Medborgarna efterfrågar byggkontor dit närboende kan vända sig med synpunkter och frågor relaterat till bygget. Medborgarna vill ha en garanti att deras fastigheters värden inte påverkas negativt av bygget. De menar att ett utarbetat säkerställande och utförandeprogram i samband med berörda fastigheter krävs innan byggherren får lov att starta bygget.

#### Kommentar:

Kommunen ansvarar för den utbyggnad som sker inom allmän plats. Omgivningspåverkan ska minimeras. Kontinuerliga grundvattenmätningar kommer att utföras under utbyggnationstiden för att kontrollera att mark- och grundläggningsarbetena inte påverkar grundvattenförhållandena. Vid grundläggningsarbeten som kan förorsaka markvibrationer kommer vibrationsmätningar att utföras för att kontrollera att gränsvärden inte överskrids. Respektive exploatör ansvarar för den utbyggnad som sker inom kvartersmark.

### Påverkan på Blåklinten

*Ove Bayard*

Synpunkter och frågetecken kring framtiden för bostäderna i Blåklinten. Medborgaren ställer sig frågande till hur framtiden ser ut för de nu boende i fastigheten. Bostäderna i Blåklinten bör beaktas ur perspektivet social hållbarhet. Att byggnaden på fastigheten Blåklinten ska bevaras framgår av samrådshandlingarna. Medborgaren undrar om framtida upplåtelseform, ersättningsbostad och påverkan under byggtiden.

**Kommentar:** Under samrådet var förslaget att bostadshuset på fastigheten Blåklinten skulle bevaras. Vidare utredningar har visat att genomförandet av detaljplanen påverkar befintlig byggnad så mycket att ett bevarande av bygganden inte är realistiskt. Till utställningen har detaljplanen ändrats gällande Blåklinten och byggnaden föreslås rivas. Anledningen till varför byggnaden behöver rivas framgår av kommentar ovan gällande *Bevarandet av befintliga*

*byggnader.* Kommunen undersöker olika lösningar för ersättningsbostäder för de boende i Blåklinten.

### **Kollektivtrafik**

*Sanna Norrby*

Tågen från Roslags-Näsby är överfulla, det kommer att påverkas av att det byggs fler bostäder.

### **Kommentar:**

Stockholms läns landsting, SLL, har parallellt med detaljplanen för Västra Roslags-Näsby arbetat med en detaljplan och en järnvägsplan för Roslagsbanans sträckning Roslags-Näsby till Tibble, med syfte att möjliggöra dubbelspårsutbyggnad. Planerna är nu antagna och utbyggnaden har påbörjats. Satsningen på Roslagsbanan kommer att medföra en mer kapacitetsstark tidsmässigt jämn kollektivtrafik. Ombygganden innebär till exempel att bygga om dagens plankorsningar till planskilda korsningar för bättre säkerhet och färre stopp i tågtrafiken samt utökad turtäthet.

### **Torget utformning**

*Jörgen Kihlgren*

Medborgaren har synpunkter på torgets utformning, vilket inte anses nyskapande. Han anser det ser ut som Östtyskland på 80-talet. Istället föreslår han att bygga mer klassiskt men hänvisning till Frösunda i Solna.

**Kommentar:** Ambitionen med torget är att skapa ett levande attraktivt stadsrum där många funktioner ska samsas såsom cykelparkering, aktiviteter, grönska, stråk, dagvattenhantering med mera. Torgets gestaltning ska även samspela med gamla kommunhuset och den nya bebyggelsen och fler funktioner har tillkommit sedan samrådet. Torget har utformats med detta i åtanke. I övrigt är viss typ av formgivning subjektiv och det är svårt att skapa miljöer som tilltalar alla.

### **Utformning av Enhagsvägen**

*Björn S H Westlund, Björn Lundberg*

Medborgarna frågar sig hur Enhagsvägen ska kunna utvecklas till stadsgata och undrar om det innebär att det ska byggas mellan Enhagsvägen och befintliga fastigheter på Burschstigen. Norr om Enhagsvägen är karaktären 2 våningar och

villabebyggelse, hur det ska kunna ge en stadsgata anses oklart. Medborgaren föreslår istället högre byggnader mot Centralvägen och lägre byggnader mot Enhagsvägen.

**Kommentar:** Inom detaljplanen för Västra Roslags-Näsby finns inga planer på att uppföra byggnader mellan Enhagsvägen och villorna längs Burschstigen, det var endast med i skisserna från arkitekttävlingen och inte något som kommunen valt att gå vidare med. Däremot kan Enhagsvägen/Centralvägen i framtiden kunna utvecklas till en stadsgata vilket kan innebära, ny bebyggelse längs med gatorna öster och väster ut, trädplanteringar och möjligheten till spårburen trafik. Vidare finns ett uppdrag att utreda möjligheten för ytterligare bostadskvarter norr om Centralvägen inom det beslutade planuppdraget för Pentavägen.

### **Behov av skola och lekplatser**

*Sanna Norrby*

Det finns ett stort behov av skola i området. Idag är det trångt på Ytterbyskolan. Även fler lekplatser behövs.

**Kommentar:** I parken kommer det att bli en ny stadsdelslekplats. Lekplatsen kommer att ha varierade lekredskap för olika åldrar. Enligt uppgifter från Barn- och grundskola kommer den planerade utbyggnaden leda till behov av en ny förskola i området. En ny förskola föreslås placeras i den sydvästra delen av området mot huvudgatan med gård i söderläge. Enligt besked från Barn- och grundskola bedöms behovet av grundskola klaras genom en utbyggnad av befintliga skolor i närområdet varför ingen ny skola planeras i området. Möjlighet till skolverksamhet föreslås också i anslutning till stationen på Roslagsbanan, i byggnad som även möjliggörs för kontor, vård, centrum och handel. Samhällsutvecklingskontoret har även i uppdrag att ta fram en detaljplan för att möjliggöra utbyggnad av Ytterbyskolan.

### **Nordisk Renting AB, Dahilan 1**

Fastigheten används både för bilförsäljning och som verkstad. Fastighetsägaren är mån om att även efter planens genomförande kunna fortsätta sin verksamhet på fastigheten som ligger intill planområdet. Investeringar och tillbyggnader har gjorts i anläggningen under 2005-2006. Anläggningen är upplagd enligt befintligt gatunät vad gäller exponering av försäljningslokaler och logistik för nybilmottagning, samt för reparation och service. Anläggningen har idag sin huvudentré från gamla Norrtäljevägen och mottagning av nya bilar och krockskadade bilar från Norrtäljevägen. Skoda har sin huvudentré från

Enhagsvägen. Huvudentréerna används av kunder till såväl nybilsförsäljningen som service, verkstad samt även för provkörning.

Sakägaren uppfattar förslaget att gamla Norrtäljevägen görs till en gångfartsgata vilket de ser som negativt för verksamheten, då tillgängligheten till verksamheten försämras radikalt. Sakägarna oroas för att gångfartsgatan skapar en onödig konflikt mellan gående och Din bils kunder. Din Bil föreslår istället att gamla Norrtäljevägen ska vara oförändrad från Enhagsvägen till och med Din Bils huvudentréer och att tillgängligheten för fastigheten ska vara oförändrad. Beteckningen Gångfartsgatan kan därför inte användas för denna del av gamla Norrtäljevägen. Sakägarna är positiva till fortsatt dialog med kommunen om detta. För att hitta en lösning som fungerar för både gångtrafik och nuvarande verksamhet intill planområdet.

**Kommentar:** Kommunen har fört diskussion med berörd fastighetsägare och verksamhetsutövare gällande in- och utfart till fastigheten. Förslag till ny in- och utfart föreslås lösas i nordvästra delen av fastigheten tillsammans med utökning av fastigheten mot norr, detta för mindre inblandning för verksamheten i den planerade gångfartsgatan. Del av gångfartsgata utgår och föreslås istället som lokalgata där ny infart föreslås.

## Myndigheter och andra remissinstanser

### AB Fortum Värme

Fortum värme meddelar att de kan leverera fjärrvärme till området, kontaktperson är Göran Skelander.

**Kommentar:** Kommunen noterar Fortums information, ledningssamordning pågår parallellt med planprocessen.

### Kultur- och fritidsnämnden

Kultur- och fritidsnämnden framför att statyn av Jarlabanke inte får flyttas. Konstverket är "fast konst", som betyder att det inte får flyttas för att placeras på någon annan plats.

**Kommentar:** Dialog har förts med kultur- och fritidsförvaltningen gällande placering av statyn. Statyn av Jarlabanke kommer att flyttas då dess placering inte fungerar med utformningen av den delen av det nya torget. Statyn flyttas



dock så att den fortfarande står på torget i sitt sammanhang med gamla kommunhuset.

### **Trafikverket**

Trafikverket ser det positivt att det framgår av planhandlingarna att deras synpunkter från programskedet har beaktats. De önskar att planen tydligare säkerställer en god cykeltrafik genom området, då särskilt när det handlar om ett regionalt cykelstråk. De anser att marken för cykelstråken ska regleras för cykeltrafik och inte gång- och cykeltrafik eller blandtrafik. De menar också att gränsen för den tänkta gång- och cykelbron över spåret ses över för att se på vilket sätt ett regionalt cykelstråk kan säkerställas. Att ett regionalt cykelstråk ska löpa över denna bit mark såsom illustrationen visar, bör vara en förutsättning i planeringen av en ny bro och kanske därmed även bör regleras eller på annat sätt befästas tydligare i planen. Vad gäller cykelparkeringar bör mark regleras för detta ändamål för att säkerställa en god bytespunkt, i likhet med att mark regleras för bilparkering. Trafikverket har i detta skede inga ytterligare synpunkter.

