

SAMHÄLLSUTVECKLINGSKONTORET

Plan- och exploateringsavdelningen

Sofi Tillander

Detaljplan för fastigheterna Fenan 1 och Flygkompassen 1 m.fl., Hägernäs

Innehåll

1. Sammanfattning.....	1
2. Planförslaget.....	2
3. Hur samrådet bedrivits.....	3
4. Inkomna yttranden.....	3
5. Sammanfattning av yttranden, med kommentarer	5
6. Ändringar inför granskning.....	42
7. Synpunkter som inte tillgodosetts	43

1. Sammanfattning

Detaljplan för Fenan 1 och Flygkompassen 1 m.fl. var på samråd under perioden 30 september 2022 till 27 oktober 2022. 42 yttranden inkom, varav 38 hade synpunkter.

Länsstyrelsen har huvudsakligen synpunkter rörande buller, geoteknik och översvämningsrisk, men även strandskydd och miljö kvalitetsnormer för vatten. Länsstyrelsen delar kommunens bedömning att detaljplanens genomförande inte kan förväntas medföra betydande miljöpåverkan.

Ett flertal boende och föreningar i området har synpunkter på att planförslaget har för hög exploateringsgrad, för hög bebyggelse och påverkar trafiken negativt.

Samrådsredogörelsen redovisar inkomna yttranden tillsammans med samhällsutvecklingskontorets kommentarer. Yttrandena återges och citeras endast i väsentliga delar. Yttrandena är offentliga handlingar och finns tillgängliga i sin helhet på kommunen.

2. Planförslaget

Detaljplanen syftar till att möjliggöra en stadsmässig utveckling av ett verksamhetsområde i Hägernäs. I planförslaget möjliggörs nya bostäder i flerbostadshus, en förskola, lokaler för centrumändamål och parkeringsgarage. Sjöflygsvägen breddas för att skapa bättre förutsättningar för gång- och cykeltrafik. Del av parkområdet i planområdets nordöstra del planläggs som parkmark för att bekräfta befintlig användning.

Planförslaget överensstämmer med Täby kommuns översiktsplan ”Täby 2050 – Staden på landet”, där planområdet är utpekad som utvecklingsområde för bebyggelse och anläggningar med markanvändningen stadsbebyggelse, främst bostäder.

Planförslaget påverkar inga riksintressen. Eken inom planområdet har stort värde för den biologiska mångfalden och bevaras. En större sälj inom planområdet som bedöms uppfylla definitionen för särskilt skyddsvärt träd behöver dock tas ned för att genomföra planförslaget. Förlusten av denna bedöms dock ge begränsad påverkan då liknande naturmiljöer finns tämligen allmänt i omgivande landskap. Då enbart mindre ingrepp vid Rönningebäcken i form av avverkning i perifera delar kommer att äga rum bedöms den negativa påverkansgraden vara låg.

Med de föreslagna fördröjningsåtgärderna uppfyller planförslaget kommunens riktlinjer för dagvattenhantering. Föroreningsbelastningen från planområdet minskar till under dagslägets belastning för samtliga undersökta ämnen, vilket bidrar till möjligheten att uppnå miljökvalitetsnormen i recipienten Stora Värtan. Då markföroreningar förekommer inom planområdet får startbesked för ny bebyggelse inte medges förrän sanering kommit till stånd. Med föreslagen bebyggelseutformning och placering kan gällande riktvärden för trafikbuller nås för de tillkommande bostäderna.

Stora delar av planområdet ligger inom 100 meters avstånd från Rönningebäcken och Hägernäsviken och omfattas då av strandskydd. Strandskyddet föreslås upphävas med stöd av de särskilda skälen i 7 kap. 18 c–d § miljöbalken, då ytorna redan är ianspråktaga på ett sätt som gör att de saknar betydelse för strandskyddets syften

(kvartersmark, befintlig gatumark) samt för att tillgodose ett angeläget allmänt intresse som inte kan tillgodoses utanför området (breddning av Sjöflygvägen för gång- och cykelbana).

Kommunens bedömning är att detaljplanens genomförande inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

3. Hur samrådet bedrivits

Detaljplanen handläggs med standardförfarande.

Samrådshandlingar godkändes av stadsbyggnadsnämnden den 20 september 2022, § 89. Planförslaget har varit föremål för samråd under perioden 30 september 2022 till 27 oktober 2022, under vilken sakägare enligt upprättad fastighetsförteckning, remissinstanser och andra intressenter givits tillfälle att yttra sig.

Ett samrådsmöte i form av öppet hus med cirka 50 deltagare hölls den 10 oktober 2022 på restaurang Piatto Fresco, Sjöflygvägen 38.

Annons om samrådet publicerades i Mitt i Täby den 1 oktober 2022.

4. Inkomna yttranden

Myndigheter och andra remissinstanser	Anmärkning
1. Svenska kraftnät	Ingen erinran
2. Swedavia	Ingen erinran
3. Ellevio	Synpunkt
4. Sjöfartsverket	Synpunkt
5. Stockholm Exergi	Ingen erinran
6. Skanova	Synpunkt
7. Storstockholms brandförsvär	Synpunkt
8. Lantmäterimyndigheten	Synpunkt
9. Vattenfall Eldistribution	Ingen erinran
10. Södra Roslagens miljö- och hälsoskyddsnämnd	Synpunkt
11. Polisen	Synpunkt
12. E.ON Energiinfrastruktur	Synpunkt
13. Trafikverket	Synpunkt
1. Länsstyrelsen i Stockholm	Synpunkt

Myndigheter och andra remissinstanser	Anmärkning
2. Region Stockholm - Trafikförvaltningen	Synpunkt

Föreningar	
1. Täby föreningsråd	Synpunkt
2. Täby naturskyddsförening	Synpunkt
3. Täby hembygdsförening	Synpunkt
4. Aktiva Hägernäs strand	Synpunkt
5. Brf Flygterrassen	Synpunkt
6. Brf Flyghöjden	Synpunkt

Privatpersoner och fastighetsägare	
1. Sakägare 1	Synpunkt
2. Sakägare 2	Synpunkt
3. Sakägare 3	Synpunkt
4. Sakägare 4	Synpunkt
5. Sakägare 5	Synpunkt
6. Sakägare 6	Synpunkt
7. Sakägare 7	Synpunkt
8. Sakägare 8	Synpunkt
9. Sakägare 9	Synpunkt
10. Sakägare 10	Synpunkt
11. Sakägare 11	Synpunkt
12. Sakägare 12	Synpunkt
13. Sakägare 13	Synpunkt
14. Boende 14	Synpunkt
15. Boende 15	Synpunkt
16. Boende 16	Synpunkt
17. Boende 17	Synpunkt
18. Boende 18	Synpunkt
19. Boende 19	Synpunkt
20. Boende 20	Synpunkt
21. Stendörren Fastigheter AB	Synpunkt

Ledningsägare

Nedanstående ledningsägare har inkommit med lägesinformation om deras ledningar via www.ledningskollen.se

Ledningsägare	
AB Storstockholms lokaltrafik	Har inga ledningar i området
E.ON Energidistribution, E.ON Energilösningar	Skickat underlag
Ellevio	Skickat underlag
Skanova	Skickat underlag
Stokab	Skickat underlag
Trafikverket	Har inga ledningar i området

5. Sammanfattning av yttranden, med kommentarer

Nedan redovisas i sammanfattad och förkortad form de synpunkter som inkommit under samrådsskedet samt samhällsutvecklingskontorets kommentarer. Skrivelserna i sin helhet finns att tillgå i stadsbyggnadsnämnden diarium. Privatpersoners uppgifter hanteras enligt GDPR och detta dokument kan publiceras på kommunens webbplats. För att ta del av vilka privatpersoner som har inkommit med yttranden kontakta kommunens kontaktcenter - <https://www.taby.se/kontakta-oss/fragor/>

Ellevio

Tillgänglig effekt i befintliga nätstationer i närheten av planområdet är begränsad. För att klara elförsörjningen av tillkommande bebyggelse och verksamheter krävs två nya fristående nätstationer inom planområdet. Ellevio rekommenderar en nätstation i det norra kvarteret och en annan nätstation i det södra kvarteret för att minimera eldistributionsavståndet. Ellevios bedömning förutsätter att ny bebyggelse ansluts till fjärrvärme.

Det är viktigt att tillräckligt stora ytor i allmän mark och byggnader reserveras för de utrymmen som krävs för Ellevios anläggningar. Särskilt vid nätstation uppstår stora utrymmesbehov för de ledningsansamlingar som krävs för planens elförsörjning. Ellevios anläggningar måste ges sådana förutsättningar att funktion kan upprätthållas även med avseende på åtkomst för drift- och underhållsåtgärder. Nätstationen måste kunna centreras i E-område så att betjäningstrymme med öppna luckor innehålls. Se även allmän information om nätstationer och ledningar i bilagor till yttrandet

Ellevio förväntar sig att i denna plan få två fristående nätstationer med ett tillhörande E-område som är minst 10x10 m. Vi förväntar oss också av mer långsiktiga elförsörjningsskäl att E-områden inte förses med begränsningsbestämmelser såsom prickad mark och byggrättskontur, eftersom nätstationer varierar i modell och utförande och kan skilja sig åt i exakta mått över produktgenerationer. Vi förutsätter att nya lokalnätsledningar för eldistribution ges utrymme i allmän platsmark inom planområdet. Om Ellevios ledningar hamnar inom kvartersmark till följd av detaljplanens förändringar måste kablarna ges utrymme i och skydd av U-område i plankarta.

Ellevio har befintliga 11 kV och 0,4 kV ledningsstråk inom planområdet samt nätstationer i närheten av planområdet. Anläggningarna måste beaktas och kablar som till följd av planen berörs av markarbeten kan bli föremål för omförläggning eller flytt. Myndigheters rekommendationer avseende buller, magnetfält och skyfall ska beaktas i samband med lokalisering av nätstationer.

Ellevio områdesansvarig önskar fortsatt dialog avseende planens elförsörjning inklusive lokalisering av E-områden och eventuella planer på fordonsladdning. E-områdena måste stämmas av med Ellevio områdesansvarig så att utrymmet uppfyller de funktioner som anläggningarna kräver. Planerade effekter för såväl byggkraft som färdiga anslutningar behöver presenteras till Ellevio i god tid.

Ellevio önskar bli kallade till ledningssamordning. Åtgärder i Ellevios befintliga anläggningar utförs efter beställning till Ellevio samt bekostas av beställare.

Kommentar: Kommunen har efter samrådet fört dialog med Ellevio, där det bedömts att en ny transformatorstation ska vara tillräckligt för bebyggelseförslaget. Yta för denna avsätts i planområdets norra del och planläggs som kvartersmark för teknisk anläggning.

Övriga synpunkter noteras.

Sjöfartsverket

Belysning inom planområdet bör utformas så att den inte verkar bländande för sjötrafiken eller påverkar funktionen på de ljuspunkter som är avsedda för säker navigation. Detta gäller även arbetsbelysning under anläggningsfaser.

Kommentar: Belysningens utformning regleras inte i detaljplanen.

Skanova

Skanova har markförlagda teleanläggningar inom detaljplaneområdet. Skanova önskar att så långt som möjligt behålla befintliga teleanläggningar i nuvarande läge för att undvika olägenheter och kostnader som uppkommer i samband med flyttning.

Tvingas Skanova vidta undanflyttningsåtgärder eller skydda telekablar för att möjliggöra exploatering förutsätter Skanova att den part som initierar åtgärden även bekostar den.

Kommentar: Synpunkten noteras.

Storstockholms brandförsvär

Riskidentifiering av SSBF

När ett planärende inkommer som remiss för första gången till SSBF utförs en övergripande riskidentifiering avseende olycksrisker inom planområdet och i dess närhet. Denna riskidentifiering utgår ifrån de databaser SSBF har till förfogande samt den lokalkännedom SSBF har kring området. Följande typer av olycksrisker har SSBF beaktat vid denna riskidentifiering:

- Transport av farligt gods (väg/järnväg)*
- Riskfylld verksamhet*
- Spårbunden trafik och urspårningsrisk*
- Suicidrisk*

Utifrån riskidentifieringen har SSBF funnit att aktuellt planområde ligger i närheten av de potentiella riskkällorna E18, Roslagsbanan och Täby Sjöflyklubb (cistern med flygbränsle). I övrigt har SSBF ingen kännedom om några ytterligare riskkällor i närheten till aktuellt planområde som bedöms kunna påverka planområdet i sådan omfattning att de behöver utredas vidare. Risker såsom översvämningar samt ras och skred är också av vikt att utreda och hantera men ligger utanför SSBF:s kompetensområde.

