

SAMHÄLLSUTVECKLINGSKONTORET

Helena Purmonen/ Sofia Thuresson

Rudenschöld

Detaljplan för del av fastigheten Hästen 2 m. fl. (DP1) samt del av fastigheten Viggbyholm 74:35 m. fl. (DP2) inom stadsdelen Täby park

HANDLÄGGNING

Planen handläggs med standardförfarande. Plansamrådet har föregåtts av ett programskede. Yttranden från programsamrådet finns sammanställda i en särskild programsamrådsredogörelse.

SAMMANFATTNING

Samrådshandlingar godkändes av stadsbyggnadsnämnden 2016-06-21 § 101 och § 102. Planförslaget har varit föremål för samråd under perioden 23 juni till 31 augusti 2016 under vilken sakägare, remissinstanser och andra intressenter givits tillfälle att yttra sig.

Två samrådsmöten i form av öppna hus hölls 2016-06-30 och 2016-08-25 med ca 50 deltagare sammanlagt i läktarbyggnaden på galoppfältet. Det var framför allt många som var nyfikna i allmänhet på Täby park och den föreslagna nya bebyggelsen. Frågor som engagerade många var bl.a. byggbuller, trafik under byggtiden, reflekterande buller, skuggning från den nya bebyggelsen, kollektivtrafikförsörjningen (kapacitet, turtäthet, linjedragningar) och trafiksituationen på Stora Marknadsvägen (kapacitet, påverkan, avgaser). Även cykelperspektivet lyftes och där en del såg positivt på att cykeltrafikens förutsättningar förbättras, ansåg andra att ytterligare åtgärder krävs för att premiera cykeln som attraktivt färdmedel.

Länsstyrelsens yttranden behandlar främst frågor som berör rening och fördröjning av dagvatten, föroreningar och risk med hänsyn planområdets närhet till E18 (DP2). Trafikverket tar i sitt yttrande upp konsekvenser för kapaciteten på E18, luftkvalitet, trafikbuller och den föreslagna bullerskärmens utformning och placering. Trafikförvaltningen skriver i sitt yttrande att de bl a saknar en djupare

analys av kollektivtrafiken och att de önskar en fortsatt dialog med kommunen avseende kollektivtrafikförsörjningen till/från och inom Täby park. Fyra privatpersoner har inkommit med skriftliga synpunkter.

INKOMNA YTTRANDEN

Myndigheter och andra remissinstanser

Länsstyrelsen Stockholm	Synpunkter
Trafikverket	Synpunkter
Trafikförvaltningen Stockholms Läns Landsting	Synpunkter
Kultur- och fritidsnämnden	Synpunkter
Socialnämnden	Synpunkter
Storstockholms brandförsvaret	Synpunkter
Polismyndigheten	Synpunkter
Käppalaförbundet	Synpunkter
Ellevio AB	Synpunkter
E.ON värme AB	Information
Fortum	Ingen erinran
Lantmäterimyndigheten i Täby kommun	Ingen erinran
Norrvatten	Ingen erinran, ej berörd
Svenska Kraftnät	Ingen erinran, ej berörd

Föreningar

FUB i södra Roslagen	Synpunkter
Täby föreningsråd	Synpunkter
Cykelfrämjandet Stockholm Norrort	Synpunkter

Sakägare

Sanna Norrby, Marknadsvägen 223	Anmärkning Synpunkter
---------------------------------	---------------------------------

Övriga

Unibail Rodamco	Synpunkter
Yolanda Karlsson, Östra Syningevägen 22, Norrälje	Synpunkter
Martin Paulsson, Gökvägen 53	Synpunkter
Rolf Johansson, Fridhemsvägen 11	Synpunkter

SAMMANFATTNING AV YTTRANDEN, MED KOMMENTARER

Inkomna yttranden redovisas nedan i sammanfattad och förkortad form med samhällsutvecklingskontorets kommentarer. Då detaljplan 1 och 2 gränsar till varandra och varit på samråd under samma period är det många av de som inkommit med remissvar/synpunkter som antingen skrivit ett gemensamt yttrande på båda detaljplanerna eller skickat in identiska skrivelser för respektive detaljplan. Kommunen har därför valt att presentera de inkomna synpunkterna med kommentarer i en gemensam samrådsredogörelsen. Där synpunkterna skiljts åt mellan respektive detaljplan framgår det tydligt genom rubriksättningen. Yttrandena i sin helhet finns i stadsbyggnadsnämndens diarium.

Länsstyrelsen Stockholm***Detaljplan 1, Hästen 2 m fl***

Länsstyrelsen bedömer att förslaget, under nu kända förhållanden, inte strider mot de intressen som Länsstyrelsen har att bevaka enligt 11 kap. 10 § PBL.

Länsstyrelsens bedömning utgår från att synpunkterna nedan beaktas.

Planen medger flera höga byggnader. Länsstyrelsen erinrar om att höga byggnader i vissa fall kan påverka luftfartens tekniska system. När en detaljplan möjliggör byggnader högre än 20 meter över marknivån ska kommunen samråda med Luftfartsverket (LFV), och vid behov beställa en flyghinderanalys. Om planen medger att byggnationer eller anordningar får bli högre än 45 meter över mark inom sammanhållen bebyggelse och 20 meter utanför, ska samråd också ske med Försvarmakten.

Detaljplanen föreslår att ett område delvis bestående av naturmark bebyggs. Det innebär hårdgörande av ytor vilket troligen resulterar i ökat dagvattenflöde samt förorenings- och näringsämnesbelastning från området. Planbeskrivningen nämner även både den tidigare och senaste ekologiska statusen för recipienten och vattenförekomsten Stora Värtan (SE592400-180800). Däremot saknar Länsstyrelsen den senaste kemiska statusen samt miljökvalitetsnorm för denna i planbeskrivningen, vilket kommunen bör komplettera med.

Länsstyrelsen erinrar att recipienten Stora Värtan redan har problem med övergödning och miljögifter (de miljögifter som framförallt pekats ut tillförs dock inte främst av dagvatten). Det är i första hand näringsämnesbelastningen som

behöver minskas i Stora Värtan och tillförseln av dessa ämnen bör därför minskas. Av den anledningen anser Länsstyrelsen att det behövs dagvattenlösningar som både fördröjer och renar dagvattnet.

Länsstyrelsen ser positivt på att dagvattenhantering under byggskedet tas upp i dagvattenutredningen. Byggskedet i sig kan dock medföra en ökning av föroreningar i dagvattnet och det kan därför vara en fördel om planer finns för hantering av detta. Detta kan exempelvis göras genom att föreslagna dagvattenanläggningar uppförs tidigt i processen.

Både planbeskrivningen och dagvattenutredningen beskriver åtgärder som kommunen arbetar med för att minimera nya planområdets påverkan på Stora Värtan, bland annat nämns flera olika befintliga och planerade dagvattenanläggningar. Länsstyrelsen anser att det bör förtydligas om dagvatten från området kommer att ledas till dessa dagvattenanläggningar och om dessa i så fall är dimensionerade för detta, det vill säga på vilket sätt detaljplanen påverkar nedströms liggande anläggningar. Kommunen bör ha i åtanke att vissa typer av anläggningar såsom dagvattendammar har en renande funktion som är beroende av sedimentation, där flödet har en avgörande roll. Ett ökat tillflöde till dammen kan därför påverka dess reningseffekt negativt.

Länsstyrelsen anser även att det i dagvattenutredningen med fördel kan förtydligas på vilket sätt dagvattnets flöde förändras efter exploateringen med föreslagna åtgärder inkluderade.

Planbeskrivningen nämner även att gröna tak och så kallade regnträdgårdar kan komma att anläggas, vilket är positivt. Gröna tak med viss utformning kan dock kräva gödsling för att fungera optimalt. Reningseffekten kan också vara lägre vid låga temperaturer. Detta gör att de riskerar att bli en källa till näringsämnen. Skötsel är väsentligt för samtliga dagvattenanläggningarnas fördröjnings- och reningfunktion, även gröna tak. Det bör därför finnas skötselplaner framtagna för föreslagna dagvattenåtgärder.

Länsstyrelsen anser även att det vid relativt tätbebyggda områden är bra om det finns en plan för snöhantering och rening av smältvatten, som ofta innehåller föroreningar. Då Hästen 2 är del av ett större planprogram erinrar Länsstyrelsen att frågan inte behöver lösas i varje enskild detaljplan. Det är dock viktigt att frågan inte ständigt skjuts vidare till övriga, kommande, detaljplaner utan att det finns en färdig plan för att hantera snömassorna. Kommunen riskerar annars att

frågan inte löses alls vilket kan medföra negativa effekter på MKN-vatten.

Planområdet är beläget direkt ovanpå grundvattenförekomsten Täby-Danderyd i kristallint berg. Även om grundvattenförekomsten Täby-Danderyd har god kemisk och kvantitativ status riskerar den att inte uppfylla miljökvalitetsnormen god kemisk status till 2021. Det beror på förhöjda värden av klorid, sulfat, natrium, konduktivitet, och bekämpningsmedel och mycket stor potentiell föroreningsbelastning. Även klorerade lösningsmedel är uppmätta. Genom risken omfattas därmed grundvattenförekomsten av miljökvalitetsnormer och krav på åtgärder för att komma till rätta med riskerna. Kommuner är enligt Åtgärdsprogram för Norra Östersjöns vattendistrikt 2009-2015 skyldiga att se till att vattentäckter skyddas och att kvaliteten på vattnet är god. Enligt punkt 36 (Åtgärdsprogram för Norra Östersjöns vattendistrikt 2009-2015) behöver kommunerna utveckla sin planläggning och prövning så att miljökvalitetsnormerna för vatten uppnås och inte överträds. Inom grundvattenförekomsten finns flera reservvattentäkter och det är av stor vikt att kommunen visar särskild stor hänsyn till vattentäkterna. Inom grundvattenförekomsten finns flera misstänkt förorenande områden och mätningar i grundvatten bekräftar att det finns föroreningar i mark och grundvatten. Nybyggnationen innebär hårdgjorda ytor och dessa hårda ytor minskar infiltrationen till grundvattenförekomsten. Nivåförändringar av grundvattenytan, både stigande och sjunkande, påverkar markkemin. Dessa förändringar riskerar att öka spridningen av förorenande ämnen till grundvattnet. Då det finns risk för påverkan ska kontrollprogrammet förvisa sig om att halter av förorenande ämnen inte ökar, eller att nya kommer till, i grundvattenförekomsten och i vattentäkter. Förorenande ämnen och risker ska i stället minska.

Länsstyrelsen noterar att bullerutredningen föreslår förskolegårdar på taken. Detta återfinns inte i planbeskrivning eller på plankarta. Om förskolegård planeras på takterrasserna behöver detta tydligt framkomma i planbeskrivning och som planbestämmelse på plankartan.