### **Kommentar:**

Plankartan har reviderats till utställningen då det regionala cykelstråket lagts inom användningen cykelväg istället för gång- och cykelväg. Inom markanvändningen Lokalgata är det möjligt att uppföra cykelväg som har standard enligt den regionala cykelplanen. I detaljplanen för Roslagsbanans utbyggnad ingår den bro som föreslås över Roslagsbanan samt även en liten del av det regionala cykelstråket som går under bron och som nu håller på att byggas. Samordning mellan detaljplanen för Roslagsbanan och denna detaljplan (Detaljplan för Västra Roslags-Näsby) har skett. Det finns även en koppling över Roslagsbanan via Centralvägen för cykel som koppling till det framtida snabbcykelstråket, cykelstradan på Östra Banvägen.

I området kommer mark regleras för cykelparkering, minst 400 infartsparkeringar för cykel, i nära anslutning till stationen.

### **Länsstyrelsen i Stockholms Län**

Länsstyrelsen ska samordna statens intressen, ge goda råd om tillämpningen av 2 och 3 kap, verka för att riksintressen tillgodoses, att miljö kvalitetsnormer följs och att strandskydd inte upphävs i strid mot gällande bestämmelser, och verka för att sådana frågor om mark- och vattenområden som angår två eller fler kommuner samordnas på ett lämpligt sätt. Samrådet har föregåtts av program som Länsstyrelsen har yttrat sig över. Länsstyrelsen bedömer utifrån kända förutsättningar att det inte finns skäl att anta att Länsstyrelsen kommer att pröva

beslut och upphäva detaljplanen med stöd av 12 kap. 3 § ÄPBL. Denna bedömning förutsätter att kommunen beaktar de synpunkter som framförs nedan avseende riskhänsyn, dagvattenhantering, geoteknik och trafikbuller.

#### Allmänt

Utöver plankarta, planbeskrivning och genomförandebeskrivning ingår också ett gestaltungsprogram, ett hållbarhetsprogram och en handling som redogör för grönytefaktorn i planhandlingarna. Text och illustrationer i de senare handlingarna redovisar på ett informativt och ambitiöst sätt kommunens intentioner med planeringen och utformningen av planområdet. För att säkerställa ett utförande i enlighet med dessa planhandlingar kan det finnas behov av att införa kompletterande bestämmelser på plankartan – då plankartan är den juridiskt bindande handlingen. Länsstyrelsen påpekar behovet av samordning mellan byggherrarna när komplettering av utredningar ska göras. Ansvar på kompletterade utredningar åligger fastighetsägaren/byggherren. Det gäller även samordning för planområdet om detaljplanen skulle delas upp till fler detaljplaner inför utställningen.

#### De statliga ingripandegrunderna enligt 12 kap. ÄPBL

Av 12 kap. 3 § ÄPBL följer att Länsstyrelsen ska upphäva en kommuns beslut att anta en detaljplan om beslutet t.ex. innebär att ett riksintresse inte kan tillgodoses, att en miljö kvalitetsnorm enligt 5 kap. Miljöbalken inte följs eller att en byggelse annars blir olämplig med hänsyn till de boendes och övrigas hälsa eller säkerhet eller till risken för olyckor, översvämning eller erosion.

Synpunkterna nedan syftar till att ge kommunen underlag, råd och synpunkter inför nästa skede i planprocessen. Kommunen får på sätt möjlighet att förtydliga och/eller komplettera sitt planförslag, så att ett statligt ingripande enligt 12 kap 3 § ÄPBL kan undvikas.

#### Riksintressen

Detaljplanen ligger i anslutning till riksintresse järnväg – Roslagsbanan. För närvarande pågår en upprustning av Roslagsbanan. Upprustningen av Roslagsbanan innebär såväl en kapacitetsförstärkning genom utbyggnad till dubbelspår som en höjning av säkerheten och tillgängligheten vid stationer och plankorsningar, och en järnvägsplan tas fram för Roslagsbanan. Av planhandlingarna bör det framgå hur detaljplanen kommer att se ut i förhållande till järnvägsplanen. Länsstyrelsen förutsätter att fortsatt planering sker i nära samarbete med Trafikförvaltningen.

Länsstyrelsen anser att kommunen bör förtydliga syftet med perrongflytten. Det handlar om att möjliggöra en framtida bytespunkt mellan Roslagsbanan och kollektivtrafik på Centralvägen/Centralbron – även om det idag inte finns någon finansiering för detta projekt. Tillgängligheten till de nya perrongerna är beroende av den gång- och cykelbro som diskuteras från planområdet över Roslagsbanan.

#### Regionalt cykelstråk

En regional cykelplan har tagits fram för Stockholms län i samarbete mellan Trafikverket, Tillväxt, miljö och regionplanering och Landstingets trafikförvaltning samt Länsstyrelsen i Stockholms län – och ett regionalt cykelstråk som kommer att passera genom planområdet. För att uppfylla sitt syfte som smidigt smart och säkert regionalt arbetspendlingsnät framförs i cykelplanen att de regionala cykelstråken behöver ha likartad utformning. I det fortsatta planarbetet behöver därför cykelplanens föreslagna riktlinjer beaktas.

#### Mellankommunal samverkan

Planområdet ligger invid kommungränsen till Danderyds kommun. Det bör framgå av planbeskrivningen att planeringen sker i samförstånd med Danderyds kommun.

#### Miljökvalitetsnormer (MKN) för vatten och dagvatten

Genomförande av detaljplanen kommer att innebära att en stor andel hårdgjorda ytor inom området vilket ställer höga krav på dagvattenhanteringen. I planbeskrivningen redogörs för status och MKN i Stora Värtan. En ny statusklassning har nyligen (november 2013) tagits fram för vattenförekomster i distriktet och finns redovisad i VISS. I denna, ännu preliminära klassning, har Stora Värtan, erhållit klassningen måttlig ekologisk status och uppnår ej god kemisk status (miljögifter). Det är därför angeläget att dagvatten hanteras på ett miljömässigt godtagbart sätt och att erforderliga åtgärder vidtas för att kunna uppnå miljökvalitetsnormer för ekologisk och kemisk status i Stora Värtan.

Marken inom området består i hög grad av lera och det förekommer även förorenad mark samtidigt som parkering i huvudsak föreslås ske i garage under kvarteren. Det är alltså inte okomplicerat att hantera dagvatten inom planområdet. Även om principerna för föreslagen dagvattenhantering bedöms vara acceptabla finns anledning att vidare utreda hantering och rening av dagvatten inom området. Det är positivt att kommunen avser att följa den dagvattenpolicy som Oxunda Vattenssamverkan tagit fram för Oxundaåns avrinningsområde. Delar av de förslag till hantering av dagvatten som finns i bl.a.

gestaltungsprogrammet skulle kunna redovisas i plankartan och stödjas genom planbestämmelser.

#### Transporter av farligt gods

Planområdet ligger intill Enhagsvägen/Centralvägen som är en rekommenderad sekundär transportled för farligt gods. Vid planläggning för bostäder ska detaljplanen utformas så att bebyggelsen blir lämplig med hänsyn till människors hälsa och säkerhet samt till risken för olyckor. Enligt Länsstyrelsens riktlinjer bör det alltid finnas ett skyddsavstånd på minst 25 meter mellan ny bebyggelse och rekommenderade leder för farligt gods. Länsstyrelsen vill understryka att ett tillräckligt skyddsavstånd utgör en viktig grund för riskhänsyn vid planering av ny bebyggelse intill vägar som trafikeras med transporter med farligt gods. Enligt planförslaget föreslås bostäder och verksamheter placeras inom ett avstånd som väsentligt understiger Länsstyrelsens riktlinjer vilket gör att bebyggelsen hamnar inom ett oacceptabelt kort avstånd från vägen. Enligt planbeskrivningen är avståndet mellan förslagen bebyggelse och vägkant som minst bara 6 meter.

Länsstyrelsen har tagit del av den riskanalys (Tyréns, december 2012) som bifogats planen. Även om riskanalysen visar på att risknivåerna från det farliga gods som passerar planområdet ligger under ALARP – dvs. att risknivån är låg – anser Länsstyrelsen att den föreslagna bebyggelsen inte kan anses vara utformad med hänsyn till behovet av skydd mot risken för olyckor enligt 2 kap 3 och 4 §§ ÄPBL. I det fortsatta planarbetet behöver bebyggelsens placering och lämplig användning ses över. Ingen del av bostadsbebyggelsen bör ligga närmare än 25 meter från Enhagsvägen/Centralvägen.

#### Risken för olycka med urspårande tåg

För att minska risken för olycka vid utspårande tåg bör ett avstånd om minst 25 meter lämnas bebyggelsefritt närmast järnvägen. Enligt planförslaget ligger bostadsbebyggelsen mellan 12 och 19 meter från spårkant till Roslagsbanan, medan parkeringsanläggningen planeras ligga 7-9 meter från spårkant. För att minska risken med urspårande tåg ska enligt planbeskrivningen åtgärder vidtas. På plankartan finns en bestämmelse som anger att mur ska uppföras längs med spårområdet. Länsstyrelsen anser att utformningen av muren behöver förtydligas i planhandlingarna till nästa skede, för att säkerställa att muren ger ett tillräckligt skydd för den intilliggande bebyggelsen. Om bebyggelsen ska vara möjlig inom redovisat avstånd finns även behov av att beskriva den intilliggande bebyggelsens konstruktion och säkerställa att den dimensioneras för att klara eventuell yttre olyckslast från påkörning av tåg på Roslagsbanan.

Planen bör redovisa om den föreslagna muren utgör ett tillräckligt skydd vid en olycka med urspårning eller om det finns behov av andra åtgärder enligt järnvägsplanen, t.ex. en skyddsräll. Frågan behöver därför stämmas av i samråd med Trafikförvaltningen.