Transport av farligt gods

Enligt Länsstyrelsens⁴ riktlinjer ska riskhanteringsprocessen beaktas i framtagandet av detaljplaner inom 150 meters avstånd från farligt gods-leder. Länsstyrelsen har även angivna rekommendationer avseende skyddsavstånd som riskreducerande åtgärd vilket kan vara vägledande i SBN:s riskbedömning. För aktuell typ av bebyggelse rekommenderar Länsstyrelsen ett skyddsavstånd som riskreducerande åtgärd om 40 meter från vägkant. Detta avstånd kan minskas om risknivån visas vara låg alternativt om kompletterande riskreducerande åtgärder införs. Observera att skyddsavstånd är generellt att föredra framför andra riskreducerande åtgärder. Länsstyrelsen rekommenderar en bebyggelsefri zon om minst 25 meter från vägkant/järnväg med transport av farligt gods, oavsett risknivå.

Spårbunden trafik och urspårningsrisk

Länsstyrelsen rekommenderar en bebyggelsefri zon om 25 meter från järnväg. Skyddsavståndet från järnväg avser bland annat risker förknippat med avåkningar samt urspårning. Enligt SSBF bör detta även appliceras som rekommenderat skyddsavstånd för Roslagsbanan där urspårning är en potentiell olycksrisk. Detta avstånd kan minskas om risknivån visas vara låg alternativt om kompletterande riskreducerande åtgärder införs.

SSBF:s kommentar gällande befarad risknivå

SBN har låtit Prevecon ta fram en riskbedömning. SSBF delar bedömning om att risknivåerna, med föreslagna skyddsåtgärder, inte är oacceptabla inom planområdet.

Skyddsåtgärder som bedöms nödvändiga utifrån upprättad riskbedömning bör alltid om möjligt skrivas in som planbestämmelse i plankarta. Detta för att skyddsåtgärden ska bli juridiskt bindande och vara giltig över tid. Skyddsåtgärden om att utrymning för samtliga lokaler inom planområdet ska vara möjlig bort från E18 ("m₂") förefaller inte vara införlivad till fullo på plankartan. Utifrån vad SSBF kan bedöma har skyddsåtgärden endast angetts för vissa av byggnaderna. Riskbedömningen, och även planbeskrivningen, anger att denna skyddsbestämmelse ska gälla samtliga byggnader. Angående skyddsbestämmelse "m₂" anser SSBF att det är en rimlig och skälig åtgärd att samtliga byggnader kan utrymmas bort från E18. För de byggnader som inte löper parallellt med E18 bör skyddsåtgärden istället vara att utrymning kan ske i två riktningar.

I slutändan är det SBN som tar beslutet huruvida risknivån inom planområdet kan accepteras samt skyddsåtgärder som ska krävas. SSBF önskar att SBN i planbeskrivningen tydligare redovisar sitt ställningstagande avseende riskbilden.

Riskbedömningar utförda av konsulter utgör endast ett underlag för SBN:s beslut. Det är därför mycket viktigt att SBN förstår innebörden i riskbedömningarnas slutsatser.

Möjlighet till räddningsinsatser

Utifrån tillgängligt underlag har SSBF i detta skede inga anmärkningar på planerad bebyggelse ur ett räddningsinsatsperspektiv. Framkomlighet, tillgänglighet och tillgång till brandvatten vid händelse av en räddningsinsats måste beaktas i det fortsatta planarbetet och i projekteringen i lov- och byggprocessen.

Framkomlighet/Tillgänglighet

I samband med släckinsats måste framkomlighet till byggnader för SSBF:s räddningsfordon beaktas. Enligt Boverkets byggregler bör avståndet mellan körbar väg och byggnadens angreppspunkt för räddningsinsats inte överstiga 50 meter. Med

angreppspunkt för räddningsinsats menas entréer/tillträdesvägar till byggnadens olika delar. Detta är i grunden en projekteringsfråga, men den bör möjliggöras i plan.

För att SSBF:s fordon ska kunna framföras krävs normalt BK2-väg. Ibland behöver så kallade räddningsvägar upprättas för att räddningstjänstens fordon ska kunna nå fram till byggnader. I SSBF:s vägledningsdokument VL2014-09⁷ beskrivs de förutsättningar som krävs för en räddningsväg.

Om garage under jord etableras inom området bör hänsyn tas till om garagetaket avses vara körbart för tyngre räddningsfordon. Med hänsyn till garagets placering kan det bli nödvändigt att garaget är körbart för att framkomlighet till bebyggelsen ska vara fullgod. Om garaget inte avses vara körbart, och framkomlighet ändå kan tillgodoses, krävs att detta markeras – antingen genom tydlig skyltning alternativt att räddningsfordon hindras att köra över garaget.

Stegutrymning/Åtkomlighet

Enligt tillgängligt underlag bedömer SSBF det som troligt att räddningstjänstens utrustning kommer nyttjas vid alternativ utrymning från den planerade bebyggelsen. Om så är fallet bör det i planprocessen säkerställas att framkomlighet och åtkomlighet för SSBF:s stegutrustning är möjlig. Detta kräver även att uppställningsplatser för höjdfordon eller bärbara stegar anordnas. SSBF vill dock poängtera att utrymning utan räddningstjänstens hjälp, förslagsvis genom implementering av Tr2-trapphus, är att föredra. SSBF:s möjligheter att hjälpa till vid stegutrymning beskrivs närmare i vägledningsdokument VL2014-09⁸.

Träd och annan vegetation får inte hindra räddningstjänstens framkomlighet eller åtkomlighet vid insats. Enligt situationsplanen och fotomontaget ser träd ut att planteras mellan gata och husfasad. Om räddningstjänstens stegutrustning är en förutsättning för alternativ utrymning från dessa byggnader bör trädens placering studeras närmare så att de inte påverkar åtkomligheten negativt. Tänk på att lösningen ska vara hållbar över tid då träd och annan vegetation växer i storlek.

Enligt underlaget som SSBF tagit del av ser det ut som att vissa av byggnadernas övre våningar är indragna/inskjutna från fasad. Om räddningstjänstens stegutrustning är en förutsättning för alternativ utrymning från dessa våningsplan bör det säkerställas att våra höjdfordon kan nå dessa. Inskjutna våningsplan kan ibland omöjliggöra åtkomlighet, beroende på vinkel.

Brandvatten

Vid planering av ny bebyggelse behöver hänsyn tas till tillgång av brandvatten. Utifrån SSBF:s underlag ser det ut som att brandpostsystemet i området är glest,

speciellt i den norra delen av planområdet. SSBF anser följaktligen att behovet av nya brandposter i området bör ses över i samråd med förvaltaren av brandpostnätet. För ett konventionellt brandpostsystem rekommenderar SSBF ett avstånd om 75 meter från brandpost till uppställningsplats för räddningsfordon, dvs. 150 meter mellan två brandposter. Mer information om SSBF:s syn gällande brandvatten finns i vägledningsdokument VL2014-12.

Övrigt

SSBF rekommenderar fortsatt samverkan kring frågorna om det finns osäkerhet i hur ovanstående yttrande ska beaktas i resterande del av planprocessen.

Kommentar:

Transport av farligt gods samt spårbunden trafik och urspårningsrisk

Rekommenderade minsta avstånd för bostadsändamål klaras då planområdet som närmast ligger cirka 70 meter från E18 och cirka 60 meter från Roslagsbanan.

Befarad risknivå

En uppdaterad riskbedömning samt ett PM om inledande brandskydd har tagits fram till detaljplanens granskningsskede. I riskbedömningen till detaljplanens samrådsskede rekommenderades att alla lokaler ska kunna utrymmas via utrymningsvägar i riktning bort från E18. Detta är ej längre aktuellt då Trafikverkets uppdatering av hur de mäter och definierar tunga fordon har medfört att förväntat antal transporter med farligt gods halverats sedan samrådsskedet, och därmed halveras även risknivån. Den låga risknivån och skyddsavståndet till E18 medför därför att det inte längre anses nödvändigt att kravställa utrymningsriktningen. Att Trafikverket ändrat hur de mäter och definierar tung trafik innebär att riskbedömningen i samrådsskedet har varit mycket konservativ avseende antalet transporter av farligt gods på E18.

Kommunen har granskat och godkänt den framtagna riskbedömningen, och instämmer i dess rekommendationer och slutsatser.

Möjlighet till räddningsinsatser

Synpunkterna noteras.

Framkomlighet och tillgänglighet samt stegutrymning/åtkomlighet

Till granskningsskedet har ett PM om inledande brandskydd tagits fram för det norra kvarteret. För båda kvarteren fungerar omkringliggande gator som uppställningsplatser för insatsfordon. För det norra kvarteret fungerar även insticksgatan som uppställningsplats, och i det södra kvarteret möjliggörs uppställningsplats på markparkeringen i den södra delen av Fenan 1. Detaljplanen möjliggör att samtliga bostadshus kan nå inom rekommenderade avstånd och att föreslagen bebyggelse uppnår de krav på tillgänglighet för insatsfordon som finns.

Synpunkter om körbarhet på garagetak, placering av träd och vegetation samt utrymningsmöjlighet för indragna våningsplan studeras vidare i detaljprojekteringen av respektive kvarter.

Brandvatten

Brandvatten finns tillgängligt i Sjöflygvägen och exakt placering av brandposter studeras vidare i genomförandeskedet.

Lantmäterimyndigheten

Strandskyddet upphävs inom kvartersmark, detta framgår även i plankartan. Men i planbeskrivningen framgår det att strandskyddet även i en del av allmän plats (gata) ska upphävas. Detta ska framgå av plankartan. Sedan är det bra om det framgår vilket område det är som strandskyddet upphävs i (om det inte gäller all allmän platsmark?)

Huvudmannaskapet för allmän plats bör framgå av plankartan.

Inför en eventuell fastighetsbildning för ägarlägenheter/3D kan det vara bra att ha en illustrationsskiss som finns med i plankartan.

Det kan förtydligas i plankartan att det kan byggas garage. Nu står det enbart som parkering.

Kommentar: Plankartan kompletteras med vilka ytor som strandskyddet upphävs inom samt förtydligar att användningen parkering avser parkering i garage. Rubriken för allmän plats i plankartans teckenförklaring kompletteras med texten ”Kommunalt huvudmannaskap”.

Södra Roslagens miljö- och hälsoskyddskontor (SRMH)

Värmesäkring av bostadshus och förskola

SRMH anser att bostadshusen och förskolan ska värmesäkras inför kommande klimatförändringar som kan innebära mer frekventa och mer intensiva värmeböljor i framtiden. Exempel på åtgärder är mer grönska och vatten i området (skuggning och kylning), välja färg och material på och runt byggnaderna som minskar risken för höga temperaturer, små fönsterareor i känsliga väderstreck, fasta solskydd, tunga stomlösningar med termisk tröghet (utjämning av dygnsvariationer).

Förskolans gård

SRMH anser att skugga ska anordnas på den del av förskolans gård där sandlådor planeras.

SRMH anser att ett bullerskydd ska uppföras vid förskolans gård mot Sjöflygvägen så att Naturvårdsverkets ”Riktvärden för buller på skolgård från väg- och spårtrafik” uppfylls.

Störningar från verksamheter

I planområdet planeras bostäder och verksamheter nära tillsammans vilket kan innebära störningar som t ex buller och/eller lukt för de boende. Störningar kan uppkomma från varustransporter, fläktar m.m. Det är viktigt att beakta detta i planarbetet.

Förorenad mark

SRMH anser att slutsatserna i rapporten från markundersökningen är preliminära då dataunderlaget var otillräckligt för att kunna beräkna en representativ halt för området, jämföra medelhalten med aktuella riktvärden och bedöma långtidsrisker. Detta har bekräftats av konsulten som skriftligen och på begäran av kontoret har upplyst om att en kompletterande undersökning kan komma att genomföras vid ett senare skede av planprocessen.

SRMH anser föroreningarna som påträffades i jordmatrisen bör avgränsas (både i yt- och djupled) för att säkerställa att marken är lämplig för bostadsändamål. En kompletterande markundersökning bör genomföras och skickas som underlag till Södra Roslagens miljö- och hälsoskyddskontor.