Länsstyrelsen ser positivt på att kommunen till granskningssskedet ska utreda föroreningssituationen inom området ytterligare. Eventuella föroreningar som kan påverka människors hälsa och miljö negativt bör åtgärdas innan bygglov ges. Fortsatt arbete med utredningar och eventuella undersökningar och åtgärder ska ske i samråd med tillsynsmyndigheten.

Länsstyrelsen ser positivt på att fornlämningarna är markerade i plankartan. Länsstyrelsen erinrar dock att även om det framgår i planhandlingen att

kommunen avser söka tillstånd enligt 2 kap. Kulturmiljölagen (KML) när planen är antagen kan det ta flera år innan detta görs. Länsstyrelsen anser därför att plankartan bör kompletteras med en informationsruta där det framgår att markåtgärder i och i anslutning till fornlämningar kräver prövning enligt 2 kap. KML, hos Länsstyrelsen.

Länsstyrelsen noterar även att kulturmiljö- och fornlämningar hanteras under en missvisande rubrik – Åtgärder för att förebygga olyckor. Förslagsvis hittas frågor om kulturmiljö och fornminnen under natur, park och rekreation med tillägget kulturmiljö.

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

Kommentar: En flyghinderanalys för angränsande planområde DP2 har upprättats för en byggnad av betydligt högre höjd än de som medges i DP1 (drygt 75 meter). Flyghinderanalysen kommer fram till att inga hinder mot verksamheterna vid Arlanda och Bromma flygplatser föreligger.

Planbeskrivningen och dagvattenutredningen har uppdaterats med den nu fastställda statusen och miljö kvalitetsnormerna för Stora Värtan och grundvattenförekomsten Täby-Danderyd. Även ett resonemang kring de enskilda kvalitetsfaktorerna har införts.

Helhetsbilden över dagvattenlösningar för Täby Park redovisas i dagvattenutredning för programskedet. Där redovisas även miljöpåverkan på Stora Värtan från hela programområdet. Dagvattenlösningarna för DP 1 och DP 2 följer de övergripande förslagen i programarbetet. Bland annat har en fördröjningsvolym på 6 m³ per 1000 m² hårdgjord yta föreslagits. Detta har även tillämpats inom DP 1.

Planerad bebyggelse medför att den totala avrinningen ökar. Åtgärder utformas dock enligt ovan vilket gör att en fördröjningsvolym motsvarande nära 400 m³ skapas inom DP1. Denna volym har en teoretisk möjlighet att fördröja maxflödet vid ett 10-årsregn till ca 500 l/s vilket är det nästan en halvering av dagens flöde vid samma situation för DP1 (957 l/s). Genom att toppflödena minskar i förhållande till dagen beräknade flöden vid ett 10-årsregn så uppkommer inte heller någon risk för nedsatt funktion i befintliga anläggningar. Vid framtida klimatpåverkad nederbörd kan man förvänta sig en flödesintensitet i samma storleksordning som i dag. Effekten av tillkommande diken och dammar i den

centrala parkmiljön bidrar till ytterligare fördröjning och reducering av maxflödenas storlek. Planbeskrivningen och dagvattenutredningen har utvecklats med förtydliganden när det gäller flöden etc.

Planbeskrivningen har även utvecklats beträffande planeringsläge, beslut och möjliga åtgärder för andra dagvattenanläggningar som berör recipienten Stora Värtan.

Frågan om infiltration till grundvattenförekomsten har diskuterats under planarbetet. Samtidigt som infiltration är önskvärd för att behålla vattennivån i förekomsten måste risken för infiltration av förorenat dagvatten minimeras. Öppna dagvattensystem som planeras inom området med infiltration i moränområden. Ytor viktiga för infiltration har markerats i dagvattenutredningen. Områden inom gröna slingan och blivande stadsparken är särskilt lämpliga bl a med hänsyn till föroreningsbilden. Enligt dagvattenutredningen kommer effekterna på grundvattenförekomsten inte vara mätbara och inte påverka statusbedömningen. Under planarbetets gång från 2010 har grundvattennivåer mätts. Nivåerna och även kvaliteten på grundvattnet kan med fördel följas upp i dessa punkter för att få en koppling tillbaka i tiden.

Kommunen tar med sig frågorna om snöhantering, skötsel av gröna tak och dagvatten under byggskedet till genomförandeskedet.

Förskolegårdar på tak är inte aktuellt.

En markmiljöundersökning har genomförts under samrådsskedet. Slutsatsen är att de provtagningar och analyser som gjorts av jord och grundvatten visar att området inte kräver några saneringsåtgärder. De undersökningar som görs av eventuella markföroreningar kommuniceras med tillsynsmyndigheten regelmässigt.

Detaljplan 2, Viggbyholm 74:35 m fl

Länsstyrelsen bedömer att förslaget, under nu kända förhållanden, inte strider mot de intressen som Länsstyrelsen har att bevaka enligt 11 kap. 10 § PBL. Länsstyrelsens bedömning utgår från att synpunkterna nedan beaktas.

I detaljplanen föreslås ett område bestående av naturmark bebyggas. Det innebär hårdgörande av ytor vilket troligen resulterar i ökat dagvattenflöde samt förorenings- och näringsämnesbelastning från området. Planbeskrivningen

nämner både den tidigare och senaste ekologiska statusen för recipienten och vattenförekomsten Stora Värtan (SE592400-180800). Länsstyrelsen anser att även den senaste kemiska statusen samt miljökvalitetsnorm för denna bör finnas med i planbeskrivningen. I dagsläget har inte Vattenmyndigheten ansett att Stora Värtan har problem med några miljögifter förutom de som är överallt överskridande. Länsstyrelsen erinrar att det dock ofta saknas mätningar av många miljögifter och att det därför är möjligt att det finns okända problem med miljögifter. Kommunen bör därför även jobba med att minimera utsläppen av dessa.

Länsstyrelsen erinrar att recipienten Stora Värtan (SE592400-180800) redan har problem med övergödning och miljögifter (de miljögifter som framförallt pekats ut tillförs dock inte främst av dagvatten). Det är i första hand näringsämnesbelastningen som behöver minskas i Stora Värtan och tillförseln av dessa ämnen bör därför minskas. Även om ökningen av näringsbelastningen från planområdet är liten behöver kommunen ta den totala utvecklingen kring Stora Värtan i akt för att miljökvalitetsnormerna ska kunna uppnås. Av den anledningen anser Länsstyrelsen att kommunen behöver komplettera detaljplanen med dagvattenlösningar som både fördröjer och renar vattnet. I plankartan bör det även föras in bestämmelser gällande dagvattenhantering och avsättas ytor för detta.

Länsstyrelsen ser positivt på att frågan om dagvattenhantering under byggskedet tas upp i dagvattenutredningen. Byggskedet kan medföra en ökning av föroreningar i dagvattnet och det kan därför vara en fördel om planer finns för hantering av detta. Detta kan exempelvis göras genom att föreslagna dagvattenanläggningar uppförs tidigt i processen.

Både planbeskrivningen och dagvattenutredningen beskriver åtgärder som kommunen arbetar med för att minimera nya planområdets påverkan på Stora Värtan, bland annat nämns flera olika befintliga och planerade dagvattenanläggningar. Länsstyrelsen anser att det bör förtydligas om dagvatten från området kommer att ledas till dessa dagvattenanläggningar och om dessa i så fall är dimensionerade för detta, det vill säga på vilket sätt detaljplanen påverkar nedströms liggande anläggningar. Kommunen bör ha i åtanke att vissa typer av anläggningar såsom dagvattendammar har en renande funktion som är beroende av sedimentation, där flödet har en avgörande roll. Ett ökat tillflöde till dammen kan därför påverka dess reningseffekt negativt.

Länsstyrelsen anser att det i dagvattenutredningen med fördel kan förtydligas på vilket sätt dagvattnets flöde förändras efter exploateringen med föreslagna åtgärder inkluderade. Kommunen bör även komplettera plankartan med bestämmelser gällande dagvattenhantering och avsätta ytor för detta.

Planbeskrivningen nämner även att gröna tak och så kallade regnträdgårdar kan komma att anläggas, vilket Länsstyrelsen ser som positivt. Beroende på utformning kan gröna tak dock kräva gödsling för att fungera optimalt och reningseffekten kan vara lägre vid låga temperaturer vilket gör att de riskerar att bli en källa till näringsämnen. Skötsel är väsentligt för samtliga dagvattenanläggningarnas fördröjnings- och reningsfunktion, även gröna tak. Det bör därför finnas skötselplaner framtagna för föreslagna dagvattenåtgärder.

Länsstyrelsen anser även att det vid relativt tätbebyggda områden är bra om det finns en plan för snöhantering och rening av smältvatten, som ofta innehåller föroreningar. Då Viggebyholm 74:35 är del av ett större planprogram erinrar Länsstyrelsen att frågan inte behöver lösas i varje enskild detaljplan. Det är dock viktigt att frågan inte ständigt skjuts vidare till övriga, kommande, detaljplaner utan att det finns en färdig plan för att hantera snömassorna. Kommunen riskerar annars att frågan inte löses alls vilket kan medföra negativa effekter på MKNvatten.

Planområdet är beläget direkt ovanpå grundvattenförekomsten Täby-Danderyd i kristallint berg. Även om grundvattenförekomsten Täby-Danderyd har god kemisk och kvantitativ status riskerar den att inte uppfylla miljökvalitetsnormen god kemisk status till 2021. Det beror på förhöjda värden av klorid, sulfat, natrium, konduktivitet, och bekämpningsmedel och mycket stor potentiell föroreningsbelastning. Även klorerade lösningsmedel är uppmätta. Genom risken omfattas därmed grundvattenförekomsten av miljökvalitetsnormer och krav på åtgärder för att komma till rätta med riskerna. Kommuner är enligt Åtgärdsprogram för Norra Östersjöns vattendistrikt 2009-2015 skyldiga att se till att vattentäckter skyddas och att kvaliteten på vattnet är god. Enligt punkt 36 (Åtgärdsprogram för Norra Östersjöns vattendistrikt 2009-2015) behöver kommunerna utveckla sin planläggning och prövning så att miljökvalitetsnormerna för vatten uppnås och inte överträds.

Inom grundvattenförekomsten finns flera reservvattentäcker och det är av stor vikt att kommunen visar särskild stor hänsyn till vattentäckerna. Inom grundvattenförekomsten finns flera misstänkt förorenande områden och mätningar i

grundvatten bekräftar att det finns föroreningar i mark och grundvatten. Nybyggnationen innebär hårdgjorda ytor och dessa hårda ytor minskar infiltrationen till grundvattenförekomsten. Nivåförändringar av grundvattenytan, både stigande och sjunkande, påverkar markkemin. Dessa förändringar riskerar att öka spridningen av förorenande ämnen till grundvattnet. Då det finns risk för påverkan ska kontrollprogrammet förvisa sig om att halter av förorenande ämnen inte ökar, eller att nya kommer till, i grundvattenförekomsten och i vattentäcker. Förorenande ämnen och risker ska i stället minska.