### Buller

En översiktlig bullerutredning (Åkerlöf Hallin Akustikkonsult 2013-03-18) har bifogats till planen. Av denna framgår att planområdet påverkas/kommer att påverkas av vägtrafikbuller från Centralvägen (17900 fordon/ÅMD) och Norrtäljevägen/E18 (80000 fordon/ÅMD) samt järnvägsbuller från den spårbundna trafiken på Roslagsbanan. Redovisade trafikmängder utgår från prognosår 2030. Enligt utredningen beräknas den föreslagna bebyggelsen uppnå en högsta ekvivalent ljudnivå vid fasad om 65 dB(A). Den högsta maximala ljudnivån redovisas inte. Den redovisade bullerberäkningen utgår vidare från att området är fullt utbyggt och vid bullerberäkningen har hänsyn tagits till det så kallade bullerregnet.

Länsstyrelsen delar kommunens uppfattning att avstegsfall kan motiveras i detta kollektivtrafiknära läge. Bestämmelser om störningsskydd har införts på plankartan och anger att byggnader ska utformas så att:

- Minst hälften av boningsrummen i varje bostadslägenhet får högst 55 dB(A) ekvivalent trafikbullernivå (frifältsvärde) utanför minst ett fönster.
- Att gemensam eller enskild uteplats med högst 70 db(A) maximalnivå (frifältsvärde) kan anordnas i anslutning till bostäderna.
- Trafikbullernivån inomhus i boningsrum inte överstiger 26 dB(A) ekvivalent och 41 dB(A) maximal ljudnivå, för vardagsrum med öppen planlösning med kök kan 30/45 dB(A) accepteras.
- Vibrationer från trafiken inte överstiger 0,3 mm/s

Länsstyrelsen anser att den nuvarande bullerutredningen behöver bearbetas och kompletteras med maxbullernivåvärden. Bullerutredningen behöver även redovisa konsekvenserna till följd av busstrafiken och övrig trafik på huvudgatan. Det finns också behov av att redovisa fler detaljerade lägenhetslösningar som visar att avstegsfallet kan innehållas. Det gäller särskilt hörnlägenheter, högshusbebyggelsen inom kvarteren och föreslagen byggnad med studentlägenheter.

### Råd om tillämpningen av 2 kap PBL

Nedan följer Länsstyrelsens råd och synpunkter på planens lämplighet utifrån de allmänna intressena som följer av 2 kap ÄPBL och som inte kan hänföras till någon av de statliga ingripandegrunderna.

### Kulturmiljö

Området ligger inte inom riksintresse för kulturmiljövården. Inför planarbetet har kommunen tagit fram en antikvarisk utredning för att identifiera de kulturhistoriskt värdefulla byggnaderna i området. De flesta av de byggnader som där tillmätts ett stort kulturhistoriskt värde bevaras enligt planförslaget. Alla ges dock inte q-bestämmelser vilket Länsstyrelsen ställer sig frågande till. En av byggnaderna, Blåklinten ges skyddsbestämmelser avseende exteriörer samt fasad och takmaterial men inte rivningsförbud. Om det finns en orsak till detta kan det behöva förtydligas.

### Biotopskydd

I planområdets nordöstra del finns träd med s.k. biotopskydd, Täby allé. Dessa föreslås enligt planbeskrivningen få skydd mot fällning. En administrativ bestämmelse som reglerar detta saknas dock på plankartan. För att skyddet ska bli verkningfullt behövs både en vegetationsbestämmelse och en administrativ bestämmelse.

### Markföroreningar

Inom planområdet finns två objekt i Länsstyrelsens databas över potentiell förorenade områden. Det är en bilvårdsanläggning och ett sågverk/kvarn. Det kan även ha funnits andra verksamheter inom planområdet som Länsstyrelsen inte har någon kännedom om. Området är undersökt och man har hittat förhöjda halter inom planområdet. Länsstyrelsen förutsätter att man i samråd med tillsynsmyndigheten avgör hur dessa massor ska hanteras.

Om det föreligger saneringsbehov bör saneringsåtgärderna ske enligt Naturvårdsverkets riktlinjer och utföras på ett långsiktigt hållbart sätt. Det finns risker med att lämna kvar föroreningar, vilket leder till att kunskapen om detta alltid måste finnas och begränsa markanvändningen. Vidare anser Naturvårdsverket att föroreningar inte ska byggas in och försvåra en framtida eventuell saneringsåtgärd.

### Behovsbedömning

Länsstyrelsen delar kommunens uppfattning att planens genomförande inte kan förväntas medföra någon betydande miljöpåverkan.

**Kommentarer:***Riskintressen*

En illustration och information som förtydligar gränsdragningen mellan detaljplanen för Roslagsbanan och detaljplanen för Västra Roslags-Näsby har lagts till planbeskrivningen. Frågan om perrongflytten har hanterats av fastställd detaljplan/järnvägsplan för Roslagsbanan och har därför inte motiverats i detaljplanen för Västra Roslags-Näsby. Utbyggnad och planering av Roslagsbanan har sker i samråd med Trafikförvaltningen.

*Regionalt cykelstråk*

Ett regionalt cykelstråk planläggs längs med Roslagsbanans västra sida och ansluter till stråk i Danderyds kommun. Det regionala cykelstråket planeras med en bredd om 3 m för dubbelriktad trafik förbi planområdet, enligt cykelplanen. Detaljplanen möjliggör även en koppling över Centralbron för lokalt cykelstråk som kan ansluta till ett framtida snabbcykelstråk som kommer byggas längs den östra sidan om Roslagsbanan. Snabbcykelstråket är ett samarbete mellan Täby kommun, Danderyds kommun och Trafikverket och är ett cykelstråk för arbetspendling mellan Arninge och Stockholm City. Snabbcykelstråket, cykelstradan ingår inte i denna detaljplan.

*Mellankommunal samverkan*

Planbeskrivningen har kompletterats med en skrivning att detaljplanen tas fram i samförstånd med Danderyds kommun. Det som påverkar Danderyd är främst ombyggnad av gamla Norrtäljevägen. Avstämning har gjorts med Danderyds kommun kring detta. Danderyds kommun har fått handlingarna för synpunkter under samrådet och Täby kommun har haft kontakt och dialog med Danderyd under projektets gång. Danderyd ges möjlighet till ytterligare synpunkter under utställningen.

*Miljö kvalitetsnormer för vatten och dagvatten*

En "Fördjupad dagvattenutredning" (daterad 2013-06-20) för hela planområdet redogör för dagvattensituationen i stort samt ger förslag på åtgärder för det fortsatta arbetet. Utredningen beskriver hur dagvattenfrågan kan hanteras på allmän platsmark respektive kvartersmark för att förbättra dagvattenkvaliteten och i förlängningen skydda recipienten. Med detta som grund säkerställs att Stora Värtans ekologiska och kemiska status inte försämras. På allmän platsmark föreslås åtgärder som kommunen nu arbetar vidare med inom detaljprojekteringen för planområdet. Utgångspunkten är att rena dagvattnet och uppnå riktvärden motsvarande 2M, genom att i princip låta allt dagvatten passera

vegetationsytor före påsläpp till allmän ledning. Detta ska åstadkommas genom att avleda dagvattnet till skelettjordar, regnträdgårdar, diken och översilningsytor som tillskapas i planområdets grönytor. För kvarteretsmark har de inblandade exploatörerna redovisat sin planerade dagvattenhantering där de förhållit sig till recipientens status och markens förutsättningar. Att införa dagvattenkrav som planbestämmelse går ej, utöver det som redan regleras på plankartan, enligt vad Täby kommun erfar. Planbeskrivningen har kompletteras med bild från gestaltungsprogrammet gällande princip för dagvattenhantering i området.

#### *Förorenad mark*

Potentiellt förorenad mark har identifierats inom planområdet. Ansvaret för sanering ligger på den markägare vars mark föroreningen finns på om inte tidigare verksamhetsutövare kan ställas till svars. I nuläget är marken kommunägd, men kommer sedermera att säljas till exploatörer. Ansvaret regleras via avtal. Saneringen kommer att ske i samråd med tillsynsmyndigheten.

#### *Transporter av farligt gods*

Utredningen om risk från farligt gods för området har kompletterats inför utställningsskedet. En justering har gjorts vad gäller bebyggelsens placering inom det kvarter som ligger närmast intill Centralvägen. Byggnader föreslås placeras, som närmst 15 meter i hörnen mot cirkulationsplatsen, i övrigt är bebyggelsen placerad på ett avstånd på 20 meter eller mer från den sekundära leden för farligt gods. En karta har lagts till planbeskrivningen som redogör för dessa avstånd. Utöver att avståndet har justerats har bestämmelser lagts till plankartan som reglerar att fasad och fönster ska uppföras i icke brännbart material för de byggnadsdelar som ligger inom 15 meter från väggkant, bestämmelserna gäller för de lägre våningarna. Bestämmelser för samtliga fasader längs Enhagsvägen och Centralvägen anger att utrymningsvägar ska finnas bort från riskkällan och friskluftsintag ska finnas mot gården. Kommunen ska vidta åtgärder för att hindra en eventuell pöl med brandfarlig vätska att sprida sig mot bostadsbebyggelsen, detta görs med vägbula och åtgärder i gatan. Kommunen ansvarar för åtgärder i gatan. Åtgärderna redogörs ytterligare i planbeskrivningen. Föreslagna åtgärder är i linje med de riktlinjer som Länsstyrelsen tagit fram för planläggning intill vägar med farligt gods.

#### *Risken med olycka vid urspårade tåg*

Riskutredningen har kompletterats till utställningen. Enligt "Kompletterande PM till Rapport Riskhänsyn Västra Roslags Näsby" daterad 20 januari 2015 så räcker det att murens lägsta höjd är 0,5 meter över spårkant. Påkörningskraften ska vara  $F_{dx}=2000$  kN längs spårriktning och  $F_{dy}=750$  kN tvärs spårriktning. För att



förhindra att fordon som kör på lokalgatan ovanför muren hamnar inom spårområdet ska murens krön förses med avåkningsskydd. En principskiss för utformning av muren finns redovisad i planbeskrivningen och på plankartan finns en bestämmelse om att mur ska finnas. Förslaget har godkänts av Länsstyrelsen. Del av muren byggs för nuvarande i samband med ombyggnad av Roslagsbanan.