Kommentar:

Värmesäkring av bostadshus och förskola

Detaljutförning av bebyggelse och utemiljöer för värmesäkring regleras inte i detaljplanen utan hanteras i bygglovsskedet.

Förskolans gård

I oktober 2023 uppdaterades Naturvårdsverkets riktvärden avseende ljudnivåer på skol- och förskolegård, där minst 50 procent av skolgårdens yta ska ha en högsta ekvivalent ljudnivå om 50 db(A) och övriga vistelseytor högst 55 db(A). Dessa riktvärden uppfylls för hela förskolegården. Detaljplanen förhindrar dock inte uppförande av bullerskydd i form av plank för att ytterligare minska bullerpåverkan från Sjöflygvägen om detta skulle önskas av verksamhetsutövaren.

Störningar från verksamheter

Inom planområdet möjliggörs bostäder, förskola och centrumändamål i form av lokaler i bottenvåningar. Ingen typ av störande verksamheter tillåts. För fläktar ställs krav enligt Boverkets byggregler på ljudisolering från installationer men detta regleras inte i detaljplanen.

Förorenad mark

I det norra kvarteret visar gjorda undersökningar generellt på en låg förekomst av föroreningar i jorden. I ett fåtal punkter påvisas dock halter överstigande känslig markanvändning (KM). Det är troligt att de förhöjda halterna av både kobolt och arsenik härstammar från fyllnadsmaterial, och samtliga halter överstigande riktvärdet KM bedöms vara avgränsade i djupled.

I det södra kvarteret har hög halt av kobolt påträffats (min-, medel- och maxhalt) överskridande mindre känslig markanvändning (MKM) i ytlig fyllning ner till 0,5 meter djup. Barium, bly, koppar, nickel, alifater, PAH och PCB påträffats i enstaka halt överskridande KM-riktvärdet. Medelhalten av dessa ämnen underskrider dock KM. Tidigare utförd miljöteknisk undersökning visar att det inte finns föroreningar i den naturligt avlagrade jorden, vilket stödjer resultaten från denna undersökning om att det är fyllnadsmassorna som är förorenade.

Rekommendationen från utredningarna är att avhjälpande åtgärd utförs i samband med planerad exploatering, genom urschaktning av förorenad fyllning till 0,5 meter djup inom delar av fastigheten där fyllning påvisats. Det exakta saneringsbehovet som krävs för att åtgärda risker med avseende på hälsa och/eller miljö kommer dock att avgöras i detalj i projektets genomförandeskede. När detta skett görs en bedömning avseende vilka eventuella ytterligare utredningar och/eller undersökningar som behövs för att genomföra en nödvändig sanering och åtgärda de risker som bedöms förekomma mot bakgrund av den planerade markanvändningen.

Sammantaget visar utredningarna inga hinder ur ett markmiljöperspektiv att nyttja de aktuella fastigheterna för planerat bostadsändamål. I det fall förorenad jord behöver schaktas bort i samband med kommande byggnation så räknas bortschaktandet av föroreningen som en avhjälpandeåtgärd. Innan eventuella avhjälpandeåtgärder vidtas ska en 28 §-anmälan om avhjälpandeåtgärder sändas till miljöförvaltningen i god tid innan planerad schaktstart.

Polisen

Polismyndigheten ser att det finns ett stycke i detaljplanen om brottsförebyggande åtgärder, 3.5.7 Brottsförebyggande åtgärder. Detta är bra. Polismyndigheten skickar även med ytterligare uppslag hur man kan tänka för att minska brott och öka tryggheten. Exempelvis nämns blandad användning inom områden vilket ger liv dygnet runt, utformning av bebyggelse och gårdsmiljöer med överblickbarhet och god belysning för att minska inbrottsrisken, koncentrera trafiksystem synliga intill varandra och att ha en in- och utfart till området för biltrafik för att öka upptäcktsrisken.

Kommentar: Synpunkter kring brottsförebyggande åtgärder noteras, men regleras inte i detaljplanen.

E.ON Energiinfrastruktur AB

E.ON Energiinfrastruktur AB (fd E.ON Värme Sverige AB) och Täby Miljövärme AB har idag en huvudledning för fjärrvärmen i Sjöflygsvägen från Arningeverket till centrala och södra delarna av kommunen, samt en servisledning som försörjer fastigheten Fenan 1. Dessa ledningar måste beaktas i kommande planer.

E.ON ser att nybyggnationen med fördel ansluts till det intilliggande fjärrvärmenätet och är gärna behjälpliga i diskussionen kring energilösning inom detaljplaneområdet.

Kommentar: Befintliga ledningar beaktas i planarbetet. Synpunkt om fjärrvärme noteras.

Trafikverket

Trafikalstring

Trafikverket har granskat framtaget trafik-PM och delar bedömningen att tillkommande trafik till följd av planförslaget endast kan antas ha marginell påverkan på trafikplats Hägernäs.

Buller

Planområdet är utsatt av trafikbuller från i huvudsak E18, men även Roslagsbanan och angränsande kommunalt gatunät. Mot bakgrund av detta ser Trafikverket positivt på att plankartan innehåller bestämmelser som relaterar trafikbullerförordningens riktvärden.

Kommentar: Synpunkterna noteras.

Länsstyrelsen i Stockholm

Länsstyrelsen bedömer utifrån ingripandegrunderna i 11 kap. 10 § PBL att planförslaget behöver bearbetas vad gäller frågor som rör hälsa och säkerhet.

Kommunen behöver visa att det är möjligt att bygga bostäder som klarar trafikbullerförordningens krav inom planområdet. Vidare behöver kommunen visa att detaljplanens genomförande inte medför risker förknippade med skyfall, översvämning och geoteknik. Ett framtida förändrat klimat behöver beaktas.

Länsstyrelsen lämnar även rådgivande synpunkter kopplade till strandskydd, buller, kulturmiljö och miljö kvalitetsnormer för vatten.

Ingripandegrunder enligt 11 kap. 10 § PBL

Hälsa och säkerhet

Buller

Planområdet är utsatt för höga bullernivåer från E18, Sjöflygvägen och Roslagsbanan i väster. E18 är den dominerande bullerkällan för ekvivalent ljudnivå. Tung trafik på Sjöflygvägen respektive tåg på Roslagsbanan påverkar främst maxnivåerna.

Merparten av bostäderna i förslaget klarar trafikbullerförordningens krav på en ljuddämpad sida. I kvarteren Flygkompassen och Stjärnmotorn verkar det dock svårt att klara bestämmelsen om att minst hälften av bostadsrummen i en bostad ska vara vända mot en sida där 55 dBA ekvivalent ljudnivå inte överskrids vid fasad. Eftersom kravet på ljuddämpad sida innebär att bostädernas planlösningar blir avgörande för att klara trafikbullerförordningen, behöver kommunen redovisa exempel på planlösningar där nivåerna klaras i planbeskrivningen.

Planbeskrivningen anger att skärmningsåtgärder krävs för att uppfylla 55 dBA vid fasad på översta våningsplanet på husen mot Sjöflygvägen samt för utstickande burspråk. Bullerutredningen (Akustikbyrå 2022-04-04) föreslår att skärmning delvis åstadkoms genom att balkonger byggs inglasade till 50 - 75%. Tekniska lösningar, som helt eller delvis inglasade balkonger, är inte förenliga med förordningens bestämmelser. Bland annat eftersom tillskapandet av godtagbara ljudnivåer utomhus är en del av förordningens syfte och utomhusbullret mäts vid fasad, vilket är utanför eventuella inglasningar. Länsstyrelsen anser att tekniska lösningar kan tillämpas i en mindre omfattning för att nå en god helhetsmiljö och först efter att bebyggelsens placering och utformning bearbetats för att säkerställa en god ljudmiljö. I de fall där tekniska lösningar krävs för att klara riktvärdena behöver dessa regleras på plankartan.

Översvämningsrisk

Kommunen har modellerat flödesvägarna inom och i anslutning till planområdet med modelleringsverktyget Scalgo. Genomförd modelleringen visar inte flödesvägarnas utbredning och flöden. Länsstyrelsens skyfallskartering visar att flödesvägarna inom området är stora och kan påverka och påverkas av planerad bebyggelse. Kommunen behöver säkerställa att bebyggelsen skyddas från översvämnning från flödesvägarna samt att planförslaget inte medför negativ påverkan uppströms skyfallsvägarna genom exempelvis bräddning.

Genom området rinner även Rönningebäcken som kan få höga vattennivåer vid skyfall och potentiellt brädda enligt kommunen. Kommunen behöver redogöra för

risken för översvämning från bäcken samt säkerställa att bäcken inte medför risk för översvämning av bebyggelsen inom planområdet. Kommunen behöver särskilt säkerställa att flöden och djup vid skyfall inte medför risker för barns säkerhet i anslutning till den planerade förskolan. Eventuella åtgärder som höjdsättning eller behov av släpp mellan byggnader behöver regleras på plankartan.

Vägar i anslutning till planområdet är enligt planbeskrivningen tänkta att fungera som skyfallsvägar. Kommunen behöver beakta vattendjup och flöden och säkerställa framkomligheten för utryckningsfordon till och inom planområdet. För mer information se Länsstyrelsens Rekommendationer för hantering av översvämning till följd av skyfall.

Geotekniska risker

Av planhandlingarna framgår att en ökad nederbörd som en följd av ett förändrat klimat kan ge en försämrad stabilitet i anslutning till Rönningebäcken. Kommunen behöver säkerställa att ett genomförande av planen inte medför en risk för människors säkerhet avseende erosion intill Rönningebäcken.

Råd om tillämpning av 2 kap. PBL

Strandskydd

Kommunen behöver på plankartan såväl som i planbeskrivningen tydligare redovisa i vilken utsträckning strandskyddet upphävs samt motiven till ett upphävande. Det behöver framgå på vilket sätt kommunen anser att skogsområdet i den nordvästra delen av Fenan 1 är ianspråktaget på ett sätt som gör att det saknar betydelse för strandskyddets syften.

Buller

Ljudnivån på det norra kvarterets nordligaste gård överstiger i stora delar 50 dBA, vilket inte är förenligt med trafikbullerförordningens riktvärden för uteplats om 50 dBA ekv. Planbeskrivningen anger att en möjlig lösning för en bullerskyddad uteplats är att den byggs på den södra gården, och då blir gemensam för hela det norra kvarteret. Länsstyrelsen anser att en gemensam uteplats inom kvarteret Fenan på grund av avståndet inte fungerar bra som uteplats för bostäder i de norra kvarteren. För att säkerställa tillgång till uteplats med god ljudmiljö, kan kommunen istället pröva att omforma och anpassa byggnadernas placering, till exempel genom att minska öppningarna mellan byggnaderna mot den bullerutsatta sidan.

Kulturmiljö

Rivningarna av byggnaderna från områdets militära epok har en negativ påverkan på platsens kulturhistoriska värden. Läsbarheten av kulturvärdena för Hägernäs flygflottilj är dock redan tydligt påverkade. Länsstyrelsen ser positivt på att tyghuset

bevaras även om byggnadens koppling till områdets militärhistoria försvagas i och med genomförandet av detaljplanen.

Miljö kvalitetsnormer för vatten

De två miljötekniska undersökningarna av planområdet har påvisat vissa markföreningar. De planerade dagvattenanläggningarna med infiltration behöver anpassas efter detta. Kommunen bör på ett tydligare sätt precisera och effektbeskriva vilka saneringsåtgärder som är villkor för startbesked. Detta för att säkerställa att åtgärderna också är tillräckliga för att dagvattenhanteringen ska kunna bidra till att recipienten kan följa miljö kvalitetsnormerna. En tydligare villkorsbestämmelse ger också den enskilde fastighetsägaren möjligheten att förutsäga vilka åtgärder som krävs.

Övriga frågor av betydelse för planens genomförbarhet

Buller

Planbeskrivningen anger att de maximala nivåerna från tung trafik som högst uppgår till 75-80 dBA vid fasad. Bullerutredningen visar högre nivåer för de nedersta våningarna på byggnaden närmast Sjöflygvägen i det södra kvarteret.

Detta kan innebära svårigheter att uppnå Boverkets byggregler, BBR, gällande ljudnivåer för bostäder inomhus. För att undvika kostsamma fasad- och fönsterförstärkningar kan byggnadens placering och/eller användningsområde ses över.

Undersökning om betydande miljöpåverkan

Länsstyrelsen delar kommunens bedömning att detaljplanens genomförande inte kan förväntas medföra betydande miljöpåverkan.