Länsstyrelsen ser positivt på att kommunen till granskningsskedet ska utreda föroreningssituationen inom området ytterligare. Eventuella föroreningar som kan påverka människors hälsa och miljö negativt bör åtgärdas innan bygglov ges. Fortsatt arbete med utredningar och eventuella undersökningar och åtgärder ska ske i samråd med tillsynsmyndigheten.

Framtagen riskbedömning redovisar en acceptabel individrisknivå 35 m från E18 och 27 m från Bergstorpsvägen. Den redovisade samhällsriskerna för området är höga. De åtgärder som föreslås innebär att ett bebyggelsefritt avstånd lämnas 25 m från respektive väg och att bostäder hålls på ett avstånd på 35 m, att området mellan bebyggelse och väggkant utförs så att det inte inbjuder till stadigvarande vistelse, att byggnader upp till 75 m från väggkant kan utrymmas bort från riskkällorna samt att friskluftsintag inom detta avstånd placeras på skyddad sida och utförs avstängningsbara från en central plats, att bostadsbyggnader närmast E18 utförs med stomme och bärande konstruktionen som förhindrar fortskridande ras vid en explosion motsvarande 2 ton på ett avstånd av 35 m, att fasader inom 30 m från respektive väg utförs med ett brandskydd som ska hindra brandspridning under tiden som utrymning sker och att en strålningskärm uppförs mot E18 som också är avsedd för att hindra vätskor från att rinna mot området.

Länsstyrelsen bedömer att de föreslagna åtgärderna är nödvändiga för att uppnå en acceptabel risknivå med avseende på olyckor förknippade med transporter av farligt gods. Utöver de åtgärder som införts i plankarta och planbestämmelser anser länsstyrelsen att åtgärder för att undvika att brännbara vätskor rinner in mot området från Bergstorpsvägen bör utredas vidare och föras in i plankartan. Länsstyrelsen vill även se ett förtydligande kring vilka byggnader som får explosionsskydd och varför. Som Länsstyrelsen tolkar åtgärden i dagsläget så är det endast en byggnad som berörs medan flera byggnader ligger på samma eller nästan samma avstånd från E18.

Länsstyrelsen anser att kommunen ska förtydliga de beräkningar som ligger till grund för den uppskattade samhällsrisk i planområdet. Det är främst två områden som behöver förtydligas:

1. För vilket geografiskt område är samhällsrisk beräknad? Samhällsrisk beräknas normalt för ett geografiskt område till exempel 1 km².

2. Hur har riskkällor vägts samman? Kumulativa effekter kan leda till att flera riskkällor som var för sig är acceptabla ändå kan leda till en oacceptabel sammanvägd risk. Länsstyrelsen vill se ett förtydligande kring detta.

Länsstyrelsen erinrar att det i detaljplanen ska vara klarlagt om markanvändningen är lämplig utifrån geotekniska aspekter samt eventuella restriktioner ska skrivas in som planbestämmelse. Kommunen behöver tydligt motivera om marken är lämplig för planerad bebyggelse. De geotekniska egenskaperna kan komma att ändras i ett framtida blötare och varmare klimat vilket är något som kommunen behöver ta hänsyn till. En sådan motivering saknas i planunderlaget i nuläget.

Länsstyrelsen anser att följande planbestämmelser i plankartan behöver förtydligas:

"Fasader inom 30 meter från Bergstorpsvägen utförs så att brandspridning till och in i byggnaderna hindras under tiden det tar att utrymma. Fönster i fasad utförs i lägst EW30 eller motsvarande klass, fönster mot utrymningsväg utförs i lägst EI30."

Länsstyrelsen erinrar att hur lång tid det tar att utrymma en byggnad eller område är en komplex fråga som beror av en mängd olika faktorer. För sovande och funktionsnedsatta är det till exempel inte säkert att utrymning av byggnaden kan förväntas ske utan assistans av till exempel kommunal räddningstjänst.

Länsstyrelsen rekommenderar i Fakta 2016:4 "Riktlinjer för planläggning intill vägar och järnvägar där det transporteras farligt gods" att dessa fasader utförs i brandteknisk klass EI30.

"Bullerskärm ska uppföras. Skärmen ska utformas så att det även fungerar som en strålningskärm mot området. Utförs så brandspridning mot planområdet hindras och ska göras tätt ned mot marken (PBL 4 kap 5 § punkt 2)"

Länsstyrelsen anser att bullerskärmens egenskaper är otydligt beskrivna. Det är inte sannolikt att denna skärm helt kan hindra brandspridning mot planområdet (vid alla typer av olyckor på E18) så som det står i planbestämmelsen. I planbeskrivningen redovisas dessutom att skärmen i delar ska utformas genomskinlig, vilket troligtvis ställer krav på att den utförs i glas med någon typ av brandklass. Länsstyrelsen anser att brandklass av skärmen bör framgå av planbestämmelsen.

Länsstyrelsen ser positivt på att fornlämningarna är markerade i plankartan. Länsstyrelsen erinrar dock att även om det framgår i planhandlingen att kommunen avser söka tillstånd enligt 2 kap. Kulturmiljölagen (KML) när planen är antagen kan det ta flera år innan detta görs. Länsstyrelsen anser därför att plankartan bör kompletteras med en informationsruta där det framgår att markåtgärder i och i anslutning till fornlämningar kräver prövning enligt 2 kap. KML, hos Länsstyrelsen.

Länsstyrelsen noterar även att kulturmiljö- och fornlämningar hanteras under en missvisande rubrik – Åtgärder för att förebygga olyckor. Förslagsvis hittas frågor om kulturmiljö och fornminnen under natur, park och rekreation med tillägget kulturmiljö.

Länsstyrelsen ställer sig positiv till att det i planbeskrivningen nämns att en mer detaljerad kartläggning ska genomföras som underlag för eventuellt särskilt omhändertagande av jordmassorna. Områdets lämplighet bör säkerställas för sitt ändamål. Då marken i undersökningar visats vara påverkad av tidigare handelsträdgårdsverksamhet bör kommunen även ha i åtanke att markarbeten kan leda till att stabila markföroreningar blir rörliga, något som medför en risk för spridning till bland annat grundvatten.

Länsstyrelsen erinrar att det inom ramen för detaljplaneläggningen bör redogöras för hur en eventuell föroreningssituation hanteras i det fall en sådan uppstår vid planens genomförande.

Eventuella utredningar och åtgärder ska ske i samråd med tillsynsmyndigheten.

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

Kommentar: Planbeskrivningen och dagvattenutredningen har uppdaterats med den nu fastställda statusen och miljö kvalitetsnormerna för Stora Värtan och grundvattenförekomsten Täby-Danderyd. Även ett resonemang kring de enskilda kvalitetsfaktorena har införts.

Helhetsbilden över dagvattenlösningar för Täby Park redovisas i dagvattenutredning för programskedet. Där redovisas även miljöpåverkan på Stora Värtan från hela programområdet. Dagvattenlösningarna för DP 1 och DP 2 följer de övergripande förslagen i programarbetet. Bland annat har en fördröjningsvolym på 6 m³ per 1000 m² hårdgjord yta föreslagits. Detta har även tillämpats inom DP 2.

Planerad bebyggelse medför att den totala avrinningen ökar. Åtgärder utformas dock enligt ovan vilket gör att en fördröjningsvolym motsvarande ca 170 m³ inom DP 2. Denna volym har en teoretisk möjlighet att fördröja maxflödet vid ett 10-årsregn till ca 230 l/ en ökning med ca 50% för DP 2 (ca 150 l/s i nuläget). Om man räknar samman hela flödet (utan hänsyn till de mindre ytor som avleds norrut) från båda planområdena DP1 och DP2 blir dock det sammanlagda flödet västerut/söderut lägre än i nuläget. Genom att toppflödena minskar i förhållande till dagen beräknade flöden vid ett 10-årsregn så uppkommer inte heller någon risk för nedsatt funktion i befintliga anläggningar. Vid framtida klimatpåverkad nederbörd kan man förvänta sig en flödesintensitet i samma storleksordning som i dag. Effekten av tillkommande diken och dammar i den centrala parkmiljön bidrar till ytterligare fördröjning och reducering av maxflödenas storlek. Planbeskrivningen och dagvattenutredningen förtydligas när det gäller flöden etc.

I dagvattenutredningen föreslås ett antal åtgärder för att rena och fördröja dagvattnet som ingår som underlag i detaljprojekteringen.

Planbeskrivningen har även utvecklats beträffande planeringsläge, beslut och möjliga åtgärder för andra dagvattenanläggningar som berör recipienten Stora Värtan.

Frågan om infiltration till grundvattenförekomsten har diskuterats under planarbetet. Samtidigt som infiltration är önskvärd för att behålla vattennivån i förekomsten måste risken för infiltration av förorenat dagvatten minimeras. Öppna dagvattensystem som planeras inom området med infiltration i moränområden. Ytor viktiga för infiltration har markerats i dagvattenutredningen. Områden inom gröna slingan och blivande stadsparken är särskilt lämpliga bl a

med hänsyn till föroreningsbilden. Enligt dagvattenutredningen kommer effekterna på grundvattenförekomsten inte vara mätbara och inte påverka statusbedömningen. Under planarbetets gång från 2010 har grundvattennivåer mätts. Nivåerna och även kvaliteten på grundvattnet kan med fördel följas upp i dessa punkter för att få en koppling tillbaka i tiden.

Kommunen tar med sig frågorna om snöhantering, skötsel av gröna tak och dagvatten under byggskedet till genomförandeskedet.

Riskutredningen har uppdaterats med förtydligande om motiv för explosionsskydd av byggnaderna och vilka som berörs. Bullerskyddsskärmen mot E18 utförs tätt mot mark vilket förhindra att brännbara vätskor rinner in mot området. Beräkningarna för samhällsrisk har förtydligats. Planbestämmelser för risk har förtydligats. Bullerskärmens egenskaper har utretts och brandegenskaperna införts som planbestämmelse.

En fördjupad markmiljöundersökning har genomförts under samrådsskedet. Slutsatsen är att förhöjda halter av bekämpningsmedel över nivån känslig markanvändning i det gamla handelsträdgårdsområdet. Jorden kommer att transporteras bort till godkänd anläggning. Vidare visade undersökningen att grundvattnet innehåller BAM. Utvecklingen av dessa halter kan följas upp i de grundvattenrör som finns i området. De undersökningar som görs av eventuella markföroreningar kommuniceras med tillsynsmyndigheten regelmässigt.

Trafikverket

Gemensamt för båda detaljplanerna

Trafikverket konstaterar att planförslaget berör E18, som är riksintresse för kommunikationer och ska därmed skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomsten eller nyttjandet av anläggningen. Trafikverket anser att riksintresset och eventuell påverkan bör framgå av planbeskrivningen.