#### *Buller*

Bullerkraven har förts in som planbestämmelser. Täby kommun har kompletterat den översiktliga bullerutredningen med "Västra Roslags-Näsby, Täby Trafikbullerunderlag för fortsatt planering" (daterad 2016-04-06). Som underlag till den har "Täby trafikmodell" (daterad 2016-02-15) med aktuella trafiksiffror använts och där ingår tung trafik (bland annat busstrafik). I den kompletterande bullerutredningen redovisas ekvivalenta och maximala trafikbullernivåer vid fasad till bostäderna. Vidare ges råd för fasad- och lägenhetsutformning. Samtliga byggherrar redovisar genom framtagna bullerutredningar att de kommer klara uppsatta bullerkrav med föreslagna åtgärder. Kommunen hanterar bullerkraven i samband med bygglov.

#### *Kulturmiljö*

Förändringar i bevarandet av byggnader har skett sedan samrådet. Fortfarande föreslås den äldre delen av kommunhuset bevaras samt det tidigare Elverket och gul villa. Föreslagen detaljplanen anger q-bestämmelser i form av skydd i exteriör och rivningsförbud för det äldre kommunhuset, som enligt den antikvariska utredningen visat sig vara mest värdefull att bevara.

Enligt Länsstyrelsens samrådsyttrande gällande risk i blev kommunen ombedd att öka avståndet från väggkant, där farligt gods passerar, till föreslagen bostadsbebyggelse, till 25 meter. Detta för att garantera en riskfri boendemiljö. En flytt av de föreslagna bostadshusen innebär att den nya bebyggelsen hamnar på ett nära avstånd till befintlig bostadsbyggnad på fastigheten Blåklinten 1 som i samrådsförslaget var tänkt att bevaras. Flytten av bebyggelsen från Centralvägen innebär konsekvenser som har påverkat utformningen av hela kvarteret och till utställningen föreslås därför bostadshuset på fastigheten Blåklinten 1 att rivas. Tillgänglighet, avfallshantering och möjlighet för räddningstjänst att ta sig till bostadshuset på Blåklinten har utretts som svårförenliga med flytten av bebyggelsen från Centralvägen då området mellan dessa byggnader blivit allt för trångt. Förslaget om rivning har inneburit en rymligare gård och bättre placering av nya gårdsbyggnader, större yta för underjordiskt garage och att tillgänglighet, avfall och räddningsfrågor kan lösas med en kvartersgata. Med ny utformning har

kvarteret fått en tydligare uppdelning till två likställda gårdar med bättre möjlighet till kvalitativ grönyta.

Den antikvariska utredningen har kompletterats med en konsekvensbeskrivning med avseende på utvärdering av besluten rivning eller bevarande av bostadsbyggnaden på Blåklinten 1. I utredningen framhålls hur värdet i kulturmiljön påverkas av föreslagen ny bebyggelse då, sammanhanget mellan byggnaderna, ga kommunhuset och Blåklinten förlorar sin läsbarhet med ny exploatering omkring Blåklinten.

Bostadshuset på Blåklinten har också utretts utifrån sina tekniska egenskaper, sättningar och dess grundläggning har visats sig vara svåra att förena med påfrestningar utifrån uppförandet av nya byggnader omkring. Renoveringsbehovet har bedömts som eftersatt och kostnaden för en renovering svår att hävda i sammanhanget. Utifrån flera perspektiv har kvalitéerna i omgivande byggnader ökat då gården omarbetats. Sett från ett ekonomiskt perspektiv möjliggörs fler byggrätter med den omarbetade gården.

En kompletterande antikvarisk utredning gällande stationshusen har tagits fram. Trots förslaget om bevarande i den antikvariska utredningen föreslås båda stationshusen ersättas med nya byggrätter.

En kompletterande antikvarisk utredning gällande stationshusen har tagits fram. Trots förslaget om bevarande i den antikvariska utredningen föreslås båda stationshusen ersättas med nya byggrätter.

Den täta stadsbebyggelse som föreslås för området västra Roslags-Näsby intill stationen har bedömts svår att förena med de befintliga stationshusen, även om de i den kompletterade antikvariska utredningen visat sig vara värda att bevara. Det handlar om angöringen till den nya stationen, det regionala cykelstråket som passerar längs med spåret, cykelparkeringen intill stationen och den planskilda korsningen för gång och cykel över Roslagsbanan. Det är vitala delar för en ny station som hamnar i konflikt med de befintliga stationshusen i sitt nuvarande läge. Parallellt med detaljplanen för Roslags-Näsby sker planering och utbyggnad av spårområdet med syfte att möjliggöra för dubbelspår. Utbygganden av spårområdet innebär att spårområdet breddas och spåret flyttas närmare stationshusen. Intill stationshusen planeras en stödmur mot befintlig entré till det yngre av de två stationshusen, vilket gör entrén svårare. Ombyggnaden av stationen innebär att perrongerna flyttas till mittperronger istället för sidoförlagda perronger, stationshusen hamnar då längre ifrån stationen och ges inte direkt

anslutning från perrongen så som tidigare. Det naturliga sammanhanget för stationshuset och läsbarheten av kulturmiljön påverkas av detta. Kommunen och trafikförvaltningen anser att de värden som kan skapas med det aktuella förslaget till detaljplan kombinerat med stationshusens ändrade förutsättningar i och med dubbelspårutbyggnaden gör att stationshusen föreslås rivas i detaljplaneförslaget.

#### *Biotopskydd*

Plankartan har kompletterats med en administrativ bestämmelse gällande ändrad lovplikt för fällning av träd dock har bestämmelsen om att träd ska bevaras tagits bort för Näsby allé. Anledning till att bestämmelsen har tagits bort för Näsby allé är pga att bebyggelsens placering intill allén har justerats utifrån frågan om sekundär transportled för farligt gods. Justeringen av bebyggelsen innebär att en del av träden inte kommer att kunna vara kvar och att resterande träd i allén hamnar väldigt nära föreslagen bebyggelse varför kommunen ser det som svårt att ha kvar bestämmelsen om att träd ska bevaras. Kommunen kommer istället att säkerställa bevarandet av de träd i allén som inte hamnar inom bebyggelseområden i de marköverlåtelseavtal som skrivs med berörda exploatörer. Träd i anslutning till Smedjevägen (parken) har fått bestämmelsen om att träd ska vara kvar.

#### *Markföroreningar*

Ansvaret för saneringen av massor åligger respektive markägare där föroreningen finns. Kommunen ansvarar för saneringen i de fall föroreningen finns på kommunens mark. Kommunen tydliggöra ansvaret för exploatörerna och att dessa kontaktar tillsynsmyndigheten. Sanering bör ske enligt Naturvårdsverkets riktlinjer.

#### **Stockholms Läns museum**

Länsmuseet ser positivt på Täby kommuns ambition att omdana Västra Roslags-Näsby och skapa fler bostäder i anslutning till en regional stadskärna och viktig knutpunkt för kollektivtrafiken. Särskilt som den kommunala förvaltningen kommer att lämna området till förmån för etablering i Täby centrum. Dock ser länsmuseet problem med delar av den föreslagna gestaltningen som presenteras i det framtagna Gestaltningprogrammet för området i förhållande till de kulturhistoriska värdena som beskrivs och lyfts fram i den antikvariska utredningen. Utredningen slår fast att sambandet mellan två av de utpekade byggnaderna, gamla kommunhuset och bostadshuset Blåklinten, och den småskaliga och medvetna rumsbildning typisk för 1950-talet som de tillsammans

representerar är mycket viktig för platsen. Den nu föreslagna gestaltningen av området kommer att inte bara minska det sammanhanget utan i det närmaste helt ta bort det och därmed också möjligheten till förståelsen av detta samband. De båda byggnaderna riskerar att förminska till separerade pittoreska inslag i ett nybyggt stadsrum med en helt ny skala med byggnader på upp till 15 våningar. För att i någon mån behålla det viktiga rumsliga sammanhang som dessa båda byggnader utgör anser länsmuseum att det torg som planeras norr om det gamla kommunhuset bör öppnas upp mot bostadshuset Blåklinten i högre grad än vad som redovisas i programmet.

#### YTTRANDE 2014:024 STOCKHOLMS LÄNS MUSEUM

Länsmuseum anser vidare att det vore olyckligt om det gamla stationshuset rivs då detta utgör ett minst lika viktigt och värdefullt inslag som de i den antikvariska utredningen utpekade villorna. Stationshuset står för den historiska förankringen och vittnesbörden om Roslags-Näsby som stationssamhälle och knutpunkt för järnvägen. Detta är särskilt betydelsefullt då många av de tidiga villorna i Roslags-Näsby stationssamhälle idag är rivna.

**Kommentar:** Sedan samrådet har förslaget om vilka byggander som ska bevaras ändrats. Blåklinten har visat sig vara svår att bevara med anledning av dess grundläggning och sårbarhet i samband med genomförandet av projektet, läs kommentar under Länsstyrelsen yttrande under *kulturmiljö*. Platsbildningen framför det som tidigare var Blåklinten finns fortfarande kvar i förslaget, har förskjutits väster ut för att hamna mitt för gamla kommunhuset. Förslaget är att ett nytt hus placeras med gaveln mot torget. Materialet på torget och platsbildningen föreslås vara samma för att den mindre platsbildningen ska upplevas som en del av torget. Nya radhus föreslås uppföras på den plats där Blåklinten tidigare stod, med en ny kvartersgata genom kvarteret, för en bättre indelning av det större kvarteret till två medelstora bostadsgårdar.