Kommentar:

Buller

Planförslaget har efter samrådet bearbetats, där bland annat de bullerstörda fastigheterna Stjärnmotorn 1 och 2 har utgått, och en ny trafikbullerutredning har upprättats.

Med föreslagna planlösningar har lägenheter i bullerutsatta lägen, där den dygnsekvivalenta ljudnivån vid fasad är högre än 60 dBA (65 dBA för lägenheter mindre än 35 kvadratmeter), orienterats så att minst hälften av boningsrummen är vända mot fasad där ljudnivån är under 55 dBA. Därmed uppfylls trafikbullerförordningen SFS 2015:216 för samtliga planerade bostäder.

Bullerskyddad gemensam uteplats som klarar gällande riktvärden kan anläggas i den del av norra kvarteret som är belägen närmast parken. Denna kan nyttjas av boende i de närbelägna byggnaderna i det norra kvarteret. För hus A (norra kvarterets nordöstra hus) har samtliga lägenheter balkong mot fasad där riktvärde för bullerskyddad uteplats uppfylls. Inom det södra kvarteret kan bullerskyddad uteplats anordnas på större del av gården.

Planhandlingarna har uppdaterats och förtydligats gällande trafikbuller.

Översvänningsrisk

Plankartan har kompletterats med bestämmelser om höjdsättning för att säkerställa avrinningen inom kvartersmarken vid skyfall samt vid insticksgatan (allmän plats) i det norra kvarteret. I plankartan regleras även byggnadernas placering på så sätt att avrinningsvägar från bostadskvarteren säkras för att förhindra översvämning inom kvarteren, inklusive förskolegården. I Täby kommuns skyfallskartering framgår även flödesintensitet, där det högsta flödet inom planområdet uppstår vid insticksgatan i det norra kvarteret. I övrigt är flödesintensiteten inom planområdet relativt låg.

I dagvattenutredningen redovisas att vid skyfall av storleken 100-årsregn kan vattensamlingar med djupet 10-30 centimeter uppstå inom en mindre del av Sjöflygvägen i anslutning till det norra kvarteret. Sjöflygvägen ingår, med undantag för den breddade gång- och cykelvägen, inte i planområdet, men planeras att byggas om som en del av detaljplanens genomförande. I projekteringsarbetet för Sjöflygvägens ombyggnad ingår bland annat översyn av gatans dagvattenhantering.

Geotekniska risker

Geoteknik-PM för både norra och södra kvarteret samt planbeskrivningen har förtydligats avseende geotekniska risker.

En kartering avseende erosionsförutsättningarna utmed Rönningebäcken utfördes i augusti 2023 med syfte att bedöma erosionsrisken. Vid platsbesök observerades inom lokala partier tecken på erosion även om den bedöms ske långsamt då nuvarande vegetation och erosionsskydd historiskt sett haft en tillräcklig armerande och stabiliserande effekt på slänterna eftersom ingen större erosionsproblematik har observerats. Även om den generella erosionen bedöms ske långsamt kan skyfall eller perioder med höga flöden i bäcken bidra till att erosionen med tiden ökar.

För att minimera risken för framtida erosionsskador föreslås att nuvarande växlighet bibehålls samt att man kompletterar nuvarande erosionsskydd på berörda partier med ett erosionsbeständigt lager av sten, betong eller liknande som minskar risken för fortsatt erosion. För detaljplanens del bedöms det idag finnas en tillräcklig buffertzon mellan släntkrönen och det tilltänkta detaljplaneområdet, då både släntkrön och

slänkfot skulle kunna backa med flera meter utan risk för skador på bebyggelsen. Idag beräknas buffertzonen till cirka 9 meter fram till fastighetsgränsen mot Flygkompassen 1 och cirka 12 meter fram till Fenan 1, vilket innebär att det med nuvarande erosionstakt finns en mycket betryggande säkerhetsmarginal till att hinna vidta skyddsåtgärder om erosionen, till exempel till följd av ett förändrat klimat, med tiden skulle öka.

Sammanfattningsvis bedöms erosionsförhållandena inte innebära behov av några krav på stabilitetsåtgärder för att marken inom planområdet ska bli lämplig för föreslagen bebyggelse.

Strandskydd

Plankartan preciseras med ytor där strandskyddet upphävs.

Den nordvästra delen av fastigheten Fenan 1 i det södra kvarteret är idag obebyggd, men är i gällande detaljplan D220 (laga kraft 2006-07-11) planlagd som kvartersmark för kontor. Inom ytan finns i gällande detaljplan byggrätt för en större kontorsbyggnad och mark avsedd för parkering tillhörande kontorsbebyggelsen. Även om ytan i dagsläget är obebyggd så är den tydligt påverkad av mänsklig aktivitet i form av dikning, närliggande vägbank och dumpning av sprängsten. Kommunen gör en sammantagen bedömning att ytan av denna anledning är ianspråktagen på ett sätt som gör att den saknar betydelse för strandskyddets syften. Motiven till upphävande av strandskydd inom planområdet utvecklas i planbeskrivningen.

Kulturmiljö

Synpunkten noteras.

Miljökvalitetsnormer för vatten

Villkorsbestämmelsen för ny bebyggelse kopplat till sanering syftar till att belysa att kännedom finns om föroreningar inom planområdet och att dessa ska hanteras. Rekommendationen från utredningarna är att avhjälpande åtgärd utförs i samband med planerad exploatering, genom urschaktning av förorenad fyllning till 0,5 meter djup inom delar av fastigheten där fyllning påvisats. Det exakta saneringsbehovet som krävs för att åtgärda risker med avseende på hälsa och/eller miljö kommer dock att avgöras i detalj i projektets genomförandeskede. När detta skett görs en bedömning avseende vilka eventuella ytterligare utredningar och/eller undersökningar som behövs för att genomföra en nödvändig sanering och åtgärda de risker som bedöms förekomma mot bakgrund av den planerade markanvändningen. Utifrån detta bedömer kommunen att bestämmelsen är svår att precisera ytterligare i detta skede.

Region Stockholm – Trafikförvaltningen

Region Stockholm vill informera om vikten att gator som trafikeras eller ska

trafikeras av buss ska utformas efter Region Stockholms riktlinjer för utformning av infrastruktur med hänsyn till busstrafik (RiGata-Buss). Riktlinjer finns att ta del av på Region Stockholms hemsida.

Utifrån den markanvändningen som föreslås önskar Region Stockholm en vidare dialog kopplat till distributionen av hållplatser. Med tanke på att nya bostäder samt en förskola tillskapas emellan befintliga hållplatser kan det bli aktuellt att se över ett tillägg eller en omfördelning av hållplatserna.

Region Stockholm vill särskilt tacka för en mycket välgjord och tydlig trafikbullerutredning. Såväl resultat som underlag beskrivs tydligt.

Det är vidare positivt att byggnaderna planeras med en delvis sluten gårdsyta. Det ökar möjligheterna till genomgående lägenheter med en attraktiv akustisk boendemiljö.

Region Stockholm anser att planbeskrivningen ska kompletteras med en beskrivning av buller från spårunderhåll. Exempelvis kan nedanstående användas:

”Buller och stomljud från arbetsfordon och spårunderhåll, exempelvis spårslipning och spårriktning, kommer att förekomma. Buller från underhållsarbeten uppstår vanligen nattetid då dessa arbeten måste utföras under trafikfri tid. Det går dessutom inte att utesluta att högre ljudnivåer från arbetsfordon kan uppstå jämfört med fordon i linjetrafik.”

Kommentar: Efter samrådet har kommunen fört dialog med Trafikförvaltningen. Sjöflygvägen kommer att utformas med en minsta körbanebredd om 7,0 meter för att i enlighet med RiGata-Buss möjliggöra buss i linjetrafik. Anläggande av ny busshållplats inom planområdet har inte bedömts aktuellt under planskedet.

Planbeskrivningen kompletteras med föreslagen text om buller från spårunderhåll.

Täby Föreningsråd

Täby Föreningsråd företräder kultur, fritid och friskvård. Vi anser därför att det är viktigt att behålla Täby så grönt som möjligt samt att ordna lokaler för förenings- och fritidsaktiviteter, detta för att skapa bästa möjliga förutsättningar för en rik fritid för alla åldrar och därmed friskare kommuninvånare.

Vi måste ånyo konstatera att intresset av att skapa en bra utemiljö för förskoleeleverna inte lever upp till Boverkets rekommendationer, 40 kvadratmeter per förskoleelev utan planeras bli endast cirka 20 kvadratmeter. Er beskrivning för att kunna få acceptans för förslaget, beaktar inte barnens bästa. Vi föreslår att det i

norra områdets park, görs en inhägnad som komplement till förskolans yta invid lokalerna i Tygförrådet.

Vidare torde föreningslokaler kunna planeras inom området.

Vi ser med tillförsikt fram emot positiva förändringar av planen och möjligheten att framledes kunna ha fortsatta synpunkter i ärendet.

Kommentar: Förskolan ligger nära parken vid det norra kvarteret, som kan nyttjas av förskoleverksamheten utöver förskolegården. En separat inhägnad för detta planeras inte i parken och regleras inte heller i detaljplanen.

Tygförrådet planeras att i huvudsak nyttjas för förskoleändamål, men planläggs även för bostads- och centrumändamål för att möjliggöra exempelvis föreningslokaler. Byggnadens exakta disposition styrs dock inte av detaljplanen.

Täby naturskyddsförening

Buller

I bilaga 8, Bullerutredning sid 13-21 beskrivs på ett väldigt tydligt sätt hur de planerade bostäderna kommer att påverkas av bullret från väg- och tågtrafiken ända fram till 2040/50. Det är mycket viktigt att ta hänsyn till slutsatserna i Bullerutredningen samt följa existerande ljudnivåregler då flera av husens lägenheter kommer att utsättas för oacceptabla ljudnivåer. Reglerna återfinns i Bullerutredningen kapitel 6.

Luftföroreningar och partiklar från trafiken

Områdets läge nära E18 och Roslagsbanan medför framför allt att andningsluften förorenas av partiklar av olika storlekar och kväveoxider. I bilaga 2, Planbeskrivning kap 2.5.7 Luftföroreningar redogörs för miljö kvalitetsnormer och hur dessa uppfylldes i området 2020 som då var ett Coronaår med betydligt lägre trafikmängd. Vi saknar beräkningar med hänsyn till framtida ökad trafikmängd på E18 och med hänsyn till olika årstider.

Vädret har en betydande inverkan på utblandningen av trafikföroreningar. De värsta situationerna uppstår på lugna kalla morgnar efter en klar natt. Avgaserna från morgonrusningen anhopas i ett kallt luftlager nära marken, och koncentrationerna av föroreningar stiger till höga nivåer.

Partikelproblem som orsakas av trafiken är som värst på våren. Partiklarna bildas vid slitage av däck, vägar och bromsar.

I bilaga 17, Riskbedömning sid 46 anges att ventilationen i byggnader inom 100 meter från E18 utformas med friskluftsintag som riktas bort från E18 vilket indikerar vikten av hur den inkommande luften hanteras i byggnaderna.

Strandskyddet behöver upphävas inom området

I bilaga 2, Planbeskrivning kap 2.3.5 Strandskydd återfinns följande text: ”I samband med att en ny detaljplan tas fram återinträder strandskyddet, som behöver upphävas inom områden där bebyggelse planeras. ”

Naturvärden inom området

I bilaga 2, Planbeskrivning kap 2.3 Naturvärden sid 21, figur 12 beskrivs naturvärdesområde 1, 2 och 3 ha påtaglig betydelse för biologisk mångfald (naturvärdesklass 3). Område 1 och 2 ligger i kvarteret Fenan 1. Område 1 är eken som ska bevaras och skyddas i planförslaget. Område 3 är Rönningebäcken som kantas av lövskog, vilken också kommer att bevaras. I område 2 finns en skyddsvärd säl, som om det är möjligt, borde sparas eller ersättas med återplantering av ny säl.

TNF föreslår att så många träd som möjligt sparas i området.