Riksintresset omfattar samtliga delar av anläggningen och eventuella framtida utbyggnadsbehov. Hänsyn måste också tas till riksintressets influensområden.

Trafikverket anser främst att det lokala vägnätet ska hantera trafikökningen som planens genomförande kan innebära. E18 har en viktig funktion ur ett regionalt och nationellt perspektiv och ska i möjligaste mån fredas från en ökad trafik med lokala resor. Det är viktigt att kommunen arbetar långsiktigt för att minska bilanvändandet i samband med utvecklingen av Täby park och området kring Viggbyholms trafikplats.

Trafikverket anser att det är viktigt att säkerställa kapaciteten för på- och avfart mot E18 för att inte riskera köbildning som påverkar framkomligheten på E18.

Trafikverket anser att kommunen bör analysera och redovisa konsekvenser för trafiken i området och omkringliggande vägnät samt vid behov presentera åtgärdsförslag. Dessa bör utgå från en transportslagsövergripande analys med tillämpning av fyrstegsprincipen. Skulle behov av eventuella åtgärder i den statliga eller kommunala infrastrukturen uppstå ska kommunen bekosta detta.

För att undvika att utvecklingen av Täby park påverkar framkomligheten på det omgärdande vägnätet negativt anser Trafikverket att det är nödvändigt att kommunen planerar aktivt för gång, cykel och kollektivtrafik samt begränsar parkeringsmöjligheterna. I detta perspektiv är det viktigt att exploateringen omfattar olika lösningar, såsom t ex goda cykelförvaringsmöjligheter, för att minska belastningen på vägtransportssystemet med personresor med bil. Gång- och cykelbanor bör utformas så att de blir användarvänliga och har god miljö när det kommer till luft och buller med anledning av närheten till E18.

Trafikverket uppmuntrar till goda kollektivtrafikförbindelser och ser gärna en fortsatt dialog med kommunen gällande motorvägsbusshållsplats på E18. Med anledning av exploateringen i Täby park behöver kollektivtrafiken utvecklas i samklang med gång- och cykelförbindelser till bytespunkter för att skapa attraktiva och hållbara resmönster.

Detaljplan 1, Hästen 2 m fl

Trafikverket konstaterar att planområdet är utsatt för höga bullernivåer från E18 och Roslagsbanan. I den bullerutredning som kompletterar planen har en 5 meter hög bullerskärm i närheten av E18 förutsatts i beräkningarna. Trafikverket saknar beräkningar med utgångspunkt ifrån dagens situation och ser gärna att bullerutredningen kompletteras med ett scenario utan skärm.

Gränsvärden för omgivningsbuller förenliga med Förordning (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader anges i planbeskrivningen vilket Trafikverket ser som positivt. Om överskridanden av gränsvärden och eventuella krav på åtgärder uppstår, vilka inte finns angivna i den bullerutredning som ska komplettera planen vid planering av bebyggelse och som Trafikverket ska ha godkänt, kan Trafikverket kräva full ersättning för de kostnader som kan uppkomma för Trafikverket.

Vad gäller vibrationer anser Trafikverket att riktvärdet på 0,4 mm/s vägd RMS ska tillämpas vid nybyggnad av bebyggelse. Även stomljud bör beaktas.

Till granskningsskedet anser Trafikverket att kommunen ska visa att gällande buller- och luftriktlinjer klaras för hela planområdet med utgångspunkt från Trafikverkets basprognoser för år 2040. Ytterligare anser Trafikverket det viktigt att planbestämmelserna även ska ange att bygglov inte får medges innan erforderliga bulleråtgärder utförts.

I bullerutredningen där skolans utemiljö behandlas framgår att "I denna rapport antas att dagvärdet är 75 % av den trafik som passerar under ett årsmedeldygn. Dagvärdet är schablonmässigt 1-2 dB högre än den dygnsekvivalenta ljudnivån." Trafikverket anser att dessa antaganden bör vederläggas med statistik om faktiska mängder. Kommunen ska säkerställa att hälften av skolgårdens yta klarar 50 dBA. Detta ska anges i planbestämmelserna.

Trafikverket anser att planen ska kompletteras med en luftutredning. Luftutredningen ska ta höjd för en hastighet på 100 km/h på E18 och baseras på Trafikverkets basprognos 2040. Trafikverket vill informera om att kvävedioxidhalterna har ett samband med hastigheten på vägen och ibland underskattas. Vid planering av utomhusytor där barn vistas är det betydelsefullt att säkerställa tillgång till god luftkvalitet, motsvarande halter preciserade i miljökvalitetsmålet för Frisk luft.

Kommentar: I programskedet redovisades bullersituationen med och utan skärm. Slutsatserna var att bullerskyddsskärm är nödvändig mot E18 för att klara bullerriktvärdena. Situationen utan skärm redovisas därför inte i detaljplanen utan kan studeras i programhandlingarna.

Vibrationer är framför allt en fråga intill Roslagbanan och berörs inte i denna plan. När eventuella busshållplatslägen är fastställda kan behov av särskild fasadutformning studeras med hänsyn till lågfrekvent buller. Rekommendation finns på skärpta krav fasadisolering i bullerutredningen vid busshållplatslägen tas med i detaljprojektering.

I detaljprojekteringen kommer byggnader placering på skoltomten och eventuella behov av ytterligare lokala skärmar med hänsyn till buller på skolgården studeras för att minimera bullernivåerna. Planbestämmelse om buller på skolgården förs in i planen. Beträffande dagvärde vid skolan har bullerkonsulten nu detaljstuderat

trafikfördelningen genom att titta på flödesmätning på E18. Detta visar att 80 % är en mer korrekt andel dagtid. Denna justering skulle ge en marginell skillnad för ljudnivån på skolgården.

Utredningarna buller och luft baserar sig på Täby kommuns trafikmodell för år 2030 uppdaterad med ett fullt utbyggt Täby park . Trafikverket har själva i sina utredningar för kollektivtrafikkörfält på E18 mellan Danderyd kyrka-Arninge utgått från basprognos 2030 (uppräknad 5 år till 2035), inte 2040. Det är hastigheten snarare än eventuella trafikökningar på E18 som mest påverkar beräkningarna. Hastigheten trafikverket använt i utredningen för kollektivkörfält på E18 är 80 km/h. Där har vi tagit höjd för 100 km/h i bullerutredningarna.

Kommunen kan inte villkora att erforderliga bulleråtgärder utförts, bygglov kan dock inte ges om inte bullerkraven i detaljplanen klaras.

Luftutredningen för dp 2 täcker även in DP1. Med anledning av trafikverkets yttrande en har kompletterande luftutredning där vi i samförstånd med trafikverket utgått från 100 km/h lågtrafiktid, 80 km/h övrig tid. Den visar endast på marginell ökning med ökad hastighet, MKN klaras fortfarande.

I planområdet kommer man att jobba mycket med gröna ytor (grönytefaktor), planteringar mm för att sträva mot målet Frisk luft. Detta kan medverka till partiklar och gaser fastnar och tas upp av växtligheten.

Riksintresse

E18 och Roslagsbanan utgör riksintressen för kommunikationer, vilket framgår av planbeskrivningen. Under både programskedet och detaljplaneskedena har Täby parkprojektet haft återkommande avstämningsmöten med Trafikverket angående E18 för att stämma av olika frågor som berör E18 och dess influensområden, exempelvis hastigheter, trafikpåverkan och buller och denna dialog fortgår. Utredningar som berör E18 exempelvis trafik- och bullerutredningar ingår som en del av planhandlingarna. I nästa skede kommer fortsatta avstämningar med Trafikverket ske vad gäller frågor som berör E18 tex lösningar för bullerskydd inkl geoteknik, dagvatten mm.

Trafikanalys

I samband med detaljplanearbetet gjordes en trafikanalys för området. Trafikanalysen utgick från Täby kommuns trafikmodell för år 2030 uppdaterad med ett fullt utbyggt Täby park. Syftet med trafikanalysen var att ta fram en

prognos för resandet, beräkna trafikflödena på vägarna i området samt analysera kapacitet i korsningspunkter.

Kommunen genomför en separat utredning av Viggbyholms trafikplats med syfte att säkerställa framtida kapaciteten för avfartsrampen och inte riskera köbildning som påverkar framkomligheten på E18. Det preliminära resultatet av analysen visar att med trafikflöden enligt trafikprognosen för år 2030 för Täby, med ett fullt utbyggt Täby park, blir inte köerna på avfartsrampen så långa att de riskerar växa ut på E18. En känslighetsanalys har genomförts där trafikflödet på avfartsrampen ökats med ytterligare 20 procent. Resultatet av känslighetsanalysen visar att det vid detta rampflöde skulle kunna medföra köer ut på E18 under eftermiddagens maxtimme, men att detta kan åtgärdas genom att anlägga ett andra körfält på avfartsrampen. Utrymme för att vid behov anlägga ett andra körfält på avfartsrampen i framtiden finns. Utredning pågår.

Kollektivtrafik och gång- och cykeltrafik

I utvecklingen av den regionala stadskärnan spelar kollektivtrafiken en viktig roll. Det stationsnära läget ska utnyttjas för tät bebyggelse och nya samband ska skapas mot omgivningarna för att minska barriäreffekten av kringliggande trafikleder. I den nya stadsdelen ska kollektivtrafiken vara det bärande trafikslaget för trafikförsörjningen och gång- och cykeltrafiken ska utgöra det prioriterade färd sättet. Bilen är en viktig del i människors sätt att transportera sig, men bilen ska inte vara norm för det vardagliga resandet i stadsdelen.

Genom sitt centrala läge i Täby har Täby park goda förutsättningar att utvecklas till en stadsdel där det är naturligt att promenera, ta cykeln eller resa kollektivt. Den nya stadsdelen ska kopplas till omgivningen, regionalt och lokalt, på ett sätt som främjar hållbart resande.

Gång- och cykelvägnätet inom Täby park är sammanhängande och gent och kopplas ihop med kringliggande gång- och cykelstråk bland annat via tre kopplingar under E18. Yta reserveras för snabbcykelstråket utmed E18 innanför bullerplanket.

Kommunen har påbörjat arbetet med en kollektivtrafikplan för Täby. I arbetet med kollektivtrafikplanen ingår att se över hur byte kan ske mellan regional och lokal kollektivtrafik och även fortsatt dialog kring placering av motorvägsbusshållsplatser på E18. Trafikverket kommer att kallas till workshop gällande Täby kommuns kollektivtrafikplan för vidare dialog och information. Kommunen är positiv till

Trafikverkets pågående projekt att möjliggöra attraktiv kollektivtrafik genom att förbättra framkomligheten längs E18 för busstrafik.