Sedan samrådsförslaget har också användningen av det äldre kommunhuset och elverket ändrats till bostäder. För det äldre kommunhuset har en bestämmelse om att lokal ska finnas i den östra delen lagts till för att bygganden ska fortsätta vara öppna för allmänheten. Elverket föreslås bevaras men ges ej skyddsbestämmelser eller rivningsförbud i enlighet med rekommendationerna i antikvarisk utredning.

Den antikvariska utredningen har kompletterats med underlag för de två stationshusen till utställningsskedet. Byggnaderna har enligt utredningen bevarandevärden och utredningen redogör för förslag till skyddsbestämmelser.

Planförslaget utgår fortsatt från att båda stationshusen rivs eftersom det varit en tidig utgångspunkt för den grundläggande strukturen för området. Byggnaderna kan inte bevaras i det läge de har i den planerade gatustrukturen, läs även kommentar under rubrik *Bevarande av befintliga byggnader* eller kommentar under Länsstyrelsen yttrande under *kulturmiljö* ovan.

### **Storstockholms brandförsvaret**

Storstockholms brandförsvaret (SSBF) har av Stadsbyggandekontoret i Täby kommun erbjudits möjlighet till yttrande avseende rubricerat ärende. Yttrandet behandlar hanteringen av tekniska olycksrisker och möjlighet till räddningsinsatser. Med tekniska olycksrisker avses i detta sammanhang sådana olycksrisker, exempelvis brand, explosion och utsläpp av farliga ämnen, som kan kopplas till exempelvis industrianläggningar, transportsystem och kemikalier. Olycksrisker bör beaktas för att tillgodose krav på hänsyn till människors hälsa och säkerhet samt risken för olyckor enligt plan- och bygglagen (SF2010:900). Olycksrisker är dessutom att betrakta som en olägenhet enligt miljöbalken (SF1998:808) och ska beaktas i planers och programs behovsbedömningar.

#### **Hantering av olycksrisker**

Enligt tidigare utlåtande från SSBF, 2010-10-12, framkom synpunkter avseende att en systematisk hantering av olycksrisker i och med rapporten Riskhänsyn Västra Roslags Näsby, 2012-12-10 utförd av Tyréns. Enligt ovan nämnda rapport framkommer förslag på riskreducerande åtgärder vilka rekommenderas av Tyréns för att risknivån ska hamna på godtagbar nivå inom planområdet.

Kommunen har i vissa fall valt att följa Tyréns råd om riskreducerande åtgärder, och i andra fall inte. Exempelvis kan nämnas att Tyréns föreslår brandklass i fasad och fönster för byggnader som ligger inom 30 meter och vetter mot mark Centralvägen/Enhagsvägen. Kommunen föreslår istället att införa krav avseende byggnaders fasad och taktäckning. SSBF önskar att kommunen motiverar varför dessa val görs. Finns det kostnad-nytta-aspekter som beaktas, eller är det andra värden som påverkar valet av riskreducerande åtgärderna?

Vidare önskar SSBF att de valda riskreducerande åtgärderna skrivs in i detaljplanen som bestämmelser (plankartan). Enligt samrådshandlingarna finns beskrivningar och åtgärdsförslag avseende olycksrisker endast angivna i planbeskrivningen. SSBF anser också att det är fördelaktigt om kraven kan skrivas in som funktionskrav och inte som detaljkrav. Detta möjliggöra en större flexibilitet i byggprocessen.

#### Möjlighet till räddningsinsatser

SSBF påminner också om att brandvatten ska säkerställas. Avstånd mellan brandposter ska vara maximalt 150 meter.

#### Övrigt

SSBF önskar att delta i den fortsatta processen och hjälper gärna till vid frågor avseende hanteringen av olycksrisker och möjlighet till räddningsinsatser.

**Kommentar:** Bebyggelsens läge har justerats med anledningen av risken från farligt gods på Enhagsvägen och Centralvägen sedan samrådsförslaget. Läs om kommunens hantering av risker under kommentaren till Länsstyrelsens yttrande. Brandskydd i fönster och fasad har reglerats i plankartan för de mest utsatta delarna. Utrymningsvägar och friskluftsintag har reglerats bort från riskkällan. Längsta avstånd till brandposter har bedömts uppnås. Kompletterande riskutredning har tagits fram som visar på föreslagna åtgärder i detaljplanen, kommunen kommer även att arbeta med skyddsåtgärder i gatan vid riskkällan.

#### Trafikförvaltningen SLL

Trafikförvaltningen är positiv till den förtätning som planen medger i detta kollektivtrafiknära läge inom den regionala kärnan Täby centrum/Arninge. Planen möjliggör dels framtida trafikering med buss inom planområdet och dels bra kopplingar mot Roslagsbanans station. Det är positivt att infartsparkering för bil såväl som cykelparkering ryms inom planområdet. Trafikförvaltningen ser också positivt på att kommunen tillämpar p-norm för cykel och att man har lyft hållbara transporter i det hållbarhetsprogram som tagits fram för Västra Roslags-Näsby.

#### Roslagsbanans utbyggnad

Som framgår i planbeskrivningen planeras ombyggnad av Roslagsbanans station i Roslags-Näsby. Ombyggnaden ingår i en större upprustning som bl a beskrivs på sidan 27 i planbeskrivningen. Här kan förtydligas att dubbelspår planeras från Roslags-Näsby till Vallentuna (inte vidare till Lindholmen), samt på delar av Österskärsgrenen mellan Hägernäs och Åkersberga. I projektet ingår förutom den kapacitetsförstärkning som dubbelspår innebär, att höja säkerheten och tillgängligheten vid stationer och plankorsningar. I samband med projektet kommer även bullerskyddsåtgärder att vidtas för att innehålla gällande riktvärden vid befintliga bostäder. Den perrongflytt som planeras i Roslags-Näsby har som huvudsyfte att möjliggöra den framtida bytespunkt mellan Roslagsbanan och kollektivtrafik på Centralvägen/Centralbron som nämns i planbeskrivningen. Det kan tydligare framgå av planbeskrivningen att det är just detta som är syftet med att flytta perrongerna, inte kapacitetsförstärkningen i sig. I dagsläget finns dock

ingen finansiering för en sådan bytespunkt eller ens för en anslutning från perrongerna upp till centralbron.

Tillgängligheten till de nya perrongerna är helt beroende av den gång- och cykelbro som diskuteras i södra änden av perrongerna. Bron ligger utanför detaljplaneområdet men den är av största vikt för att möjliggöra passage till och över Roslagsbanan.

#### Framtida busstrafikering

Planen ger möjlighet för bussar att trafikera området utmed Gamla Norrtäljevägen och utmed det torg som planeras mellan Gamla Norrtäljevägen och Roslagsbanan. Bussarna kommer att kunna vända och reglera enligt tidtabell kring ett kvarter mellan torget och Roslagsbanan.

Trafikförvaltningen rekommenderar att beskrivningen av eventuell framtida busstrafikering beskrivs mer i termer av vad som medges i den nya gatustrukturen. Att peka ut möjliga busslinjer kan lätt ge intryck av att nya linjer är beslutade, vilket de inte är. Eftersom beslut om trafikering av området behöver föregås av en linjeöversyn, ser vi hellre att detaljplanen lämnar öppet vilka linjer som kan komma att trafikera området, snarare än att peka ut särskilda linjer. Trafikförvaltningen ser att planen medger för cirka fem busslinjer att trafikera planområdet med Roslags-Näsby.

Eftersom det i dagsläget inte är aktuellt med en bytespunkt på Centralbron är alternativet för trafikering att låta de linjer som trafikerar området ha sin ändstation enligt den lösning som illustreras i planbeskrivningen. Att låta genomgående linjer trafikera enligt den lösningen skulle innebära en allt för lång skaftekörning som skulle medföra förlängda restider för resenärerna.

Den skärningspunkt mellan ett utvecklat busslinjenät och övriga trafikslag som beskrivs under rubriken Kollektivtrafik bedöms kunna åstadkommas först då det är möjligt med en bytespunkt uppe på Centralbron ovanför Roslagsbanans planerade perronger (d.v.s. utanför planområdet).

Generellt vill trafikförvaltningen avråda från att planera för shared space-tytor där man vill möjliggöra för kollektivtrafik. Då eventuell busstrafikering utmed torget inte skulle bli genomgående ser vi dock att den shared space-lösning som anges i planbeskrivningen kan accepteras då den inte kommer att fördröja genomresande kollektivtrafikresenärer. Relativt god framkomlighet och komfort

för busstrafiken är dock här som alltid önskvärd, vilket bör beaktas i detaljutformning och val av gatubeläggning.

Linje 627 mellan Arninge och Kista trafikerar inte längre Gamla Norrtäljevägen. Trafikförvaltningen är positiv till att Gamla Norrtäljevägen ändå dimensioneras så att framtida busstrafikering möjliggörs.

#### Pågående utredningar med bäring på Roslags-Näsby

##### *Framtida kapacitetsstark kollektivtrafik*

Trafikförvaltningen genomför tillsammans med Trafikverket och Stockholm Nordost en idé- och åtgärdsvalsstudie av kapacitetsstark regional kollektivtrafik till Nordostsektorn. Studien är ännu inte utskickad på remiss utan väntar på politisk behandling i landstingets trafiknämnd. Studien kommer troligtvis inte att komma fram till en föreslagen lösning utan kommer snarare att utesluta några av de alternativ som utretts, som förslag till fortsatt utredning. De alternativ som kan komma att beröra Västra Roslags Näsby är

- olika alternativ för förlängning av tunnelbana mot Arninge via Mörby centrum
- tvärbana från Solna station via Danderyd och vidare mot Täby centrum
- utvecklad busstrafik
- förlängning av Roslagsbanan in mot centrala Stockholm samt mot Rimbo och Norrtälje
- Pendeltågsgren mellan Kista och Arninge
- steg 1-3-åtgärder för att öka attraktivitet och effektivitet i befintlig kollektivtrafik, exempelvis framkomlighetsåtgärder för busstrafiken

##### *Tvärförbindelse mellan Roslagsbanan och Arlanda*

Landstingets trafiknämnd har ställt sig positiva att i en fördjupad förstudie utreda en förlängning av Roslagsbanan från Molnby i Vallentuna till Arlanda Sky City. I utredningsbeslutet från Trafiknämnden ingår också en utredning om möjliga finansieringsalternativ för en sådan utbyggnad. Beslut om vidare utredning väntas tas av landstingsfullmäktige den 18 februari 2014.