- *Träden bidrar till biologisk mångfald, förhindrar översvämningar och minskar buller.*
- *Träden kan minska energiförbrukningen i fastigheterna genom att skapa skugga under årets varma dagar och under vintern bryta vinden vilket minskar nedkylningen av fasaderna.*
- *Träden har stor betydelse som koldioxidfångare och bildar genom fotosyntesen nytt syre. Träden har även förmåga att rena luften genom att ta upp mikropartiklar som fastnar på bladen istället för att dras ner i människors lungor.*
- *Enligt både FN:s klimatpanel och Sveriges lantbruksuniversitet, SLU, är det uppenbart att städers trädbestånd har en oerhört viktig roll i klimatarbetet.*
- *Betänk att det tar 70 år för ett lövträd att växa sig stort, men det tar 60 sekunder att såga ner det.*

Barn – fria ytor för lek

I bilaga 2, Planbeskrivning kap 5.3.1 Barnperspektivet står det ”mindre lekplatser föreslås även anläggas inom bostadskvarteren”, men vi kan inte se några lekplatser inritade på de skisser som finns i underlaget. Närmaste kommunala lekplats anges ligga 600 m söder om planområdet. I bilaga 2, Planbeskrivning kap 3.3.3 anges att ”förskolegården får en storlek om cirka 1500 kvadratmeter, vilket beräknat på 75

barn ger en friyta om 20 kvadratmeter per barn". Detta följer inte Boverkets rekommendationer som anger att "ett rimligt mått på friyta kan vara 40 m² per barn i förskolan" samt "Forskning visar att den totala storleken på friytan helst bör överstiga 3000 m²".

Försörjning av fjärrvärme och el

Kapaciteten i fjärrvärme- och elnätet är idag begränsad i Täby. Inget nämns i handlingarna hur och när denna ska vara utökad så att även dessa områden kan anslutas.

Kommentar:

Buller

Med föreslagna planlösningar har lägenheter i bullerutsatta lägen, där den dygnsekvivalenta ljudnivån vid fasad är högre än 60 dBA (65 dBA för lägenheter mindre än 35 m²), orienterats så att minst hälften av boningsrummen är vända mot fasad där ljudnivån är under 55 dBA. Därmed uppfylls trafikbullerförordningen SFS 2015:216 för samtliga planerade bostäder.

Luftföroreningar och partiklar från trafiken

Kartorna med halter av luftföroreningar är framtagna av SLB-analys vid Miljöförvaltningen i Stockholm på uppdrag av Östra Sveriges Luftvårdsförbund. Haltkartan för Stockholms län avser år 2020. Miljökvalitetsnormen för luft underskrids med god marginal inom planområdet och bedömningen är att riktvärdena även underskrids trots med ökad trafikmängd från 2020.

Naturvärden inom området

Vegetationen inom naturvärdesobjekt 2 (lövskog inom det södra kvarteret) utgår helt i planförslaget för att ge plats åt ny bebyggelse inom det södra kvarteret. Sälgen, som bedöms uppfylla definitionen för särskilt skyddsvärt träd, består sannolikt av två separata, men sammanvuxna, stammar som delar sig från varandra en bit ovanför brösthöjd. Då grovlek enligt framtagna riktlinjer ska mätas i brösthöjd, kommer grovleksmåtten att omfatta båda dessa stammar. Sälgen bedöms dock inte vara särskilt gammal i relation till sin grovlek, som äldst cirka 55 år. Borttagandet av sälgen kommer lokalt att ge en reduktion av biodiversitet så till vida att vissa typer av dödvedsmiljöer knutna till stam och grenar av sälg, miljöer för myskböck och liknande försvinner. Då sådana miljöer finns tämligen allmänt i omgivande landskap bedöms dock denna förlust vara av begränsat slag. Ett samråd med länsstyrelsen enligt 12 kapitlet 6 § miljöbalken ska genomföras innan sälgen kan tas ned.

Vegetationen utanför planområdet längs Rönningebäcken och parken intill det norra kvarteret kommer dock att bevaras. I samband med detaljplanens genomförande planeras en upprustning av parken, där ny vegetation kan tillkomma.

Barn – fria ytor för lek

Mindre lekplatser avses anläggas inom bostadskvarteren, men regleras inte i detaljplanen. En upprustning av den kommunala parken öster om det norra kvarteret studeras parallellt med detaljplanen, där lekmöjligheter föreslås ingå.

Förskolan i Tygförrådet föreslås rymma 120 barn. Friytan blir cirka 1900 kvadratmeter, fördelat på cirka 1500 kvadratmeter primär förskolegård och cirka 400 kvadratmeter sekundär förskolegård. Detta ger cirka 15,8 kvadratmeter friyta per barn, vilket är mindre än vad Boverket rekommenderar. När förskolor integreras i befintlig kvartersbebyggelse är det svårt att uppfylla rekommendationerna för friyta. Det föreslagna läget kan dock ha andra fördelar som till exempel närhet till befintliga och planerade bostäder samt närhet till befintlig park öster om det norra kvarteret. Kommunen har i detta fall gjort bedömningen att fördelarna med lokaliseringen av förskolan väger tyngre än nackdelen att inte ha tillgång till friyta enligt Boverkets rekommendation.

Försörjning av fjärrvärme och el

Kapaciteten av fjärrvärme och el på en kommunal nivå hanteras inte i detaljplanen och beskrivs därför inte närmare i planhandlingarna. I detaljplanen har en yta för transformatorstation tillkommit efter samrådet för att möjliggöra elkapacitet för den nya bebyggelsen.

Täby Hembygdsförening

I planbeskrivningen anges inga fornlämningar. Sannolikt finns inget kvar av tidigare bebyggelse på fornminnesområde L2014:1100 – Hägernäs gamla bytomt – som delvis täcker norra kvarteret. Den stora gamla eken i södra kvarteret avses få nödvändig vård och skyddsbestämmelser. Hembygdsföreningen anser planen helt acceptabel i dessa avseenden.

Den planerade exploateringen innebär rivning av i stort sett all befintlig bebyggelse, utom det så kallade Tygförrådet från 1944 i södra kvarteret. Fönster och dörrar i fasaden mot Sjöflygvägen avses i huvudsak bevaras, medan bottenvåningen troligen kommer att öppnas upp mer på grund av sin nya användning som förskola och centrumverksamheter. Hembygdsföreningen anser det mycket viktigt att alla de åtgärder som vidtas, till exempel nya fönster och dörrar, material och färgsättning, ges en utformning som respekterar och så långt möjligt bevarar byggnadens ursprungliga karaktär.

Planen innebär rivning av ett flertal relativt unga byggnader i båda kvarteren. Hembygdsföreningen beklagar detta resursslöseri och utgår ifrån att byggnadernas användbarhet noga prövats inför besluten.

Den bostadsbebyggelse som avses tillkomma har en mycket hög exploatering – visserligen förståelig med tanke på regionens bostadsbehov men med volymer som avviker påtagligt från tidigare bebyggelse i Hägernäs strand. De planerade underbyggda bostadsgårdarna i det norra kvarteret kommer att skuggas av höga hus i söder. Att skapa en trivsamt grönska på sådana gårdar med relativt tunna jordlager kan vara svårt. Förskolans barn i södra kvarteret kan få både sol och skugga på sin uteplats, som dock kan bli delvis bullerstörd.

Hembygdsföreningen beklagar den höga exploateringen som inte tar tillvara befintliga naturförhållanden och möjligheter till solbelysning. Den nära utemiljön måste ges kvaliteter som gör den attraktiv även på sikt.

Kommentar: Tygförrådet har i detaljplanen försetts med varsamhets- och skyddsbestämmelser för att bevara dess kulturhistoriska värden och karaktär. Bestämmelserna är baserade på den antikvariska utredning som gjorts av byggnaden och måste följas i den kommande bygglovprocessen.

I detaljplanen möjliggörs ny bebyggelse inom befintlig kvartersmark. Naturvärden inom allmän plats längs Rönningebäcken och i befintlig park intill det norra kvarteret bevaras, där en upprustning av parken planeras i samband med detaljplanens genomförande för att öka dess attraktivitet.

Aktiva Hägernäs strand

Inledning

Ur vår synvinkel inleddes planprocessen med en ”invånardialog” i september 2020. Det var ett bra initiativ från kommunen, bra också att de synpunkter som kom fram redovisas. Nu finns ett detaljplaneförslag och Föreningen Aktiva Hägernäs Strand lämnar härmed ett yttrande. Vi har i yttrandet förutsatt att Fenan, Flygkompassen m.fl. skall bebyggas. Andra alternativ bedöms som orealistiska.

På den positiva sidan finns att området Hägernäs Strand på det här sättet byggs färdigt. Fler boende i Hägernäs Strand innebär bättre förutsättningar för kommunala förbindelser och för service. När industriområdet ersätts av bostäder får vi en tryggare miljö och en säkrare väg till Hägernäs station. Vi räknar också med att vi nu ska få den efterlängttade kopplingen till Arninge station.

En mycket viktig synpunkt gäller exploateringsgraden. 350 lägenheter innebär en kraftig förtätning med en sort som inte rimmar med Hägernäs Strands karaktär. Särskilt Norra kvarteret andas mer Stockholms innerstad.

Övergripande frågor

I riktlinjedokumentgenomgången påstås planområdet ligga inom regionala stadskärnan. Det menar vi är tveksamt med hänsyn till barriärerna Roslagbanan och E18. Numera är det endast vid Hägernäs station som det är möjligt för gående och cyklande att ta sig till västra sidan mot Arninge Centrum.

Kommunens cykelplan anger att kombinationsresor mellan cykel och kollektivtrafik fokuseras på bl.a. arbetspendling. Vi når inte med cykel till Arninge kollektivtrafikknutpunkt där Vaxholms- och Norrtäljetrafiken dockar. Den regionala g/c-vägen längs Sjöflygvägen slutar i intet! Om nu Hägernäs strand ska fullbordas bör en utbyggd g/c-förbindelse vara en förutsättning.

Vi begär att detaljplanen ska beskriva lösningen för detta, med ett genomförande senast när den tillkommande bebyggelsen står klar!

Planområdets avgränsning

Av samrådshandlingens plankarta framgår att i princip endast kvartersmark ingår i detaljplanen. Vi anser att värnandet, skyddsföreskrifter och därmed skötseln av Rönningebäckmiljön, parken med tennisbanan samt strandskogen är ytterst väsentligt att klargöra. Vi begär därför att dessa ytor ska ingå inom planområdet.

Miljö och naturvärden

Hägernäs Strand kännetecknas idag av en god miljö. Den nya bebyggelsen bör innehålla kompletterande åtgärder för att förbättra miljön runt bebyggelsen. Utefter strandpromenaden kan det gärna få bli soffor och bord samt bättre belysning.

I norra delen av Hägernäs Strand värdesätts vårt friluftsliv omkring parken med tennisbanan. Det är viktigt att parken bibehålls för alla. Den får inte inrättas som en uteplats för det nya området.

Vi är medvetna om planerna på den nya dagvattendammen mellan tennisbanan och Vaxholmsvägen. När den är färdigställd förutsätter vi att spångvägen förlängs fram till tennisbanan och gångvägen, som avsikten var i den ursprungliga planen.

Runt den fina fågelskådarbryggan och söder därom bör den täta vegetationen öppnas upp för att släppa in solljus till parken och promenadvägen.

I detaljplaneförslaget ser vi att i fortsättningen skall Rönningeån och dammen underhållas, vilket uppskattas.

Exploateringsgrad och byggnadshöjder

Hägernäs Strands befintliga bebyggelse kännetecknas av en i huvudsak fyra- till femvåningsbebyggelse med smala, raka enkla huskroppar. Husdjupen är 10 till 11 meter. Kvartersexploateringsgraden ($e = BTA / TY$) är överlag omkring 1,1. En stadsdelskaraktär att värna! Det nya detaljplaneförslaget som avser att avsluta Hägernäs Strands stadsdel redovisar avsevärt högre exploateringsgrader. Med siffror hämtade från Trafikbilagan 16 blir det för Fenan $e = ca 1,7$ och Flygkompassen hela $e = ca 2,4$. Detta i huskroppar med husdjup från 11 till hela 14,5 meter. I planbeskrivningen har siffrorna ökat på till att bli hela 350 bostäder. I den yttersta utkanten av Hägernäs Strand föreslås alltså en ca 40 procentig ökning av befintliga HS:s bostadsbebyggelse. Detta illustreras i både tjockare och väsentligt högre huskroppar. Framför allt är detta påtagligt i det norra kvarteret med bland annat en korvformad huskropp i åtta plan.