Detaljplan 1 och 2 inom Täby park har redan idag ett bra kollektivtrafikläge med närhet till Roslagsbanans stationer Galoppfältet och Viggbyholm samt hållplatser på Stora Marknadsvägen, Bergtorpsvägen och E18. Täby parks huvudgatunät planeras med ett utökat nät för lokal busstrafik. Det är angeläget att över tid se till att gång- och cykelvägar och passager för gående och cyklister ansluter till närliggande hållplatser och Roslagsbanans stationer på ett gent och trafiksäkert sätt.

Cykel- och bilparkering

Antal cykel- och bilparkeringar i kvarteren och på allmän plats utgår i detaljplanerna från Täbys parkeringsstrategi. I parkeringsstrategin ingår möjligheten för exploatörerna att ta fram en så kallad "grön resplan", där exploatören föreslår informativa och fysiska åtgärder för att styra resandet mot ett hållbart alternativ. Åtgärderna kan medföra reduktion på bilplatser i parkeringsnormen. Cykelparkeringar planeras både på allmän plats och kvartermark med kvaliteter såsom väderskydd, möjlighet till ramlås etc. För boende planeras även för cykelrum.

Kommunen planerar att under 2017 ta fram en parkeringsplan för Täby för att hantera utbud och efterfrågan på bil- och cykelparkering. I detta arbete ingår att både lokalt och övergripande se över möjligheter till samnyttjande av bilparkeringsplatser.

Detaljplan 2, Viggbyholm 74:35 m fl

Planförslaget föreslår en bullerskärm längs E18 med syfte att dämpa buller och reducera risk förknippad med transporter på E18. Placeringen av skärmen och dess konstruktion anser Trafikverket bör justeras och att en placering utanför vägområdet för E18 är önskvärdt och angeläget. De påtalar vidare att placering av bullerskärmen inom vägräckets arbetsbredd ej är tillåtet samt att skärmens utformning ska utgå från VGU 2015. Det är även viktigt att hänsyn tas till drift av intilliggande busshållplats vid bullerskärmens placering.

Till granskningsskedet vill Trafikverket ta del av geotekniska undersökningar och utredningar som påvisar att E18 inte tar skada av bullerskärmen. De geotekniska handlingarna ska granskas och godkännas av Trafikverket innan detaljplanen antas. Grundläggning för räcken och stolpar längs E18 får inte påverkas av bullerskärmen. Planerade åtgärder ska utföras så att sättningskrav enligt TK Geo

13 version 2 uppfylls för Trafikverkets befintliga vägar (av t ex uppfyllnader). Vidare ska ett avtal upprättas mellan Trafikverket och kommunen som reglerar ansvar kring drift, underhåll och reinvesteringar av skärmen.

Gränsvärden för omgivningsbuller förenliga med Förordning (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader anges i planbeskrivningen vilket Trafikverket ser som positivt. Om överskridanden av gränsvärden och eventuella krav på åtgärder uppstår, vilka inte finns angivna i den bullerutredning som ska komplettera planen vid planering av bebyggelse och som Trafikverket ska ha godkänt, kan Trafikverket kräva full ersättning för de kostnader som kan uppkomma för Trafikverket.

Till granskningsskedet anser Trafikverket att kommunen ska visa att gällande buller- och luftriktlinjer klaras för hela planområdet med utgångspunkt från Trafikverkets basprognoser för år 2040.

Trafikverket anser att luftutredningen ska ta höjd för en hastighet på 100 km/h på E18 och baseras på Trafikverkets basprognos 2040. Trafikverket vill belysa att kvävedioxidhalterna har ett samband med hastigheten på vägen och kan vara underskattade i luftutredningen. Trafikverket saknar ett resonemang kring hur det strängare miljö kvalitetsmålet Frisk luft ska uppnås till år 2020. Miljö kvalitetsmålet med preciseringar anger en långsiktig målbild för miljöarbetet och ska vara vägledande.

Trafikverket kan konstatera att planen innebär åtgärder som direkt berör E18 och avtal ska tecknas före planens antagande mellan Trafikverket och kommunen. Innan tecknandet av avtal behövs ett utvecklat underlag kring bullerskärmens placering och utformning. Trafikverket ska ges möjlighet att granska och godkänna underlaget. För åtgärder på eller i anslutning till Trafikverkets anläggningar är det aktuellt för Trafikverket att bevaka genomförandet, genom ett bevakningsärende. Trafikverket har inga avsatta medel för åtgärder som aktualiseras av aktuell detaljplan varför dessa behöver belasta kommun eller exploatör.

Kommentar: Kommunen har haft en kontinuerlig dialog med Trafikverket gällande plangräns, vägområde och placering av bullerskärm. Detaljplan 2 inom Täby park har ett tätt mått mot E18 och kommunen är mån om att säkerställa att avståndet mellan plangräns och vägområde blir rätt i förhållande till bostäder och

verksamheter. Påfartsrampens förlängning är anpassad till E18:s framtida breddning och påverkar planområdesgränsen.

Trafikverkets basprognos med prognosår 2040 är helt ny (från 1 april 2016) och Täby kommuns trafikmodell utgår därför från prognosår 2030. Att ta fram en helt ny trafikmodell för Täby baserad på prognosår 2040 tar tid och kommunen har på tidigare avtäckningsmöten med Trafikverket inte fått någon information om att en ny modell ska användas. I Trafikverkets analyser för projektet kollektivtrafikkörfält på E18 mellan Danderyd kyrka-Arninge utgår utredningarna från basprognos 2030 (uppräknad 5 år till 2035). Kommunen har i dialog med Trafikverket fått beskedet att Trafikverkets basprognos 2040 är önskvärt, men att det inte är ett krav från Trafikverket.

Kommunen anser att hastigheten 80 km/h (70 km/h under dubbsäsong) bör behållas på E18 förbi Täby park med hänsyn till luft och buller. Både hastighet 80 km/h och 100 km/h har dock utretts för detaljplanerna i Täby park för att jämföra skillnaderna. I Trafikverkets samrådshandling för kollektivtrafikkörfält på E18 mellan Danderyds kyrka-Arninge dimensioneras E18 och skyddsåtgärder för 80 km/h (bla av miljöskäl). 80 km/h borde alltså vara det man bör utgå från i planläggningen intill E18. Kommunen menar att det vore positivt om 80 km/h kan slås fast, då ökad hastighet skulle ge ökat buller för redan bullersstörda bostäder och begränsa nyexploatering i centrala lägen.

Kommunen fick på senaste avstämningsmötet med Trafikverket beskedet att 100 km/h på E18 inte är tänkt dygnet runt utan endast då det är lågtrafik via variabel hastighet. Ett ITS-system ska känna av partikelhalter mm och anpassa hastigheten. En uppdaterad utredning för buller och luft pågår med utgångspunkt 100 km/h med lågtrafikflöden.

Utredningarna buller och luft baserar sig på Täby kommuns trafikmodell för år 2030 uppdaterad med ett fullt utbyggt Täby park.

Trafikverket har själva i sina utredningar för kollektivtrafikkörfält på E18 mellan Danderyd kyrka-Arninge utgått från basprognos 2030 (uppräknad 5 år till 2035), inte 2040. Det är hastigheten snarare än eventuella trafikökningar på E18 som mest påverkar beräkningarna. Hastigheten trafikverket använt i utredningen för kollektivtrafikkörfält på E18 är 80 km/h. Där har vi tagit höjd för 100 km/h i bullerutredningarna

Med anledning av trafikverkets yttrande en har kompletterande luftutredning där vi i samförstånd med trafikverket utgått från 100 km/h lågtrafiktid, 80 km/h övrig

tid. Den visar endast på marginell ökning med ökad hastighet, MKN klaras fortfarande.

I planområdet kommer man att jobba mycket med gröna ytor (grönytefaktor), planteringar mm för att sträva mot målet Frisk luft. Detta kan medverka till partiklar och gaser fastnar och tas upp av växtligheten.

Kommunen och exploatörerna kommer att arbeta fram de underlag för bullerskärmen som krävs i samarbete med Trafikverket. Genomförande och framtida förvaltning avses säkras i avtal mellan Trafikverket och kommunen.

Trafikförvaltningen Stockholms Läns Landsting

Trafikförvaltningen framhåller att de haft återkommande möten med kommunen angående kollektivtrafikförsörjningen av Täby park och att denna dialog fortgår. Trafikförvaltningen saknar en djupare beskrivning av kollektivtrafiken i planbeskrivningen. I planbeskrivningen inkluderas en illustration över cykelstrukturen i Täby park och förvaltningen anser att en liknande bild bör inkluderas för att beskriva möjlig kollektivtrafikförsörjning av området när det är utbyggt samt avstånd till närmaste befintliga och planerade hållplatser från planområdet. Den kollektivtrafiklösning som har diskuterats på medellång sikt är en omdragning av en lokal busslinje från Bergtorpsvägen genom området med passage under Galoppfältets station. Trafikförvaltningen anser att planbeskrivningen bör kompletteras med en beskrivning av förutsättningarna att försörja området med kollektivtrafik på kort, medellång och lång sikt.

Trafikförvaltningen anser att planbeskrivningen bör kompletteras med en redovisning av förutsättningarna att resa kollektivt, d.v.s. gångavstånd till närmaste hållplatser och förutsättningarna att ta sig dit tryggt och säkert. Detta gäller särskilt hållplats Viggbyholms trafikplats. Trafikförvaltningen kan konstatera att hållplatsen trafikeras av befintlig trafik som uppfyller bastrafikkraven och har koppling till Danderyds sjukhus. Om det krävs av kapacitetsskäl kan denna trafik utökas.

Trafikförvaltningen har förstått det som att en koppling till och under Galoppfältets station planeras vilket de tycker bör framgå. Eftersom det inte är möjligt att nå Täby centrum via den nordvästra delen av området anser trafikförvaltningen att kopplingen via Galoppfältet är mycket viktig för en god tillgänglighet och attraktiv restid till Roslagsbanan och Täby centrum.

I planbeskrivningen anges att ett hållplatsläge planeras vid torget invid Boulevarden. Trafikförvaltningen har uppfattat att hållplatslägen planerats till andra delar av Boulevarden och ser gärna en fortsatt dialog om målpunkter och hållplatslägen.

Trafikförvaltningen konstaterar i sitt yttrande att huvudgatan utrymmesmässigt är tillräckligt bred för trafikering med buss, men för att åstadkomma god framkomlighet är det även viktigt hur man hanterar lastning och lossning samt parkering, som med fördel kan förläggas till angränsande gator. De upplyser om att det är viktigt att gatan utformas enligt trafikförvaltningens riktlinjer för busstrafik (RiBuss). Trafikförvaltningen framhåller att eventuella störningar från busstrafik behöver beaktas. Det är oftast maximalnivåerna som genererar klagomål avseende busstrafik. Trafikförvaltningens erfarenhet är även att framförallt lågfrekvent buller vid tomgångskörning och start upplevs som störande. Dessa problem kan t.ex. uppkomma vid korsningar och busshållplatser. För de bostäder som vetter mot gator som trafikeras av buss ska utformning av byggnader ske så att Folkhälsomyndighetens allmänna råd om buller inomhus för lågfrekvent buller innehålls i sovrum.