##### *Tvärbana/stombuss utmed Enhagsvägen/Centralvägen*

I detaljplanen lämnas utrymme för att utmed Enhagsvägen/Centralvägen bygga tvärbana eller en separat bussbana som en första steg mot tvärbana. Trafikförvaltningen är positiv till att kommunen håller öppet för denna lösning, men har i dagsläget inget uppdrag att utreda ett tvärbanealternativ. Däremot kan sträckningen vara av intresse för stombusstrafik enligt Stomnäsplan för Stockholms län, som har beslutades av landstingets trafiknämnd den 11/2 2014.



Fortsatta utredningar kommer att ske inom ramen för en åtgärdsvalsstudie som Trafikförvaltningen genomför tillsammans med Trafikverket och där berörda kommuner kommer att bjudas in att delta i arbetet.

Trafikförvaltningen vill belysa vikten av att gång- och cykelanslutningar till kollektivtrafiken, på kvartersmark såväl som i kommunal regi, utformas så att de blir tillgängliga och trygga och väger in barnperspektivet.

Strax sydväst om stationen och planområdet finns en likriktarstation. Bullerriktvärden för industribuller ska innehållas i bostäder avseende buller från likriktarstationen.

Strax norr om likriktarstationen, utanför planområdet, planeras ett nytt teknikhus på den mark som i illustrationsplanen anges för parkering. Teknikhuset behövs för att kunna bygga om Roslagsbanans station som planerat.

Vi vill också påminna om Folkhälsomyndighetens råd om lågfrekvent buller (tidigare Socialstyrelsens råd) bör tillämpas i de fall sovrum mot gator med busstrafik skulle komma att bli aktuellt.

Som anges i planbeskrivning och genomförandebeskrivning återstår ett antal frågor att lösa för trafikförvaltningen och kommunen gemensamt, innan detaljplan och järnvägsplan för Roslagsbanan kan antas. Frågor om elsäkerhet och buller invid banan är särskilt angelägna att bringa klarhet i, liksom innehåll i kommande genomförandeavtal och exploateringsavtal.

**Kommentar:** Till utställningen har läget för infartsparkeringen flyttats till östra sidan om järnvägen.

Information om perrongflytt och trafiksäkerhetsåtgärder med plankorsningar läggs till syftet med upprustningen av Roslagsbanan i planbeskrivningen. Planbeskrivningen ändras till att redogöra för möjliga hållplatslägen och inte specifika busslinjer för att vara mer flexibel för förändringar i busslinjenätet.

Detaljplanen har justerats gällande shared spaceytan. Det kommer inte bli en sammanhängande shared space yta då torget delas upp i en torgyta och en lokalgata där planerad busstrafik planeras gå. För att sänka hastigheter och öka tillgängligheten för gång och cykel kommer korsningen av huvudgatan och lokalgatan att anläggas med annan beläggning på övergångsställen.

Enligt vidare utredning för tvärsparväg mellan Näsbypark och Sollentuna Kista har dragningen längs Enhagsvägen och Centralvägen pekats ut intill Västra Roslags-Näsby. Utredningen har genomförts inom arbetet med den fördjupade översiktsplanen för Täby stadskärna. Med anledning av de justeringar som riskfrågan bidragit med för placering av bebyggelsen finns nu ett utrymme för eventuell framtida spårväg norr om bostadskvarteren längs Enhagsvägen och Centralvägen.

Kommunen noterar önskemål om barnperspektivet i utformningen av gång- och cykelvägarna. Detaljplanen för Roslagsbanan är nu laga kraft och utbyggnaden har påbörjats. Samordning mellan projekten fortsätter dock.

Plankartan anger inte några krav för vilka värden som ska uppfyllas för lågfrekvent buller. Folkhälsomyndighetens allmänna råd om buller inomhus gäller inte trafikbuller därför finns inget lagrum för den typen av krav. Störningsskydd, buller, regleras genom planbestämmelse på plankartan.

#### **Vattenfall eldistribution AB**

Vattenfall har elanläggningar inom och i närheten av planområdet vilket visas av bifogad karta, lila linje = 70 kV högspänningsledning och turkos linje = 24 kV högspänningsledning. Heldragna linjer är luftledningar och streckade linjer är markförlagda kablar. Ledningarnas läge i kartan är ungefärligt. Nätstationer visas som svart blyxförsedd kvadrat.

Eftersom Vattenfalls ledningar ligger utanför planområdet så berörs Vattenfalls anläggningar inte. Vattenfall vill ändå informera att våra befintliga elanläggningar måste hållas tillgängliga under alla skeden av plangenomförandet. Vid eventuella schaktningsarbeten nära ledningarna skall kabelutsättning alltid begäras. Detta beställs hos Vattenfalls kundtjänst på telefonnummer 020-82 10 00 eller via e-post: [kabelanvisning@vattenfall.com](mailto:kabelanvisning@vattenfall.com). Om beställningen görs minst fem arbetsdagar i förväg är tjänsten kostnadsfri.

Om Vattenfalls ledningar visar sig behövas flyttas eller byggas om så förutsätter detta att det finns en godtagbar teknisk lösning. Det förutsätter vidare att erforderliga tillstånd erhålles, att exploitören står för alla kostnader för flytt inkl. kostnader för tillstånd och rättigheter samt att ett avtal upprättas innan detaljplanen antas.

**Kommentar:** Detaljplaneområdet har utökats i nordvästra och södra delen. Ändringen påverkar inte Vattenfalls ledningar.

**Barn- och grundskolenämnden**

Ingen erinran. Barn- och grundskolenämnden förutsätter dock att de aktivt kommer att få medverka i arbetet med att planera lokalisering och utformning av den planerade förskolan som föreslås placeras ihop med ett nytt vård- och omsorgsboende. En lokalisering måste göras utifrån ett barnperspektiv med beaktande av trafik, buller och en god och hållbar inom- och utomhusmiljö.

**Kommentar:** Kommunfastigheter, som ingår i projektet, ansvarar för utformning av den framtida förskolan som också för dialog med barn- och grundskolenämnden.

**Danderyds kommun, kommunstyrelsens arbetsutskott**

Tekniska kontoret har, enligt uppdrag från Tekniska nämnden 2013-03-13, § 21, samarbetat med Täby angående Gamla Norrtäljevägen vad gäller den nya sträckningens påverkan på vägens fortsättning in i Danderyds kommun. Tekniska kontoret ser inga problem med föreliggande förslag. Vägen i Täby utrustas med cykelbanor som på sikt kan byggas ut och fortsätta längs Gamla Norrtäljevägen i Danderyd till Eneby Torg. Kommunledningskontoret anser inte att det finns något att erinra mot föreslagen detaljplan. Danderyds kommun har inget att erinra mot förslaget.

**Försvarsmakten**

Ingen erinran

**Kommunförbundet Stockholms län**

Kommunförbundet Stockholms län handlägger länsrelaterade ärenden som berör Stockholmsregionen och kommer därmed inte att lämna några synpunkter.

**Käppala**

Förbundet har inga synpunkter.

**Socialnämnden**

Ingen erinran

**Svenska kraftnät**

Ingen erinran

**Stokab AB, Telenor Sverige AB, Skanova, Fortum Distribution AB och Transit Bredband AB**

Samtliga ledningsägare har ledningar och kablar inom området. Ledningsägare som uppgivit ha anläggningar inom planområdet har inbjudits till ledningssamordning, start 2015-01-20, och arbetet med ledningssamordning pågår. Kostnader för flytt av ledningar regleras av exploateringsavtalet och bekostas av exploatören.

**Tele2 Sverige AB**

Av bifogad karta framgår att Tele 2 inte har några ledningar inom planområdet.

**AB Storstockholms lokaltrafik**

Redovisade ledningar avser väderskyddet vid busshållplatsen vid Roslags-Näsby trafikplats. Yttrandet gällande Roslagsbanans anläggningar återges under yttrandet från Trafikförvaltningen SLL under rubriken *myndigheter och andra remissinstanser ovan*.

**Föreningar****Täby föreningsråd**

Täby föreningsråd företräder kultur, fritid och friskvård. De anser att det är av vikt att behålla Täby så grönt som möjligt för en rik fritid för kommuninvånarna. Täby föreningsråd anser att områdets föreslås exploateras för hårt och med för få grönytor. Föreningsrådet anser också att den höga bebyggelsen riskerar att skugga de lägre husen alltför mycket.

Föreningsrådet har noterat att för området har grönytefaktor fastställts till 0,6, föreningsrådet saknar information om kommunens generella riktvärde för grönytefaktor samt markyta per person vid nyexploatering. Föreningsrådet anser att det saknas utrymmen för friskvårdsaktivitet och föreningsverksamhet. De föreslår att det gamla kommunhuset torde vara idealiskt för detta. Gällande skolkvarteret anser föreningsrådet att andelen skolgård är för liten yta för antalet barn. Föreningsrådet anser att gatan öster om skol- vård och omsorgskvarteret borde göras om till gånggata eller gångfartsområde för en bra förbindelse till parken.

Föreningsrådet anser att antalet infartsparkeringar inte kan minskas från dagsläget utan borde snarare byggas ut. De föreslår fler parkeringshus under

mark. De anser det olämpligt att bussar och bilar till infartsparkeringarna ska trafikera torget och föreslår istället att de trafikerar Stationsvägen och Centralvägen.