– sänk till maximalt 6 våningar och ingen vindsinredning utmed Sjöflygvägen

Rönningebäckfåran med sina alträd får inte upplevas som ett inträngd dike

– gör inte husen högre än 4 våningar längs bäckens båda sidor

Slutligen framstår gavelanblicken mot parken i öster och norr som väldigt kompakt. Solstudierna, som av någon anledning inte ingått i det utsända detaljplanematerialet, visar att norra kvarterets gårdar blir dåligt solbelysta med sina höga hus.

– gör inte husen inne i kvarteren och mot parken och strandskogen högre än 4 våningar

Vi begär att SBN överprövar att sänka exploateringen ner mot ca 250 lägenheter.

Service

Vad boende i Hägernäs Strand önskar sig när nu sista etappen av bostadsbyggandet genomförs framgår av synpunkter i Invånardialogen (bilaga 4). Det är viktigt att planeringen av (framför allt) Fenan görs för att förbättra lokal service. Ett "Närliks" (kanske obemannat) kan kräva planering på ett tidigt stadium. Åldersstrukturen i området motiverar lokal för (enklare) hälsovård. Och som säkert är bekant för kommunens planerare saknar Hägernäs Strand en samlingslokal. Erfarenheterna från Piatto Fresco vid detaljplanemötet den 10 oktober talar för sig!

Trafik och parkering

Det känns som om planutredningen tagit för lätt på problemen med ökad trafik. Trafikbilagan utgår från att Sjöflygvägen är hastighetsbegränsad till 30, men detta är fel! Den föreskrivna hastigheten är 40. Endast mitt för skolan råder 30. Kanske har man också missat att Flygvillevägen inte är en kommunal gata och inte en möjlig genomfart.

Vi kan förstås inte göra trafikmätningar, men har försökt uppskatta hur stor trafikökningen skulle bli utgående från antal lägenheter med utfart på olika delar av Sjöflygvägen.

Ytterst, längst norrut, finns då (förutom Anstalten och trafiken från Hägernäs station, där infartsparkeringen har ca 50 bilar parkerade på vardagar) biltrafik från 150-200 lgh från "Norra området". Den trafiken möter vid Pontongränd bilar från ca 100 lgh (och från Big Image och Hägernäshuset). Här krävs åtgärder, vilket framkom redan i invånardialogen (bilaga 4, "Stopp 4"). I denna skymda korsning blir boendetrafiken alltså mer än fördubblad. Denna biltrafik har vid rondellen ökat till boendetrafik från ca 400-500 lgh och möter där bilar från Catalinavägen (ca 350 lgh samt Catalinatorget) och från del av Flygvillevägen och Flygvilleslingan (ca 140 lgh) innan trafiken samlas på Sjöflygvägen. Där ligger då - i körfilen - en hållplats för buss 604 där bussen skymmer högerkurvan på Sjöflygvägen. Här sker ibland, redan nu, farliga omkörningar av otåliga bilister. Risken ökar när trafikmängden på denna punkt ökar med uppskattningsvis 40-50%. Vi noterar att trafikutredningen (bilaga 16) anger 200 + 110 lgh (sid 12) och den verkar alltså ha andra förutsättningar än huvudbilagan i detaljplaneförslaget. Här krävs en reviderad studie över framtida trafiksituation!

Vi summerar totala antalet redovisade p-platser i nybyggnadsprojekten till högst ca 350 med underjordsgarage i två våningar. Med erfarenhet från befintliga Hägernäs Strand tillgodoser detta endast bostädernas eget behov. Besöksplatser fattas. Vidare är de redovisade servicelokalernas p-behov inte lösta. Det behövs personalparkering och besöksparkering samt plats för i- och urlastning.

Detta blir lättare att lösa med en rimligare nivå på utbyggnaden (ca 250 lgh i stället för 350 inom planområdet)!

Cykeltrafik och gående

Cykling är i allt högre grad ett kommunikationssätt och inte bara en fritidssysselsättning. Det måste behandlas mer seriöst. Det är bra att man vidtar åtgärder för passage vid de tilltänkta nya kvarteren, men det måste ses i ett systemsammanhang, som nämnts ovan i "övergripande frågor". I trafikbilagan (bilaga 16, sid 14) talar man om att leda ner cykeltrafiken på Pontongränd, som inte har någon cykelbana. Den hamnar då på strandpromenaden som inte är bred och är ett populärt promenadstråk. Här har man uppenbarligen inte tänkt färdigt!

Bron över E18 är till för att knyta ihop två delar av Hägernäs. Tyvärr är G/C-vägen upp till bron dragen i en stor krok och mycket avig för de som kommer från norra

Hägernäs Strand. Den tillkommande bostadsbebyggelsen medför behov av (åtminstone) en enkel stig upp till bron från Fenan, kanske med en trappa på slutet.

Buller

I bilaga 8 behandlas risken för bullerstörningar. Hastigheten i trafiken är en viktig faktor för bullersituationen Här utgår man (igen!) från att Sjöflygvägen är hastighetsbegränsad till 30 och inte 40. Detta bör korrigeras för att bedömningen ska bli korrekt.

Man utgår bara från existerande bullerkällor, men framtida bullerkällor bör också behandlas. Österåkers kommun arbetar fortfarande, så vitt vi förstår, med planer på ett helikopterflygfält vid Arninge station. Det är på flera sätt en dålig idé, men så länge grannkommunen driver frågan bör bullerstörningar därifrån finnas med i bullerbilagan. Norra området i Hägernäs Strand (Flygkompassen m fl) är den del som ligger närmast den tilltänkta platsen för helikopterflygfältet.

Avslutning

Vi ser fram mot kommunens fortsatta detaljplanearbete för att få fram en värdig avslutning i norr på det som för cirka tjugo år sedan började med Strandvillehusen i söder.

Kommentar:

Övergripande

Planområdet är i Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen (RUFS 2050) utpekad som en del av den regionala stadskärnan Täby-Arninge. Exempel på förhållningssätt inom regionala stadskärnor som pekas ut i RUFS 2050 är att planera för en mångsidig och funktionsblandad stads- och bebyggelsemiljö, använda kulturmiljövärden som en resurs och koppla gång- och cykelstråk till stationer och hållplatslägen.

I Täby kommuns Översiktsplan 2050 – Staden på landet är planområdet utpekad som stadsbebyggelse främst för bostäder och utvecklingsområde för bebyggelse och anläggningar. I och med det goda kommunikationsläget med närheten till Hägernäs station bedöms planområdet vara lämpligt för en relativt hög exploateringsgrad och en mer stadsmässig utformning jämfört med det befintliga Hägernäs strand.

Gång- och cykelväg till Arninge ingår inte i detaljplanen. En gång- och cykelkoppling till Arninge är utpekad i kommunens cykelplan, och kommunen arbetar kontinuerligt med att bygga ut cykelvägnätet utifrån cykelplanen.

Planområdets avgränsning

De allmänna platserna vid Rönningebäcken och parken mot Hägernäsviken har redan stöd i gällande detaljplan D178 (laga kraft 2002-07-17) där ytorna är planlagda som allmän plats – park. Dessa behöver därmed inte planläggas på nytt. Den nordligaste delen av parken är dock i gällande plan utpekad som allmän plats – natur och planläggs därför som allmän plats – park i aktuellt planförslag för att förtydliga ytans avsedda användning som parkmark snarare än natur.

Miljö och naturvärden

I samband med detaljplanens genomförande planeras en upprustning av befintlig park öster om det norra kvarteret. Parken kommer fortsatt vara allmän plats och tillgänglig för allmänheten. Exakt utformning av parken och eventuella åtgärder i vegetationen regleras dock inte i detaljplanen. Spångvägen mot norr ingår inte och regleras inte i detaljplanen. Arbetet med gångvägen, gångstigen och spångvägen har färdigställts och har byggts ut enligt plan.

Exploateringsgrad och byggnadshöjder

Efter samrådet har planförslaget bearbetats samtidigt som fastigheterna Stjärnmotorn 1 och 2 i det norra kvarteret har utgått ur planområdet, vilket medför att antalet bostäder inom planområdet har minskat. I det aktuella bebyggelseförslaget ryms omkring 240 bostäder, fördelat på 110 bostäder i det södra kvarteret och 130 i det norra kvarteret.

Service

I detaljplanen möjliggörs lokaler för centrumändamål i bebyggelsens bottenvåningar. Vilka aktörer som kommer inrymmas i dessa styrs inte av detaljplanen och är i dagsläget okänt. Tygförrådet planeras att i huvudsak nyttjas för förskoleändamål, men planläggs även för bostadsändamål för att möjliggöra bostadskomplement i form av exempelvis föreningslokal. Byggnadens exakta disposition styrs dock inte av detaljplanen.

Trafik och parkering

Efter samrådet har detaljplanen reviderats och två fastigheter har utgått ur det norra kvarteret, vilket innebär att antalet bostäder i det aktuella bebyggelseförslaget minskat till cirka 240 och därmed även förväntade trafikmängder.

Inför planuppdraget utfördes 2019 en kapacitetsanalys för trafikplats Hägernäs vid E18. Simuleringarna av prognosår 2040 visar att den ökade trafikmängden till följd av kommande bebyggelse kan orsaka viss köbildning, främst på Sjöflygvägen under eftermiddagen. I övrigt har det inte observerats eller uppmätts någon köuppbyggnad ut till E18. Det är under förmiddagen vissa tillfällen då det vid avfartsrampen till den

norra cirkulationsplatsen i trafikplats Hägernäs är fordon nästan ut till avfartssträckan på E18, men det orsakar inte några i kösituationer för trafiken på E18.

Parkering för den tillkommande bebyggelsen sker inom respektive kvarter. Antalet parkeringsplatser är beräknat utifrån Täby kommuns parkeringsnorm, där både boende- och besöksparkering ingår.

Cykeltrafik och gående

I detaljplanen möjliggörs en ny gång- och cykelväg längs del av Sjöflygvägen, från befintligt cykelstråk strax söder om Rönningebäcken upp till det norra kvarteret. För Pontongränd, som har en begränsad trafikmängd, bedöms inte en separat cykelbana vara nödvändig utan cyklande sker i blandtrafik.

Gång- och cykelbron över E18 ingår inte i planområdet och behandlas inte i detaljplanen.

Buller

Efter samrådet har en ny bullerutredning tagits fram. Hastighetsbegränsningen på Sjöflygvägen har rättats till 40 km/h i utredningen. Planerna på en bas för ambulanshelikoptern vid Ullna norr om planområdet är inte längre aktuella, och behandlas därför inte i utredningen.

Brf Flygterrassen

Brf Flygterrassen delar synpunkter med Aktiva Hägernäs strand gällande exploateringsgrad, byggnadshöjder samt trafik. Utöver detta ställs frågan om det har gjorts mätningar hur mycket skugga av det sydligaste huset ger i förhållande till den omgivande bebyggelsen? Föreningen har önskemål att kommunen tar fram en 3D-modell för att få en bild av hur området gestaltar sig.

Vi ser positivt på att norra delen av Hägernäs strand förändras och att det i stället för de byggnader som innehåller småindustrier, lager och kontor förvandlas till ett bostadsområde. Vi värnar givetvis om de grönområden, bäcken och dammen samt gång och cykelvägen som finns i anslutning till den tänkta bebyggelsen.

Kommentar: För synpunkter gällande exploateringsgrad, byggnadshöjder och trafik, se svar på Aktiva Hägernäs strands yttrande.

Solstudier har tagits fram för bebyggelseförslaget och redovisas i planbeskrivningen. Bebyggelseförslaget redovisas i perspektivbilder i planhandlingarna, men inte i en separat 3D-modell.

Brf Flyghöjden

Brf Flyghöjden ställer sig bakom yttrandet från Föreningen Aktiva Hägernäs Strand.

Yttrandet från Aktiva Hägernäs Strand har tillställts samtliga 15 bostadsrättsföreningar i Hägernäs Strand. Brf Flyghöjden vill på detta sätt meddela kommunen att 14 av de 15 föreningarna ställer sig bakom de krav och synpunkter som framförs. En förening anser sig inte ha haft tid och resurser att sätta sig in i frågan.

Detta visar att skrivelsens innehåll har ett gediget stöd bland de föreningar vars medlemmar direkt berörs av kommande planering, utförande och byggnadsarbete i den nya delen av Hägernäs Strand. Det finns således förväntningar på att nämnden är lyhörd för de framförda förslagen och att en fortsatt dialog med samtliga föreningar kan upprätthållas.

Kommentar: Se svar på Aktiva Hägernäs strands yttrande.

Sakägare 1

Jag motsätter mig planering av förskola/dagis i området, det väsnas för mycket och förstör andras ro.