I planbeskrivningen anges att det bör utredas vidare hur gående och cyklister ska passera Boulevarden på ett trafiksäkert sätt. I detaljplan Hästen 2 mfl. anges att passager för gående och cyldister inom Täby park ska hastighetssäkras och att de passager som korsar Boulevarden och stadsgator ska anpassas till busstrafik. Trafikförvaltningen vill påpeka att busskuddar inte är en önskvärd lösning och ser helst avsmalningar som hastighetsdämpande åtgärd. Ett alternativ är upphöjda korsningar förutom på platser där busstrafiken ska svänga.

Kommentar:

Kollektivtrafik – beskrivning av förutsättningar

I utvecklingen av den regionala stadskärnan spelar kollektivtrafiken en viktig roll. Det stationsnära läget utnyttjas för tät bebyggelse och nya samband ska skapas mot omgivningarna för att minska barriäreffekten av kringliggande trafikleder. I den nya stadsdelen ska kollektivtrafiken vara det bärande trafikslaget för trafikförsörjningen och gång- och cykeltrafiken ska utgöra det prioriterade färd sättet.

Kommunen har haft återkommande möten med Trafikförvaltningen för att diskutera trafikering på kort och lång sikt, placering av hållplatser mm. I samband med programskedet för Täby park beskrevs kollektivtrafikförsörjningen för Täby park i en separat utredning. Inför granskningskedet av detaljplanerna har

kommunen kompletterat planbeskrivningarna med en djupare beskrivning av kollektivtrafiken inklusive en beskrivning av förutsättningarna att försörja området på kort, medellång och lång sikt med regional och lokal busstrafik. Kompletteringen innehåller även en illustration för att visa trafikering och gångavstånd.

För att boende och verksamma inom Täby park långsiktigt ska säkerställas en god tillgänglighet till kollektivtrafik med hög standard har kommunen påbörjat arbetet med en kommundäckande kollektivtrafikplan där alternativa busslinjesträckningar analyseras för den regionala stadskärnan som Täby park är en del av. Kollektivtrafikplanen kommer ge Täby parkprojektet förutsättningar vad gäller trafikering, hur byte ska mellan regional och lokal kollektivtrafik och placering av motorvägsbusshållplats på E18. Trafikförvaltningen kommer att kallas till workshop gällande Täby kommuns kollektivtrafikplan för vidare dialog och information.

Kollektivtrafikförsörjning etappvis

Stora delar av detaljplan 1 och 2 inom Täby park har redan idag ett bra kollektivtrafikläge med närhet till Roslagsbanans stationer, samt hållplatser på Stora Marknadsvägen, Bergtorpsvägen och E18. Täby parks huvudgatunät planeras med ett utökat nät för lokal busstrafik. Det är angeläget att över tid se till att gång- och cykelvägar och passager för gående och cyklister ansluter till närliggande hållplatser och Roslagsbanans stationer på ett gent och trafiksäkert sätt.

Inledningsvis föreslås befintligt kollektivtrafikutbud nyttjas. På medellång sikt föreslås preliminärt att en lokal busslinje börjar trafikera Täby park från Hägernäs till Täby centrums bussterminal via Galoppfältets station. På lång sikt föreslås preliminärt ytterligare en lokal busslinje trafikera från Näsby park till Täby centrums bussterminal via Galoppfältets station. Framtida trafikering via Galoppfältets station förutsätter att en tunnel dimensionerad för buss anläggs under stationen med anslutning till Stora Marknadsvägen. Detta är fortfarande under utredning och linjedragningen i Täby park kan förändras. T ex kan en busslinje till Täby centrums bussterminal föreslås via Grindtorp istället för Galoppfältets station.

Alternativet att nå bussterminalen i Täby centrum via den nordvästra delen av Täby park via Täby allé och den undre cirkulationen vid Täby centrum är inte möjligt då cirkulationen och vägnätet inte är dimensionerade för busstrafik.

Stadsdelen Täby park kommer att växa fram under en lång tidsperiod. Det är en utmaning att säkerställa en hög andel kollektivtrafik redan i de första utbyggnadsetapperna. Även om utbyggnaden av Täby park sker i en långsam takt kommer resmönstret för de som flyttar in att tidigt påverkas av hur kollektivtrafikutbudet fungerar i olika reserelationer. Det kan vara svårt att bryta vanor varför ett tidigt bilberoende blir svårt att bryta och ersätta med hållbart resande i form av gång, cykel och kollektivtrafik.

Även om utbyggnaden av Täby park sker i en långsam takt kommer resmönstret för de som flyttar in att tidigt påverkas av hur kollektivtrafikutbudet fungerar i olika reserelationer. Det kan vara svårt att bryta vanor varför ett tidigt bilberoende blir svårt att bryta och ersätta med hållbart resande i form av gång, cykel och kollektivtrafik.

Hållplatser och utformning av gatunätet

De gator som trafikeras av busstrafik inom Täby park dimensioneras enligt Trafikförvaltningens riktlinjer i Ribus. En trafikanalys pågår för att bland annat analysera busstrafikens framkomlighet inom Täby park, speciellt på den större huvudgatan Boulevarden och i korsningen med Bergtorpsvägen.

Gående och cyklister är prioriterade trafikslag och ska kunna passera de större gatorna på ett trafiksäkert sätt. Vid utformning av passager som korsar Boulevarden och andra gator som trafikeras av busstrafik kommer hänsyn tas till busstrafiken.

Hållplatser är viktiga kundmiljöer för att kollektivtrafiken ska uppfattas som ett attraktivt sätt att resa. Hållplatserna placeras utmed de större stadsgatorna och föreslås utformas som klackhållplatser för god komfort.

För boende planeras busshållplatser lokaliseras så att det maximalt blir 500 meters gångavstånd (ca 400 m fågelvägen) mellan entré och busshållplats.

Större arbetsplatser och skolor bör kunna erbjudas kortare gångavstånd.

Fortsatt kontinuerlig dialog med Trafikförvaltningen kommer ske vad gäller hastighetssäkringar, hållplatslägen, placering av väderskydd etc

Eventuella störningar från busstrafik

När eventuella busshållplatslägen är fastställda kan behov av särskild fasadutformning studeras med hänsyn till lågfrekvent buller. Rekommendation finns på skärpta krav fasadisolering i bullerutredningen vid busshållplatslägen tas med i detaljprojektering.

Kultur- och fritidsnämnden

Detaljplan 1, Hästen 2 m fl

Kultur- och fritidsnämnden vill följa den arkeologisk undersökning/dokumentation som ska tas fram i och med att en kulturhistorisk lämning och två fasta fornlämningar berörs av föreslagen exploatering.

Kultur- och fritidsnämnden noterar att Täby kommun har för avsikt att ansöka om tillstånd för ingrepp i fornlämning enligt KML. Om tillstånd ges och en fornlämning tas bort vill de uppmantra till information till allmänheten om de fornlämningar som funnits på platsen, t ex med skyltar i området. Om tillstånd till ingrepp inte ges och exploateringen måste ta hänsyn till fornlämningen, genom att den t.ex. läggs ut som parkmark, anser de att det vore önskvärt att fornlämningen synliggörs i parkområdet och att allmänheten kan ta del av dess kulturhistoria.

Kultur- och fritidsnämnden önskar ta del av den kulturhistoriska inventering som omnämns i planbeskrivningen och som beräknas vara klar inför granskningskedet.

Detaljplan 2, Viggbyholm 74:35 m fl

Ingen erinran

Kommentar: Synpunkterna noteras. Kultur- och fritidsnämnden delges den kulturhistoriska inventering som Stockholms Länsmuseum tagit fram.

Socialnämnden

Socialnämnden vill peka på det behov av bostäder som verksamheten inom social omsorg ser. Behovet består bland annat av vård- och omsorgsboende, grupp- och servicebostäder, träningslägenheter och bostäder till nyanlända. Behovet behöver mötas med strategiska etableringar över hela Täby, där Täby park är ett av flera områden. Socialnämnden anser att det krävs en vidare dialog kring dessa behov där även krav och önskemål angående funktioner och ytor säkerställs.

Socialnämnden välkomnar att det i planeringen slås fast att "Byggnader och utemiljöer ska vara tillgängliga för alla, oavsett funktionsnedsättning, ska kunna röra dig fritt och verka i den nya stadsdelen."

För socialnämndens del är utbudet av funktionella bostäder av betydelse. Inom

verksamheterna individ- och familjeomsorg och funktionsnedsättning finns ett behov av träningslägenheter, som dock ska vara en kortsiktig lösning. Målsättningen med träningslägenheter är att den enskilde, när boendet fungerat en tid, ska kunna flytta vidare till mer permanent boende i någon form. För att denna boendekedja ska kunna fungera förutsätts att det finns tillgång till olika bostäder.

Kommentar: En sammanvägd bedömning av behovet för social omsorg både i ett fullt utbyggt Täby park och för hela Täby har gjorts baserat på behovsrapporter beslutade i socialnämnd juni 2016, där vissa behov har uppdaterats under hösten 2016.

Utifrån bedömningen planeras det inom DP1 och DP2 inrymmas ett gruppboende, ett serviceboende och ett SOL-boende (bostad med särskilt stöd) samt ca 50 träningslägenheter. Användningen BOSTÅDER i detaljplanerna medger denna typ av boenden.

Inom skolkvarteret i DP1, kvarter 1:13, medges ett vård- och omsorgsboende. Ett möjligt vård- och omsorgsboende medges också inom en del av kvarter 2:1 i DP 2. Användningen möjliggörs genom beteckningen VÅRD på plankartan.

Kommunen noterar Socialnämndens önskemål om fortsatt dialog gällande olika typer av boenden.

Storstockholms brandförsvär

Storstockholms brandförsvär kan konstatera att vägarna E18 och Bergtorpsvägen har identifierats som transportleder för farligt gods. SSBF har inte identifierat några andra riskkällor med sådan påverkan på planområdet att de behöver utredas vidare i planarbetet.

SSBF förordar generellt tillräckliga skyddsavstånd som den mest robusta säkerhetshöjande åtgärden. Delar av planområdet har kortare säkerhetsavstånd till riskällor än de säkerhetsavstånd som Länsstyrelsen rekommenderar. Därför föreslås säkerhetshöjande åtgärder. Enligt Brandskyddslagets riskanalys föreslås att byggnader inom 75 meter från E18 och Bergtorpsvägen ska ha möjlighet att utrymma mot säker sida. SSBF förutsätter att inga oskyddade loftgångar vetter direkt mot nämnda vägar och att frågan om dubbbelfasad utanför loftgång utreds vidare.