**Kommentar:**

Se svar angående exploateringsgrad ovan. För att uppnå fokusområdet "klimatanpassad och grönskande utemiljö" i Hållbarhetsprogram för Västra Roslags-Näsby så krävs en medveten utformning, både för allmän platsmark och kvartersmark. Kvaliteter för kvartersmark kopplade till grönska och dagvatten hanteras i grönytefaktor (Grönytefaktor för Västra Roslags-Näsby). Allmän platsmark hanteras inte i grönytefaktor utan i Gestaltningprogram för Västra Roslags-Näsby. Gestaltningen av de offentliga rummen ska dock spegla de intentioner som återfinns i Hållbarhetsprogram för Västra Roslags-Näsby.

Det gamla kommunhuset kommer främst nyttjas som bostäder men regleras även att inrymma en verksamhetslokal. Kommunfastigheter har meddelat att hela gården kommer att nyttjas för förskolan och eventuella trygghetsbostäder alternativt vårbostäder kommer ha uteplatser tillgängligt på taken.

Förskolegården har getts mer utrymme då byggandens utbredning ändrats från ett U-format kvarter till ett L-format kvarter. Förskolan har placerats intill parken för att parken också ska kunna nyttjas av förskolan.

Eftersom området är en central belagd knutpunkt har kommunen inte som syfte att öka antalet infartsparkeringar i området. Det planeras däremot för fler infartsparkeringar längre ut i kommunen som kan fånga in kollektivtrafik/bilresenärer tidigare. Till utställningen har placeringen av infartsparkeringen flyttats till östra sidan om järnvägen vilket innebär att inga platser möjliggörs inom föreslagen detaljplan för Västra Roslags-Näsby. Området planeras för att vara hållbart där fokusområdet hållbara transporter är en viktig del. Gång och cykel samt kollektivtrafik prioriteras i området. Lokalgatan vid torget kommer fungera som en gata för rörelse både för gående, cyklister och bussar. Den planeras bli mittpunkten i området. I framtiden finns planer på att placera knutpunkt för kollektivtrafiken på Centralbron där koppling mellan stombuss, lokalbuss, Roslagsbanan och ev tunnelbana kan bli aktuellt.

**Täby hembygdsföreningen**

Hembygdsföreningen finner den föreslagna bebyggelsen i Västra Roslags-Näsby väl utformad. Föreningen uppskattar att av den befintliga bebyggelsen Gamla kommunalhuset, kv Blåklintens bostadshus, gamla elverkshuset och den s.k. Gula villan och Röda villan bevaras.

**Kommentar:** Till utställningen har revideringar om vilka byggnader som ska bevaras gjorts, se kommentarer under rubriken *Bevarande av befintliga byggnader* ovan.

### **Täby naturskyddsförening**

#### Övergripande sammanfattning

Täby Naturskyddsförenings (TNF) allmänna bedömning är att kommunen via styr- och projektgrupp i huvudsak har formulerat mycket positiva målsättningar. Naturskyddsföreningen vill även betona det positiva att i hållbarhetsprogrammet ange att uppföljningar kommer att ske hur målsättningar uppfylls/efterlevs. TNF uttrycker en oro för att delar i hållbarhetsprogrammet kommer att bantas när det kommer till genomförandet. Föreningen har en stark förhoppning att kommunen i verkligheten genomför de mål och ambitioner som kommer till uttryck i hållbarhetsprogrammet. Detta skulle äventyra Täby kommuns beslut och vision att Västra Roslags-Näsby ska bli en hållbar stadsdel. För att Täby kommun ska nå upp till sin vision om att ligga i framkant när det gäller klimat- och miljöarbetet gäller det att hålla fast vid de mål man slagit fast i hållbarhetsprogrammet.

TNF anser dock att det tydligare bör framgå att en av kommunens grundprinciper är att minimera utsläppen av växthusgaser, under byggperioden så väl som under stadsdelens hela livscykel.

#### Certifieringssystem

TNF stödjer användandet av erkända certifieringssystem vid nybyggnation men anser att målsättningen bör höjas till nivå Guld. Om inte den målsättningen accepteras bör formuleringen (hållbpr. sid 18) ändras till "den nivå som lägst ska uppnås är Silver.

#### Livscykelperspektiv

Täby naturskyddsförening anser det positivt att bedöma byggmaterial, tekniska lösningar och tekniska system utifrån ett livscykelperspektiv (LCC och LCA), (hållbpr. sid. 20). Angeläget är förstås att inte bara beräkningar och redovisningar sker med hjälp av dessa instrument utan att gynnsamma värden blir styrande för beslut.

#### Hållbara energisystem

TNF vill ännu en gång peka på risken att bygga sig fast i en modell för

uppvärmning som - inom en inte avlägsen framtid - framstår som destruktiv ur miljö- och klimatsynvinkel, vi vill påminna om att även biobränslen, precis som olja och kol, avger CO2 vid förbränning. Dessutom kan val av fjärrvärme med eldning av biobränsle framstå som ogenomtänkt och troligen oekonomiskt med tanke på framtida behov och konkurrens om skogsråvara. TNF anser att råvaror från skog i första hand bör bli byggmaterial, användas/återanvändas som råmaterial där t.ex. cellulosa kan ersätta olja vid produktion av ex.vis förpackningsmaterial eller textilier!

TNF vill vidare påpeka att enligt Planprogram för kraftvärmeverket i Hagby (SBN 201/2007-20) kommer verksamhetsavfall (ex.vis utsorterat trä, trasiga möbler, plast, trädgårdsavfall, gamla emballage eller lastpallar) att användas som bränsle i första hand. Först därefter, i etapp 2, kommer en biobränsleanläggning att byggas. Vad vi förstår är det oklart när detta andra byggsteg kommer att tas. TNF önskar en komplettering av projektmål (sid 26 i hållbarhetspr.), att även geoenergi bör användas samt solfångare där det bedöms vara möjligt. I hållbarhetsprogrammet (sid. 23) skrivs att "Byggnader och anläggningar har även en inlagrad klimatpåverkan, där material som betong och metall har en större belastning på klimatet än t.ex. trä." Det finns redan nu teknik att bygga mycket energieffektiva höga flerbostadshus i trä. TNF anser att denna byggnadstyp bör prioriteras i Västra Roslags-Näsby både utifrån klimat-/energieffektivitetsskäl och resurshushållning! Också ur ett ekonomiskt perspektiv finns fördelar med trä som byggnadsmaterial t ex genom halverad produktionstid och viktmässigt lättare transporter av byggmaterial/byggelement.

#### Hållbara transporter

TNF ser positivt på intentionen att påverka redan boende och nyinflyttade till Västra Roslags-Näsby att använda kollektiva transportmedel. Att kommunal tjänsteman ansvarar för "Mobility Management" ser vi som ytterligare ett steg i en riktning som innebär att kommunen uppmuntrar och försöker ändra beteenden som vi vet är skadliga utifrån ett ekologiskt hållbarhetsperspektiv.

#### Hållbar avfallshantering

I texten (hållbpr. sid. 38) anges att avfallskvarnar kommer att användas för att tillvarata matavfall, produktion av biogas sker då i Käppala vattenreningsverk. Varför inte samla in matavfall på det sätt som övriga kommunen ska göra? Mängden biogas som kan produceras direkt från matavfall är högre, eller räknar kommunen med så låg följsamhet med matavfallsinsamling bland kommuninvånarna att föreslagen kvarnmodell bedöms bli mer effektiv? Att Sörab

bygger en ny biogasanläggning i Hagby är ytterligare en omständighet som bör tala för insamling av matavfall och inte användande av kvarn.

#### Grönytefaktor

TNF ser det som mycket positivt att man redan i samband med markförsäljningen ställer krav på tänkta exploatörer att inkomma med en plan där det framgår hur man avser att uppnå grönytefaktorn. Genom att på ett tidigt stadium implementera detta relativt nya tänkesätt bidrar Täby kommun dessutom till spridningen av detta för miljön och klimatet positiva planeringsverktyg. Slutligen Naturskyddsföreningen vill uppmana Täby kommun att använda hållbarhetsplaner likt den gällande Västra Roslags-Näsby som utgångspunkt för alla byggprojekt inom kommunen, givetvis särskilt i det mycket stora och långåriga projekt som bebyggelsen av Galoppfältet innebär.

#### Kommentar:

Täby kommun har stor förhoppning om att hållbarhetsprogrammets mål kommer att realiseras. Under 2015 har en byggherredialog med fokus på mål i hållbarhetsprogrammet genomförts tillsammans med 16 externa byggherrar och kommunen själv. Dialogernas främsta syfte har varit att skapa samsyn med hållbarhetsarbetet, att lägga grunden för ett fortsatt bra samarbete, att höja kunskapsnivån i projektet och att ta fram uppföljningsindikatorer för alla mål. Hållbarhetsprogrammet har efter dialogerna reviderats och bland annat kompletterats med uppföljningsindikatorer.

Varje byggherres handlingsplan (hur de skall uppnå mål i hållbarhetsprogrammet) har granskats och kommunen har begärt komplettering i de fall det behövs. Handlingsplanerna kompletteras senast under tidig höst och knyts sen till avtal. De mål i hållbarhetsprogrammet som måste hanteras i detta skede, innan detaljplanen går ut på utställning, har hanterats; exempelvis har grönytefaktor för alla kvarter tagits fram, hållbara transportlösningar såsom exempelvis bilpool och hållbar avfallshantering. Andra mål som exempelvis certifiering av byggnader påbörjas först i samband med bygglov. En uppföljningsmodell håller på att tas fram för projektet där man skall kunna följa vad som händer på webben.

Lägsta nivå för certifiering av byggnaderna i Västar Roslags-Näsby är Miljöbyggnad silver. Hållbarhetsprogrammet har reviderats så att det framgår. Täby kommun har i hållbarhetsprogrammet ställt krav på att byggnaderna har ett klimatskal som gör att så lite värme som möjligt måste tillföras samt att



fastighetsel och hushållsel kommer från solenergi. Den värme som tillförs skall vara fjärrvärme.