Kommentar: Förskolegården orienteras in mot kvarterets gård och bedöms i kombination med avståndet ha en marginell bullerpåverkan på befintliga bostäder.

Sakägare 2

Sakägaren delar synpunkter med Aktiva Hägernäs strand gällande exploateringsgrad.

Utöver detta anges att i kvarteret Fenan finns idag två naturvärdesobjekt. Objekt nr 1 (stora eken) föreslås i planen bli kvar, inklämd mellan två huskroppar. Objekt nr 2 (lövskog där f.ö. näktergalen vissa år sjunger) föreslås utgå helt och ge plats för ny bebyggelse. Om man låter både eken och lövskogen vara kvar skulle man erhålla en klart bättre balans mellan bebyggelse och grönmark, dessutom med ökad överlevnadschans för eken. Denna ändring bör därför göras i planens södra kvarter.

På ömse sidor om Rönningebäcken växer en smal bård av träd och buskar. Dessa bildar tillsammans med bäcken en trevlig och värdefull miljö, värd att slå vakt om. Utan vegetationsbårderna blir bäcken känsligare för omgivande störningar. Delar av naturvärdesobjekt 3 som är belägna inom det norra kvarteret föreslås tas bort för att ge plats åt ny bostadsbebyggelse. Detta intrång i naturmiljön är beklagligt och bör undvikas. Av den anledningen bör den föreslagna byggnaden längs bäcken utgå och de resterande fem huskropparna bör tillsammans med kvarvarande gröna ytor mer än väl räcka för att uppnå en fungerande boendemiljö.

Kommentar: För synpunkter gällande exploateringsgrad, se svar på Aktiva Hägernäs strands yttrande.

Eken i det södra kvarteret bevaras och skyddas i planförslaget, medan naturvärdesobjekt 2 (lövskog) utgår för att möjliggöra bebyggelseförslaget. Naturvärdesobjekt 3 (vegetation längs Rönningebäcken) kan i planförslaget bevaras nästan helt utan påverkan, med undantag för vissa träd inom kvartersmarken i det norra kvarteret. Kompensationsåtgärder planeras inom närområdet för att minska konsekvenserna för naturvärdena.

Sakägare 3

Sakägaren delar synpunkter med Aktiva Hägernäs strand gällande exploateringsgrad, byggnadshöjder och trafik.

Utöver detta framförs att utfarten från Pontongränd till Sjöflygvägen kan redan idag vara besvärlig p.g.a. skymd sikt, i nuläget av grönska, men med tillkommande bostäder och förskola kommer nuvarande upplevda problem öka. Där faller också ert ev. alternativ att endast en bilriktning i taget skall användas. Är en minirondell helt utesluten för att få rytmen i trafiken?

Läser också att ni har stora planer på många cykelplatser utomhus. Till vilken nytta? Vår erfarenhet de 12 år vi bott här är att max 3-4 parkerar sina cyklar utanför huset under högsäsong och att merparten väljer att ställa cykeln i tillgängliga cykelförråd.

Vi som redan bor i Hägernäs Strand eller dess omgivning har tillgång till fina rekreationsområden och badbryggor. 350 nya hushåll kommer säkert också att uppskatta det och min fundering är om ni kommer att ha en dialog med Täby Kommun hur man ska utveckla konceptet, fler badbryggor osv.

Slutligen tänker jag på det snökaos vi emellanåt haft de år vi bott här. Snöröjarna har redan nu problem att skyffla undan snön på platser som inte skymmer sikten, men det har ni säkert redan tänkt på i era kommande byggplaner.

Kommentar: För synpunkter gällande exploateringsgrad, byggnadshöjder och trafik, se svar på Aktiva Hägernäs strands yttrande.

Korsningen Sjöflygvägen – Pontongränd planeras inte att utformas med cirkulationsplats då det inte bedöms nödvändigt ur kapacitetssynpunkt. Antalet cykelplatser beräknas utifrån Täby kommuns parkeringsstrategi och fördelas med platser både inomhus och utomhus.

Snöröjning hanteras som en driftfråga och regleras inte i detaljplanen.

Sakägare 4

Sakägaren delar synpunkter med Aktiva Hägernäs strand gällande byggnadshöjder, service och parkering.

Därutöver framförs att planen i stort sett känns helt rätt. Särskilt glädjande också att vårt grönområde, som är lite av norra Hägernäs Strands lunga, lämnas oberörd och t o m utökas med en liten flärp.

Kommentar: För synpunkter gällande byggnadshöjder, service och parkering, se svar på Aktiva Hägernäs strands yttrande.

Sakägare 5

Sakägaren delar synpunkter med Aktiva Hägernäs strand gällande exploateringsgrad, byggnadshöjder och trafik.

Utöver detta framförs frågan om miljömål och om taken kommer förses med solceller?

Hur ska nya badbryggor och gångvägar byggas? Gångvägen längs vattnet skulle behöva breddas då det redan idag är trångt med gående och cyklister.

Hur ska den breddade motorvägen svälja trafiken från nya bostadsområdet i Roslags Näsby, slottsparken i Näsby slott, hela galoppfältet och eventuell nybyggnation i Hägernäs strand?

Avstå från projektet. Låt Hägernäs strand få behålla den fina natur som finns kvar. Varför förtäta ännu ett område?

Kommentar: För synpunkter gällande exploateringsgrad, byggnadshöjder och trafik, se svar på Aktiva Hägernäs strands yttrande.

Inga specifika miljömål för byggnaderna regleras i detaljplanen. Planförslaget omöjliggör inte installation av solceller, men regleras i övrigt inte i detaljplanen.

Nya badbryggor planeras inte inom ramen för detaljplanen. En upprustning av parken intill det norra kvarteret planeras i samband med detaljplanens genomförande.

Inför planuppdraget utfördes 2019 en kapacitetsanalys för trafikplats Hägernäs vid E18. Simuleringarna av prognosår 2040 visar att den ökade trafikmängden till följd av kommande bebyggelse kan orsaka viss köbildning, främst på Sjöflygvägen under eftermiddagen. I övrigt har det inte observerats eller uppmätts någon köuppbyggnad ut till E18. Det är under förmiddagen vissa tillfällen då det vid avfartsrampen till den norra cirkulationsplatsen i trafikplats Hägernäs är fordon nästan ut till avfartssträckan på E18, men det orsakar inte några i kösituationer för trafiken på E18.

Sakägare 6

Sakägaren delar synpunkter med Aktiva Hägernäs strand gällande exploateringsgrad och trafik.

Därutöver framförs oro att träddungen vid gångvägen utmed viken kommer glesas ut eller fällas helt för att få sjöutsikt från nya bebyggelsen. Då kommer allt fågelliv att försvinna.

Finns det någon plan att restaurera dammen och bäcken? När vi flyttade in här för 15 års sedan så var den till för att även havsöring kunde ta sig in? Jag har sett havsöring i bäcken första åren men numera finns det inga. Om ingen restaurering görs så kan man ta bort fördämningsskyddet vid dammen redan nu för ingen fisk har några möjligheter att ta sig in. Passa också på att ta bort skyltarna om havsöring i ån, de har redan nu hittat nya lekplatser tyvärr. Dammen har de sista åren inte underhållits alls. Om man läser bifogad skylt skall det även finnas strömstare på våren men även den har försvunnit på grund av att hela bäcken växt igen. Texten på bifogad skylt vid dammen stämmer inte längre om inget görs så kan skylten tas bort i framtiden.

Kommentar: För synpunkter gällande exploateringsgrad och trafik, se svar på Aktiva Hägernäs strands yttrande.

Träddungen vid Hägernäsviken ingår i huvudsak inte i planområdet, men en upprustning av parken intill det norra kvarteret planeras i samband med detaljplanens genomförande. Detaljplanen kommer inte medföra att skogen glesas ut, gallras eller huggs ned.

Under våren 2024 har Rönningebäckens ursprungsläge återställts. Även erosionsskador på gångvägen över bäcken har reparerats.

Sakägare 7

Sakägaren delar synpunkter med Aktiva Hägernäs strand gällande exploateringsgrad och trafik.

Därutöver framförs att värdet på bostäderna vid Pontongränd kommer att påverkas negativt under byggtiden vilket kommer försvåra omsättning.

Projektets förslag innebär dessutom ett upphävande av strandskyddet eftersom stora delar av planområdet ligger inom 100 meters avstånd från Rönningebäcken och detta motsätter jag mig starkt. Inget av de särskilda skäl som anges i Miljöbalken 7 kap 18c-d kan vara tillämpliga här.

Det finns många fler skäl att emotsätta sig detta, och det enda som är helt klart är att om detta projekt genomdrivs i sin nuvarande omfattning så kommer det ha en mycket negativ påverkan på oss nu boende i området. Jag har redan hört att många planera att flytta härifrån (och även ifrån Täby kommun, där byggvansinnet nu verkar ha tagit över helt).

Kommentar: För synpunkter gällande exploateringsgrad och trafik, se svar på Aktiva Hägernäs strands yttrande.

Byggtiden kommer att vara under en begränsad period och bedöms inte leda till långsiktiga negativa effekter på omsättningen av bostäder i omgivningen.

Kommunens bedömning är att strandskyddet kan upphävas med hänvisning till de särskilda skäl som anges i Miljöbalken 7 kap 18c-d. Skälen till dessa beskrivs i planbeskrivningen.

Sakägare 8

Jag ser att en del av våtmarksområdet planeras och att inskränkningar i strandskyddet skall ske. Jag anser att detta är både onödigt och olämpligt ur både miljö och trivsel (fågelskådning).

Kommentar: Del av parkområdet i planområdets nordöstra del är i gällande detaljplan planlagd som allmän plats (NATUR), men planläggs som parkmark för att skapa en enhetlighet i användningsbestämmelserna då övrig grönyta vid parken och Rönningebäcken är parkmark. Ytan ingår inte i det som benämns som våtmark i gällande plan.

Sakägare 9

Sakägarna delar synpunkter med Aktiva Hägernäs strand gällande exploateringsgrad, trafik och cykeltrafik.

Utöver detta framförs att det vore önskvärt om det ordnades med badmöjligheter längre in i viken, i anslutning till de nya husen.

Kommentar: För synpunkter gällande exploateringsgrad, trafik och cykeltrafik, se svar på Aktiva Hägernäs strands yttrande.

Nya badbryggor eller andra badmöjligheter planeras inte inom ramen för detaljplanen.

Sakägare 10

Sakägaren delar synpunkter med Aktiva Hägernäs strand gällande exploateringsgrad och byggnadshöjder.

Utöver detta framförs att grönskan i det södra kvarteret fungerar som en absorbent för buller från E18. Kommer denna att ersättas med nio våningshus ser vi en risk för att bullret reflekteras mot fasaden och sprids vidare mot vår fastighet istället för att absorberas. I praktiken riskerar den befintliga bullerproblematiken för oss närboende förvärras i och med detta förslag.

Kommentar: För synpunkter gällande exploateringsgrad och byggnadshöjder, se svar på Aktiva Hägernäs strands yttrande.

Eventuell akustisk påverkan på byggnader utanför planområdet har inte studerats i detaljplanen.

Sakägare 11

Sakägarna delar synpunkter med Aktiva Hägernäs strand gällande exploateringsgrad och trafik.

Utöver detta framförs att Hägernäs strand är ett lugnt område där man bosätter sig om man inte vill ha stadsmiljö. Sakägarna motsätter sig projektet som det är utformat idag.

Sakägarna motsätter sig att Tygförrådet omvandlas till förskola, de tycker byggnaden bör omvandlas till bostäder eller behållas som restaurang. Förskola kan placeras i det norra kvarteret.

Hur planeras för fler bryggor? De befintliga kommer inte räcka till.

Kommentar: För synpunkter gällande exploateringsgrad och trafik, se svar på Aktiva Hägernäs strands yttrande.

Tygförrådet bedöms i sin storlek och läge vara lämplig som förskolelokal.

Nya badbryggor eller andra badmöjligheter planeras inte inom ramen för detaljplanen.

Sakägare 12

Sakägarna delar synpunkter med Aktiva Hägernäs strand gällande exploateringsgrad och byggnadshöjder.

Kommentar: För synpunkter gällande exploateringsgrad och byggnadshöjder, se svar på Aktiva Hägernäs strands yttrande.