SSBF upplyser om att möjligheter till räddningsinsatser ska uppmärksammas i det fortsatta planarbetet. Om räddningstjänstens stegutrustning är en förutsättning för nödutrymning krävs uppställningsplatser för räddningstjänstens höjdfordon och för räddningstjänstens bärbara stegutrustning. Utrymning med hjälp av räddningstjänstens höjdfordon kan genomföras till och med 23 meter ovan mark. Motsvarande höjdmått för bärbara stegar är 11 meter ovan mark. Detta är speciellt viktigt att ta hänsyn till vid enkelsidiga lägenheter. Stolpar, luftledningar, träd, växtlighet på fasad och liknande får inte förhindra eller försvåra möjligheten att manövrera höjdfordon/maskinstege vid räddningsinsats och möjligheten för människor att utrymma via fönster eller balkong. Problem kan uppstå längre fram då träd och annan växtlighet ökar i storlek.

Då nödutrymning sker med hjälp av räddningstjänstens bärbara stegar ska avstånd mellan uppställningsplats för brandfordon och uppställningsplats för bärbar stege inte vara längre än 50 meter. Stegutrustning ska kunna bäras i lätt terräng. Då bärbar stege transporteras in på gård via portik eller liknande är det nödvändigt att detta sker från aktuell larmadress eller via närbelägen adress. Det är inte godtagbart att räddningstjänsten behöver förflytta sig till exempelvis andra sidan av kvarteret för att komma in med stegen.

Som alternativ till nödutrymning med hjälp av räddningstjänstens stegutrustning kan byggnad förses med två trapphus eller med loftgång och två trapphus. För byggnader högre än 8 våningar är det nödvändigt att utföra trapphus som Tr2-trapphus. För byggnader högre än 16 våningar ska trapphus utföras som Tr1-trapphus.

För högre byggnader tillkommer vissa krav:

Trapphus ska förses med stigarledningar för byggnader med byggnadshöjd över 24 meter. För byggnader med byggnadshöjd över 40 meter bör stigarledningar dessutom vara trycksatta. I byggnader som har fler än 10 våningsplan ska minst en räddningshiss finnas. Byggnader med fler än 16 våningsplan bör klassificeras som byggnadsklass Br0. Detta innebär krav på analytisk dimensionering. Tillgång till brandvatten ska säkerställas med konventionellt brandpostsystem. Detta innebär bl.a. ett maximalt avstånd mellan brandposter på 150 meter och maximalt 75 meter mellan uppställningsplats för brandfordon och närmaste brandpost.

Kommentar: Inga oskyddade loftgångar planeras mot vare sig E18 eller Bergtorpsvägen. Kommunen tar med sig brandförsvarets synpunkter i den fortsatta processen.

Polismyndigheten

Polismyndigheten önskar att ett brottsförebyggande tänkande finns med i detta tidiga skede av planering. De önskar också att det i den slutgiltiga planbeskrivningen av området bör få finnas med ett stycke som upptar det brottsförebyggande/trygghetsrelaterade tänkandet. Kanske i form av en rubrik av typen "Bebyggelseinriktade hinder mot brott".

Polismyndigheten lyfter fram två olika inriktningar på hur man kan bekämpa brottslighet; öka upptäcktsrisken och försvåra genomförandet av brott samt presenterar hur man kan jobba med dessa genom "informell kontroll" och ett "brottsförebyggande tänkande".

Informell kontroll utövas av alla människor i samhället. Det känns bra att jag från min bostad kan se ut genom fönstren på det som händer utanför. Det känns också bra för dem som finns ute att veta att man kan bli sedd av dem som är inne- om något skulle hända. Därför är det viktigt med en informell kontroll.

Polismyndigheten är för en blandad bebyggelse, d v s arbetsplatser och bostäder i samma område. Detta gör att området är befolkat dygnet runt med informell social kontroll. Gärningsmännen vill inte bli sedda. En blandad bebyggelse med informell kontroll dygnet runt gör att chansen för upptäckt ökar.

Byggnaderna bör utformas och placeras så att gärningsmän inte kan gömma sig eller begå brott på insynsskyddade ställen. Som exempel kan nämnas att fastigheterna inte utformas med prång utan insyn, att garagen placeras så att en gärningsman kan observeras vid garaget (och bostaden) av den boende eller dess grannar, att parkeringsplatserna (med målade rutor) placeras så att man kan se mellan parkerade bilar.

Det är också viktigt att området får överblickbarhet och rätt belysning. Den informella kontrollen stärks genom visuella samband och siktlinjer mellan rörelsestråk och byggnader och omvänt. Eftersträva därför att platser och stråk är väl överblickbara för att inte skapa lägen gynnsamma för rån och överfall. Undvik nischer, vrår, hörn eller vegetation intill gångvägar där det går att gömma sig. Platser och stråk ska vara ändamålsenligt belysta, utan att blända, för att undvika känslan av utsatthet och otrygghet. Belysningen ska vara utformad så att

mötande personer kan känna igen varandra samt så att människor kan urskiljas från den omgivande bebyggelsen. Belysning utomhus behöver inte vara stark och energikrävande. Även ytor vid sidan av rörelsestråk bör belysas så att gående kan överblicka området de rör sig igenom och så att de inte enbart själva blir belysta "måltavlor".

Människor är i högre grad observanta på vad som sker och även beredda att ingripa om de känner en personlig tillhörighet till och ansvar för det egna området. Vid planeringen av området är det därför en fördel att försöka dela in området i privata, halvprivata, halvvoffentliga eller offentliga rum genom portaler, häckar och dylikt. De boende bör få möjlighet att sätta personlig prägel på sin miljö och därmed signalera sin "hemvist". Känslan av att vara på privat mark kan få en gärningsman att avstå från att begå brott.

Samla gärna olika trafikslag såsom bilar, cyklar och gående synliga intill varandra i parallella stråk för att stärka den informella bevakningen. Minimera gångvägarnas antal och längd. Lokalisera dessa till angränsande stadsdelar för att höja närvaron av människor. Förbindelse mellan kollektivtrafik och bostad, arbete och service bör ske längs bostadsbebyggelse. En in- och utfart till området, för biltrafik, ökar upptäcktsrisken.

Polismyndigheten (lokalpolisområde Täby) inbjuder till vidare dialog avseende trygghet och brottsförebyggande åtgärder och önskar, i ett senare skede, även ha en brottsförebyggande dialog med utsedd byggherre.

Kommentarer: *I det hållbarhetsprogram, som tagits fram för Täby park, finns målet "Stadsdelen är och upplevs trygg och inkluderande". Sagda mål inrymmer åtgärder som att entréer ska vara synliga från vistelserum samt att offentliga platser kan ses från kringliggande bebyggelse. Detta beskrivs vidare under rubriken "Sociala konsekvenser" i respektive detaljplanebeskrivning. En planbestämmelse för att undvika höga socklar finns i detaljplanen i syfte att motverka slutna bottenvåningar. Detta ökar den sociala kontrollen och därmed risken för upptäckt. Sedan samrådet har en belysningskonsult tagit fram principer för belysningen i området, både för allmän plats och för kvartersmarken, med utgångspunkt i att skapa trygghet och överblickbarhet.*

Käppalaförbundet

Käppalaförbundet saknar beskrivning av hur länshållningsvatten som kan uppkomma i samband med schaktning och sprängning ska omhändertas.

Käppalaförbundet har riktlinjer för hur länshållningsvatten ska hanteras och inget länshållningsvatten får avledas till Käppalaverket utan Käppalaförbundets skriftliga medgivande. De noterar också att förorenad mark förekommer inom området vilket kan medföra att avledning anses olämplig.

Kommentar: Länshållningsvatten tas som regel omhand och renas lokalt (sedimentering) innan det leds till recipient. Om höga kvävehalter vid sprängarbeten tas kontakt med Käppala för medgivande att leda dit. Områden med förorenad mark kräver särskilt omhändertagande och kontroll. Kan även regleras i miljötillstånd om sådant behövs. Planbeskrivningen kompletteras med frågan om länshållningsvatten under genomförandeavsnittet.

Ellevio

Ellevio skriver i sitt yttrande att det totala effektbehovet behöver säkerställas för att kunna försörja Täby park med el. Effekten till området tas från Vattenfall 70 kV regionnät och distribueras genom Ellevio 20/10 kV lokalnät. Arbete med förstärkning pågår och är en förutsättning för att effekt ska kunna levereras. Förstärkningsarbetet behöver löpande koordineras mellan Täby kommun, Vattenfall AB och Ellevio AB.

Uppgifter om uppvärmningssätt i planområdena och planer för laddinfrastruktur för elfordon behöver klargöras och definieras för att rätt dimensionering av elnätet i området ska kunna utföras. Total effekt, kanalisation för mellanspänningsnätet och lägen för nätstationer beror av de uppgifterna. De påtalar också att turordningen för detaljplanerna i området är avgörande för rätt planering av matande 20/10 kV elnät och önskar kontakt för att samråda.

De anser att tidigare informationsutbyte med kommunens projektledare har utgått från fristående standardstationer i E-områden, men anser att föreslagen bebyggelse kommer innebära att flertalet nätstationer behöva inhysas i byggnad. I händelse av fristående placering behövs E-område 10x10m och hänvisar till bilaga. Vid bestämning av lägen är det viktigt att skyddsavstånd med hänsyn till magnetfält beaktas och uppmanar till kontakt för att samråda om behov av antal nätstationer och lägen.

Ellevio AB förutsätter att ledningar med stöd av planen kan förläggas i GC-väg, gata, torg och naturmark. Inhysta nätstationer i kvartersmark ska framgå genom "E" för egenskap i aktuellt användningsområde. Ellevio påtalar också att befintliga

ledningarna i området kan behöva flyttas och vill bli kontaktade i god tid för ledningssamordning.

De påtalar slutligen att åtgärder i Ellevio AB:s befintliga anläggningar utförs efter beställning till Ellevio AB samt bekostas av byggherren.

Kommentar: Kommunen har dialog med Ellevio.

E.ON Värme

E.ON Värme påtalar att TMAB äger fjärrvärmenätet i Täby kommun och att E.ON Värme bygger ut nätet och ansluter nya kunder åt TMAB. TMAB tittar gärna på möjligheter till anslutning av fastigheter till fjärrvärme.

Kommentar: Noterat.

FUB i Södra Roslagen

FUB (intresseförening för barn, unga och vuxna med utvecklingsstörning) yttrar sig med anledning av det stora behovet av bostäder med särskild service för vuxna enligt LSS 9§ p9 för personer med utvecklingsstörning.

FUB i Södra Roslagen/Täbygruppen framhåller att de vid ett flertal tillfällen under senare år i kontakter med såväl ansvariga politiker och tjänstemän i Socialnämnden som tjänstemän i Stadsbyggnadsnämnden och Samhällsutvecklingskontoret framhållit behovet av särskilda insatser för att lösa den stora bristen på LSS-bostäder i Täby, senast vid sammanträffande med Allianspartiernas företrädare i Socialnämnden 2016-04-26. De kunde då konstatera att Socialnämnden delar FUBs uppfattning om att en snabb lösning av denna fråga är högprioriterad särskilt vid produktion av nya bostäder i kommunen. Liknande uttalanden har gjorts av företrädare för Stadsbyggnadskontoret m fl företrädare för kommunen.