Täby kommun håller på att ta fram en ny trafikstrategi. Inom ramen för det arbetet diskuteras mobility management som en åtgärd. I Västra Roslags Näsby har byggherrarna föreslagit mobility management som motprestation för sänkt parkeringstal.

Avfallskvarn kommer bara att vara aktuellt i Västra Roslags Näsby eftersom området ligger nära tunneln mot Käppala. I övriga Täby gäller matavfallsinsamling med påse. Täby kommun vill självfallet att så många som möjligt ska samla in matavfall för att öka både biogas- och biogödselproduktionen. Enligt kommunens avfallsplan ska det vara "lätt att göra rätt" och därför vill Täby öppna för ett enkelt och användarvänligt sätt att samla in matavfall. Västra Roslags-Näsby är det område i Täby som lämpar sig bäst för avfallskvarn då området ligger ovanför Käppalatumneln och rinntiden från stadsdelen till reningsverket är den kortast möjliga från kommunen. Då Käppala reningsverk är REVAC-certifierat produceras både biogas och biogödsel i reningsverket vilket tar tillvara matavfallet från stadsdelen på ett bra sätt. Käppala reningsverk är även intresserade av att ha viss mängd biologiskt material för en effektiv reningsprocess och anslutningar av avfallskvarn i Västra Roslags-Näsby kan därför även användas i denna process. Om någon exploitör inte är intresserad av att installera avfallskvarn går det även bra att använda sig av matavfallshämtning i kärl.

Grönytefaktor kommer också att tillämpas i Täby park. Arbetet pågår med att ta fram en grönytefaktor för allmän platsmark. Västra Roslags-Näsby's hållbarhetsprogram används som modell för Täby parks hållbarhetsprogram. I Täby park utgår man dessutom från Citylab, Sweden Green Building Councils modell för hållbarhetscertifiering av stadsdelar. Den skall användas i alla projekt i kommunen.

Kommunens planering för kraftvärmeverket i Hagby har avslutats, varför infon om hur den planerade anläggningen ska hantera avfall är inaktuell.

Hållbarhetsarbetet i Västra Roslags-Näsby bygger på initiativ från exploitörerna, kommunen ställer inte krav på material och konstruktion för specifika byggander utan uppmuntrar ett hållbart byggande från exploitörens sida. Att bygga i trä är ett alternativ.

## ÄNDRINGAR INFÖR UTSTÄLLNING

Samtliga planhandlingar har reviderats till utställningen. Nedan redogörs de betydande justeringarna i plankarta och planbeskrivningen.

### Plankarta

- Byggrätt och nockhöjd har angivits för respektive anbudsområde enligt de förslag som tilldelade exploatörer har diskuterat fram med kommunen med utgångspunkt från samrådsförslaget.
- Användningsgränser har justerats för att också stämma överens med kommande fastighetsbildning.
- Egenskapsområden som anger våningsantal har tagits bort för större flexibilitet i detaljplanen för hur våningarna kan fördelas inom respektive fastighet. Antal våningar anges för de flesta fastigheter med ett spann, med förutsättningen att det ska variera inom egenskapsområdet. Eftersom exploatörernas förslag grundar sig på samrådshandlingen har variationen som samrådsförslaget syftade till redan tillgodosetts. För högdelar inom området har största antal våningar preciserats. Byggrätten, planbestämmelsen e gör att exploatörerna inte heller kan "fylla sin ruta" med högsta angivna våningsantalet.
- Placering av byggnader intill Enhagsvägen och Centralvägen har reviderats (flyttats från vägen) på grund av risk från farligt gods på Enhagsvägen och Centralvägen. Med anledning av riskfrågan har större justeringar gjorts inom det nordvästra kvarteret gällande bebyggelsens placering.
- Bostadshuset på fastigheten Blåklinten 1 föreslås rivas och nya byggrätter i form av gårdsradhus och en stadsvilla med möjlighet till kontor, lokal och centrum föreslås med en ny placering. Stadsradhusen har sin angöring från en kvartersgata som passerar genom gården. Vändplanen intill spåret har gjorts mindre, då kvartersgatan gör det möjligt för exempelvis sopbil att köra runt istället för att vända.
- Fasaderna mot Enhagsvägen och Centralvägen har krav att utrymningsväg ska finnas mot söder samt att samtliga friskluftsintag ska placeras mot gården för att uppfylla rekommendationerna gällande sekundär transportled för farligt gods. De fasader som ligger med avstånd om 15 meter från väggkant har också reglerats med bestämmelser om fasader och fönster med brandteknisk klass samt att balkonger inte är lämpligt under en viss höjd.

- Den yta som tidigare pekats ut som område för infartsparkering kommer att säljas i syfte att utveckla fastigheten för bostäder och finansiera en ny infartsparkering öster om planområdet. Infartsparkeringen kommer att anläggas på östra sidan om järnvägen utanför planområdet för Västra Roslags-Näsby. Inom området möjliggörs istället högre byggnader mot spåret och radhus mot villabebyggelsen. Angöring till de högre byggnaderna sker via kvartersgata intill spåret som också görs tillgänglig för allmän gångtrafik. Utrymmet för kvartersgatan ska vara tillgängligt för allmän underjordisk ledning och inom utrymmet får byggnad inte uppföras. Kvartersmarken för bostäderna har utökats med förgårdsmark i söder mot E-området. Centralt inom fastigheten läggs ett område som endast får under och överbyggas med planterbart bjälklag för att garantera ett släpp mellan byggnaderna. Detta för att skapa en visuell uppdelning av kvarter i två delar. Kvarteret föreslås kringbyggas i norr och i söder.
- Kontorsbyggrätten intill spåret kompletterats med användningen skola, vård och centrum. Handel föreslås fortsatt i bottenvåningen.
- Bebyggelseområdet för studentskrapan har reglerats med ett x för att möjliggöra för allmän gångtrafik längs den trottoar som passerar byggnaden på östra sidan genom en arkad. Byggrätten har även kompletterats med användningen kontor för framtiden.
- Två E-områden för tekniska anläggningar har lagts till intill parken. Ett för att möjliggöra avfallshantering för boende i gamla kommunhuset och ett för att möjliggöra för underjordiska avfallsbehållare för allmänheten.
- Området för parken har utökats att också inrymma cykelparkering. Befintliga träd i parken placerade mot lokalgatan har getts skydd för fällning med marklov.
- Gamla kommunhuset har möjliggjorts för bostäder. Östra delen av byggnaden har också reglerats för att inrymma verksamhetslokal i form av kafé eller restaurang.
- Torgytan har preciserats och en lokalgata ersätter den tidigare föreslagna shared spaceytan. Övriga mindre platsbildningar har ändrats till att regleras med användningen torg.

- Byggrätten mot parken har utökats med kvartersmark för att möjliggöra en trappa från bostadsgård till parken. Området avser också en plantering som syftar till att dölja den mur som utgör vägg mot parken.
- Kommunens byggnad som tidigare reglerats som vård- och omsorgsboende och skolan, anges nu som bostad, skola, vård, parkering för att möjliggöra byggnaden för förskola och trygghetsbostäder alternativt förskolan och vård- och omsorgsboende. Kvartersmarken har utökats och reglerats med  $x_2$  för att vara tillgänglig för parkering, för att möjliggöra plats för hämtning och lämning för förskolan.
- Trygghetsboende norr om huvudgatan har kompletterats med användning vård.
- Röda villan som tidigare utpekats som en byggnad att bevara föreslås rivas för att möjliggöra för nya hyresrätter som kompensation för de hyresrätter som försvinner i samband med att bostadshuset på fastigheten Blåklinten rivs.
- Gula villan ges en byggrätt anpassad efter kvarvarande tomtyta och utifrån befintlig bebyggelse.
- E-området för transformatorstation i den västra delen av detaljplanen flyttas söderut för att skapa en bättre sammanhållen yta för nya hyresrätter. Infart till transformatorstationen görs möjlig för underjordiska allmänna ledningar.
- Inom det nordvästra kvarteret utökas möjligheten till underjordiskt garage inom vilket hisstorn till garage också ryms.
- Det gamla Elverket som tidigare utpekats som en kontorsbyggrätt har kompletterats med användningen bostad.
- 800 mm förgårdsmark har lagts till, för fasader mot Centralvägen och Enhagsvägen.
- För att möjliggöra för gemensamhetsanläggning för underjordiskt garage regleras gemensamhetsanläggning under byggnad med  $g_1$  och gemensamhetsanläggning för gemensam gård med  $g$ .

- Planområdet har utökats i söder för att rensa upp bland uppdelade äldre detaljplaner, D095.
- Planområdet har utökats i nordväst för att möjliggöra ny infart till Dahlian 1.
- Samtliga transformatorstationer regleras till att anläggas med vegetationsbeklädda tak.
- En yta för parkering har placerats mellan det nordöstra kvarteret och Enhagsvägen för att möjliggöra placering av bilpoolsplatser.
- En principskiss för vilka anläggningar tillhörande fastigheterna som får kraga ut inom allmän plats har lagts till plankartan.
- Bestämmelsen om hur balkong får uppföras mot gata har omformulerats.
- Utfartsförbud har lagts till mot delar av fastigheten Dahlian 1.
- Bestämmelsen q har omformulerats.
- Bestämmelsen om störningsskydd och buller har omformulerats.

#### Planbeskrivning

Dokumentet har reviderats angående ovanstående punkter samt för de kompletterade utredningarna som tagits fram efter samrådet.

Resterande dokument; genomförandebeskrivning, hållbarhetsprogram, grönytefaktor, gestaltningsprogram och illustrationsplan har uppdaterats till utställningen.

Maja Skoog  
Planarkitekt

Linnea Silfverdal  
Planarkitekt