Sakägare 13

Sakägaren önskar en gång- och cykelväg längs järnvägsspåret så man kan promenera eller cykla från Hägernäs strand till Arninge station. Det är väldigt olyckligt att en sådan väg inte finns i nuläget eftersom distansen mellan där den

nuvarande framkomliga vägen avslutas och Arninge station börjar är så nära att man kan se stationen men kan inte gå till den. Detta hade förenklat min och mina grannars vardag och tillgänglighet till kommunal transport och mataffärer.

Kommentar: Gång- och cykelväg till Arninge ingår inte i detaljplanen. En gång- och cykelkoppling till Arninge är utpekad i kommunens cykelplan, och kommunen arbetar kontinuerligt med att bygga ut cykelvägnätet utifrån cykelplanen.

Boende 14

Boende delar åsikter med Aktiva Hägernäs strand gällande trafiken.

Utöver detta framförs att en del av Flygvillevägen administreras av samfälligheten Flygvillan som av naturliga skäl inte kan godta tung byggtrafik genom bostadsområdet. Fram till slutet av 2025 är Flygvillevägen dessutom belastad av den trafik som behövs i samband med fasadrenoveringar.

Tillgången på elförsörjning, som inte är berörd i den presenterade planen.

Kommentar: För synpunkter gällande exploateringsgrad och byggnadshöjder, se svar på Aktiva Hägernäs strands yttrande.

För transporter till och från planområdet utgör den kommunala Sjöflygvägen den kortaste vägen till E18. Byggtrafik på den samfälliga delen av Flygvillevägen bedöms inte vara aktuellt.

I detaljplanen har yta avsatts för en transformatorstation intill det norra kvarteret för att säkra elförsörjningen inom planområdet.

Boende 15

Jag undrar om bäcken kommer att täckas över vid nyproduktion. Vad händer med öringen som brukar vandra i bäcken?

Kommentar: Rönningebäcken ingår inte i detaljplanen. Bäcken kommer inte påverkas av de nya kvarteren och kommer ligga kvar i sin nuvarande dragning. Specifika åtgärder för Rönningebäcken under byggtiden regleras inte i detaljplanen.

Boende 16

Som Hägernäsbo ser jag jättepositivt på det här! Fler boende i Hägernäs leder till mer samhällsservice och butiker. Dessutom försvinner inga grönytor, snarare så tillkommer de. Arkitekturen är väldigt trevlig. Det är viktigt att man i senare planskede INTE minskar bebyggelsen på något sätt, för de här bostäderna behövs och det är slöseri på marken att inte använda den. Snarare bör man bygga över den sydöstra parkeringsplatsen om man ska förändra något.

Den här byggnationen förbinder Södra Hägernäs med Hägernäs station och därför är det viktigt att man i samband med det här förbättrar vägen till stationen (Flygstigen). Vägen är dåligt upplyst och tar en omväg samt känns otrygg då man går genom en skog och en parkeringsplats. Det bästa hade varit att man bygger något längs med. Oavsett hade det varit bra att dra om vägen så att den går precis bredvid järnvägen så att det blir kortaste möjliga sträcka att gå. Gör man det är det ungefär 500 meter från området till stationen och då kommer många orka gå, och då behövs det inte lika många parkeringsplatser (det är överkill med nästan 1 bil per bostad, se Norra Hägernäs för hur man enkelt klarar sig på mycket färre).

Ska man göra åtgärder för buller från motorvägen så bör man göra det åt båda hållen, så att de som står och väntar på Roslagsbanan inte behöver lyssna på alla bilar.

Alternativ 1 är bäst för Sjöflygvägen, det är inte särskilt mycket trafik där och kommer inte vara det även efter bostäderna är byggda.

Slutligen vill jag bara trycka igen på att man verkligen inte bör minska nyttan av det här projektet genom att dra ner höjderna eller ta bort några bostäder.

Kommentar: Synpunkterna noteras.

Utöver den planerade ombyggnaden av Sjöflygvägen ingår inte ny gångväg till Hägernäs station eller bulleråtgärder vid motorvägen i planförslaget.

Boende 17

Som boende i Hägernäs strand är detta tillskott av nya bostäder välkomnande. Jag hoppas att byggaktörerna inte minskar vårt restaurangutbud utan till och med utökar det.

Däremot ser det ut som om ni glömt bort att det redan idag är många som cyklar på Sjöflygvägen och Flygstigen till och från Hägernäs station. Det verkar osannolikt att vi som cyklar kommer cykla upp på cykelbanan för att sedan ta oss över i en 3-vägs korsningen med dålig sikt. Då är det bättre att vi cyklar i blandtrafik och slipper onödiga korsningar av vägen. Det är en god tanke med en cykelstrada till Arninge men det är olämpligt att lägga en cykelstrada som cykelbana vid bostadsentréer. Går det inte att utföra ett cykelfält i körbanan i stället?

Kommentar: Cykelbanan längs Sjöflygvägen utformas i enlighet med Täby kommuns tekniska handbok och placeras i jämnhöjd med gångbanan. Cykelbanan placeras närmast körbanan för att undvika cyklisterna direkt utanför bostadsentréer.

Boende 18

Boende delar synpunkter med Aktiva Hägernäs strand gällande byggnadshöjder.

Utöver detta framförs önskemål att bevara tennisbanan och sjöflyget.

Kommentar: För synpunkter gällande byggnadshöjder, se svar på Aktiva Hägernäs strands yttrande.

Tennisbanan i parken planeras inte att tas bort i samband med detaljplanens genomförande. Sjöflygets verksamhet påverkas inte av detaljplanen.

Boende 19

Boende delar synpunkter med Aktiva Hägernäs strand gällande exploateringsgrad.

Utöver detta framförs synpunkter på gestaltningen. Inför valet bedyrade de borgerliga partierna att det inte ska byggas mer (stort) annat än i Täby Park, Ullna-Arninge och Roslags Näsby, men nu dyker också detta område upp. Det som planeras är ännu värre än miljonprogrammen på sätt och vis eftersom man nu bygger så tätt utan luft runt husen. Husen är överlag högre än de i miljonprogrammen och även om de inte ligger som limpor i terrängen så blir det för mycket, för tätt, för tråkigt och enformigt och många gånger helt enkelt väldigt fult. Förstör inte Täby ännu mer med fler fula bostadsområden med stora lådor. Bebyggelsen passar inte in. Det önskas ett långsiktigt tänkande, inte så enformig, tråkig och storskalig bebyggelse. Helst ser vi ett stopp på byggandet av större områden, men måste det byggas, försök att hålla ner det i mänskliga nivåer, med variation och inte så raka hårda linjer.

Från invånardialogen i planområdet framfördes exempelvis dessa önskemål: Gestaltning och variation till form och höjd/ färg, Luftig struktur i Hägernäs idag, Att gå längs med gatan ska vara fint, Mänskliga skalan viktigt, Bygga i trä/träfasad, Bra exempel i Täby centrum, tegel på ena sidan huset och puts på andra samt Viktigt med trevliga rum mellan husen.

Kommentar: För synpunkter gällande exploateringsgrad, se svar på Aktiva Hägernäs strands yttrande.

Föreslagen gestaltning har bearbetats efter samrådet och beskrivs närmare i planbeskrivningen och kvalitetsprogrammet.

Boende 20

Den boende understryker det viktiga behovet av en gång- och cykelvägsanslutning till Arninge centrum. Med betydligt ökande befolkning blir den än viktigare. Flera styrelser, sammanslutningar, m fl har under flera år påtalat den bristen, nu måste boende i Hägernäs Strand ta bilen flera kilometer för att handla i Arninge vilket ökar

trafik, klimatutsläpp och olycksrisker. Speciellt sedan en förlängning av vägnätet norrut gjordes för att bygga dagvattenbrunnen vid Waxholmsvägen hade man hoppats och önskat en järnvägsövergång. Är övertygad om att en gång- och cykellösning via den redan befintliga arbetsvägen till dagvattenbrunnen, speciellt nu när bebyggelsen ska öka mot norr, skulle välkomnas av alla boende.

Kommentar: Gång- och cykelväg till Arninge ingår inte i detaljplanen. En gång- och cykelkoppling till Arninge är utpekad i kommunens cykelplan, och kommunen arbetar kontinuerligt med att bygga ut cykelvägnätet utifrån cykelplanen.

Stendörren Fastigheter AB

Stendörren är via dotterbolag ägare till fastigheten Hangaren 1 som är direkt angränsande till planområdet. Vi har förståelse för den föreslagna utvecklingen men är samtidigt oroade över vilka konsekvenser det kan medföra för vår fastighet och den verksamhet som bedrivs där. Hangaren 1 är skyddad i den för fastigheten gällande detaljplanen vilket innebär att den inte går att omvandla till annan användning. Det finns även bestämmelse om verksamheten inte får vara störande för omgivningen. Hur tolkas denna bestämmelse nu när nya bostäder + förskola tillkommer och "ringar in" vår fastighet? Vi förutsätter att Täby kommun kan säkerställa att vår verksamhet kan fortskrida och inte kommer att begränsas av den nya bebyggelsen. Det är viktigt att kommunen är medveten och inte planerar för en intressekonflikt mellan verksamhet och boende. Det måste kunna säkerställas en god tillgänglighet till Hangaren 1 med lastbil och budbil. Av största betydelse är anslutningen via Pontongränd men vi motsätter oss all avsmalning av tillfartsvägar. Det är också viktigt att full tillgänglighet kan garanteras till vår fastighet även under byggtiden. Vi har gärna dialog med kommunen under planärendet för att diskutera våra frågor och hur de kan hanteras i planarbetet.

Kommentar: Kommunen bedömer att verksamheten inom Hangaren 1 (tryckeri) inte är av sådan karaktär att den negativt påverkar planerade bostäder. Ett flertal befintliga bostadshus finns redan i nära anslutning till verksamheten på dess östra sida. Efter samrådet har justeringar av Sjöflygvägens föreslagna gatusektion skett och en avsmalning av gatan föreslås på bron över Rönningebäcken. Avsmalningen ska inte omöjliggöra att stora tunga fordon kan svänga höger ut från Pontongränd. Avsmalningen görs för att säkerställa att gång- och cykeltrafikanter ska kunna röra sig säkert över bron. Påverkan under byggtiden hanteras inte i detaljplanen utan i genomförandeskedet.

6. Ändringar inför granskning

Inför granskningsförslaget görs den preliminära bedömningen att planen inte antas medföra betydande miljöpåverkan.

Inför granskningsskedet görs följande ändringar i planbeskrivningen och på plankartan:

Planbeskrivningen

- Uppdateringar utifrån reviderat bebyggelseförslag där fastigheterna Stjärnmotorn 1 och 2 utgått ur planområdet.
- Uppdateringar och förtydliganden utifrån reviderade utredningar och synpunkter för buller, dagvatten och skyfall, geoteknik, risk och trafik.
- Förtydligad motivering till upphävande av strandskydd.
- Övriga redaktionella ändringar och uppdateringar.

Plankartan

- Fastigheterna Stjärnmotorn 1 och 2 utgår ur planområdet.
- Yta för transformatorstation (E₁) avsätts intill det norra kvarteret.
- Justerade användnings- och egenskapsgränser inom båda kvarteren med avseende på reviderade bebyggelseförslag och justeringar av Sjöflygvägens bredd.
- Användningen förskola (S₁) kombineras med användningarna bostäder (B) och centrum får finnas (C₂).
- Områden där strandskyddet föreslås upphävas preciseras.
- Bestämmelser om markhöjder införs för att säkra flödesvägar vid skyfall.
- Användningsområde parkering (P) preciseras till parkering i garage (P₁).
- Skyddsbestämmelse om buller omformuleras utifrån Naturvårdsverkets uppdaterade riktlinjer för trafikbuller vid skol- och förskolegårdar.
- Skyddsbestämmelse om utrymning av lokaler från två håll utgår med anledning av den låga risknivån och avståndet till E18.

7. Synpunkter som inte tillgodosetts

Ett flertal närboende och föreningar anser att bebyggelseförslaget i detaljplanen medger för tät bebyggelse och för höga byggnadshöjder. I och med det goda kommunikationsläget med närheten till Hägernäs station, planområdets läge i den regionala stadskärnan Täby-Arninge och att området är utpekats som utvecklingsområde för bebyggelse och anläggningar med markanvändningen stadsbebyggelse, främst bostäder i översiktsplanen bedömer kommunen att planområdet är lämpligt för en relativt hög exploateringsgrad och en mer stadsmässig utformning jämfört med det befintliga Hägernäs strand.