FUB har också förtydligat Socialnämndens behovsprognos av LSS-boenden 2016 – 2025 i ett behovsdiagram som visar att det förutom de fyra planerade gruppboendena 2017 – 2020 med tillsammans 24 lägenheter behövs ytterligare två nya gruppboenden per år under 2021 – 2025, dvs ytterligare 10 st gruppboenden med tillsammans 60 lägenheter. Dessutom behövs under perioden 2016 – 2025 även 6 st nya serviceboenden med tillsammans 60 lägenheter. FUB hänvisar till ett diagram som bifogats yttrandet.

FUB har tagit del av planunderlaget avseende 1400 bostäder i område 1 och 690 bostäder i område 2 på fd Galoppfältet, men har inte i underlaget funnit någon skrivning om nya omsorgs- eller LSS-boenden och inte heller om optionsavtal för kommunen att köpa bostadsrättslägenheter avseende LSS-bostäder eller annan planering av sådana bostäder för personer med utvecklingsstörning.

FUB påtalar att de nya områdena även ska innefatta grupp- och serviceboenden enligt LSS och begär därför snarast besked om hur många lägenheter i LSS-bostäder som planeras samt var dessa kommer att ligga i de nya stadsdelarna.

FUB hänvisar till en artikel i SvD om att Täby avser köpa bostadsrätter för att klara bostadssituationen för nyanlända och förutsätter att inköp av bostadsrätter även kommer att innefatta inköp av bostadsrätter så utformade och belägna att de uppfyller förutsättningarna för LSS-bostäder enligt LSS 9 § p 9 samt begär snarast om en redovisning av de konkreta planerna för detta.

Kommentarer: En sammanvägd bedömning av behovet för social omsorg både i ett fullt utbyggt Täby park och för hela Täby har gjorts baserat på behovsrapporter beslutade i socialnämnd juni 2016, där vissa behov har uppdaterats under hösten 2016.

Utifrån bedömningen planeras det inom DP1 och DP2 inrymmas ett gruppboende, ett serviceboende och ett SOL-boende (bostad med särskilt stöd) samt ca 50 träningslägenheter. Användningen BOSTÄDER i detaljplanerna medger denna typ av boenden.

Inom skolkvarteret i DP1, kvarter 1:13, medges ett vård- och omsorgsboende. Ett möjligt vård- och omsorgsboende medges också inom en del av kvarter 2:1 i DP 2. Användningen möjliggörs genom beteckningen VÅRD på plankartan.

Täby föreningsråd

Täby Föreningsråd företräder kultur, fritid och friskvård. De anser därför att det är viktigt att behålla Täby så grönt som möjligt för att skapa bästa möjliga förutsättningar för en rik fritid och därmed friskare kommuninvånare. De hänvisar även till deras tidigare skrivelse daterad 2015-06-18 med Dnr KS 2013/85-20.

Gemensamt för Detaljplan 1 och 2

De har tidigare efterlyst information om kommunens generella riktvärde för grönytefaktor samt markyta per person vid nyexploatering. Detta framgår inte av detaljplanen, ej heller värden för friytor i boendenärmiljön för barn.

Antalet parkeringsplatser bedöms vara för litet, både för fast boende och för övriga. Även fördelningen mellan olika kategorier torde revideras.

Studentlägenheter har i förslaget samma fördelning som övrigt boende, vilket inte torde motsvara behovet.

Detaljplan 1, Hästen 2 m fl

Vad gäller ytan för skolgård/förskolegård, finner de ytorna alldeles för små per barn. Barns utveckling och inläring i skolan är mycket positivt beroende av fysiska aktiviteter under skoldagen. Därför behöver ytterligare väl avgränsade ytor avsättas för detta och de föreslår att de två planerade husen längst ner på östra sidan av gata 3 invid parken tas bort (utanför denna detaljplan). Detta oaktat närgränsande ytor för utflykter. De ser idag oacceptabelt slitage på befintliga skolanläggningars utomhusytor, exempelvis Skarpängsskolans och Milstensskolans skolgårdar och angränsande ytor, samt vid förskolan Gigen i Ella gård.

De saknar disponeringen av ytor för den föreslagna idrottshallen vid skolan, men vill skicka med att den bör byggas med en yta tillräcklig för en fullstor handbollsplan. Idrottsplats med yta för bl.a fotbollsplan saknas i denna detaljplan men torde ligga nära skolbyggnader enligt Täby föreningsråd.

Åtgärder för att minimera luftföroreningar och buller vid skolområdet torde vidtas.

Kommentarer: En beräkningsmodell för Grönytefaktor har tagits fram för Täby park. Där fastställs ett målvärde som både kommunen (allmän plats) och byggherrarna i området (kvartersmark) kommer jobba mot. Första uppföljningen sker i samband med bygglov.

Antalet parkeringsplatser bestäms av Täby kommuns parkeringsstrategi som är politiskt antagen. Parkeringsstrategin bygger på antal platser per 1000 m² BTA (Bruttoarea). Eftersom antal p-platser beror på storleken på bostaden kommer studentlägenheter ha färre p-platser än normalstora lägenheter.

Skolgårdens storlek stämmer väl överens med de rekommendationer som Täby kommun arbetar efter. Skolgården ligger dessutom i nära anslutning till en ett

större område naturpark, som kan samnyttjas med skolan vid behov. På skolgården kommer utöver en fullstor idrottshallbl a planeras för multifunktionella spytor för bollsport etc. I den större stadsparken planeras för ytterligare allmänna ytor för bollsport, lek etc.

I detaljprojekteringen kommer byggnaders placering på skoltomten och eventuella behov av ytterligare lokala skärmar med hänsyn till buller på skolgården studeras för att minimera bullernivåerna. En bestämmelse i plankartan anger att på minst hälften av skolgården får den ekvivalent ljudnivån vara max 50 dB(A). I planområdet kommer man att jobba mycket med gröna ytor (grönytefaktor), planteringar mm för att sträva mot målet Frisk luft. Detta kan medverka till att partiklar och gaser fastnar och tas upp av växtligheten.

Kommunen driver också hastighetsfrågan mot trafikverket för att inte öka hastigheten på E18 och även att få till bullerdämpande beläggning på E18.

Cykelfrämjandet Stockholm Norrort

Cykelfrämjande Stockholm Norrort ser mycket positivt på planerna att skapa en ny tät stadsdel i form av kvartersstad. En tät stadsmiljö ger möjligheter till bostäder, arbetsplatser och serviceutbud med korta avstånd, där cykel kan bli ett naturligt val för vardagliga transporter.

Synpunkter

Vision söker implementation

Planprogrammet målar upp en mycket ambitiös och modern vision av den nya stadsdelen. Det skrivs att "kollektivtrafik och gång och cykeltrafik prioriteras och utformningen bjuder in till promenad och cyklande". På hemsidan tabypark.se hävdas rentav att "här får cyklar mer plats än bilar".

Men det verkar som att de som formulerat dessa visioner inte har pratat med de som ritat gatorna. Stads och kvartersgatorna har istället planerats först och främst efter biltrafikens behov och övriga trafikslag har fått dela på resterna: Mellan 45 och 70 procent av vägytan ägnas åt biltrafik, det är lättare att köra bil än att cykla till många adresser, parkering är planerad i detalj för bilar men endast översiktligt för cyklar samt att biltrafiken ges på många gator två breda filer plus två parkeringsfiler medan de som cyklar hänvisas till en smal dubbelriktad cykelbana på ena sidan gatan.

Att bjuda in till cykling

Programmet talar om att stadsmiljön skall utformas så att den "bjuder in till" cykling. Inte "medger" eller "underlättar för", utan "bjuder in till". Det är en hög ambition. Den innebär att man inte bara vill tillgodose behoven hos de som redan cyklar, utan också vill locka nya grupper av människor att börja cykla. Hur kan man då utforma gator för att uppnå detta? Vad skiljer mellan ambitionsnivåerna "underlätta för" och "bjuda in till"?

I korthet kan man säga att det handlar om prioritet. Det går utmärkt att underlätta för cykling utan att för den delen cykeltrafik prioriteras högre än biltrafik. Det är denna snäva tolkning vissa gör av Täbys cykelplan: Förutsatt att biltrafikens behov tillgodoses, kan man även tänka sig att bygga vägar för cykeltrafik. Cyklister får då bättre och säkrare förhållanden, men det skickar inga signaler om ändrade samhällsvärderingar och skapar inga större beteendeförändringar. Åtgärderna på denna nivå handlar mycket om pendlingscykling, beräknade cykelvolymerna och hur mycket gc-väg man får plats med på de ytor som finns över. För att bjuda in till cykling, alltså att uppmuntra en stor mängd människor som absolut inte ser sig som cyklister att överväga att använda en cykel istället för sin bil för sina vardagsbestyr, krävs betydligt starkare åtgärder. Då behövs en utformning som tydligt, närapå övertydligt, visar att gång och cykel är vad staden byggts för. Att biltrafik är ett undantag, förvisso tolererat men alltid på människornas villkor. En utformning som ser till att gång och cykel är de smidigaste transportsätten i vardagen och där bilkörning helt enkelt inte är lika attraktivt.

Social cykling

Vi människor är sociala djur. När vi promenerar tillsammans, går vi i bredd och pratar. När vi åker bil med någon, sitter vi helst bredvid varandra. Vi ser sällan promenerande gå på led och samtala eller bilåkare välja att sitta bakom varandra om de inte måste. Men av någon anledning glöms detta bort när det gäller cykel. Även på cykel väljer vi helst att färdas i bredd. Det är ojämförligt tryggast att cykla med sitt barn bredvid sig och kunna prata i normal samtalston, jämfört med att ha barnet framför sig och bara kunna ropa korthuggna instruktioner.

Också vuxna cyklar helst i bredd. Att skrika över axeln är ett uselt sätt att föra ett samtal och precis som att en lång bussresa kan upplevas betydligt kortare i gott sällskap, blir även cykelresor både roligare och lättare under samtal med en god vän. En förutsättning för att kunna färdas i bredd och samtala är att vägarna medger detta. En trottoar som är så smal att den bara rymmer en person skulle ingen uppfatta som ett trevligt promenadstråk. Ändå är det så det oftast byggs för

cykling. De cykelbanor som planeras på Täby parks kvartersgator är 1,5 meter breda per riktning. Det är otillräckligt för cykling två i bredd. Dessa cykelbanor är dimensionerade för cykling på led, i ensamhet, under tystnad.

För social cykling i bredd behövs minst två meter per riktning, helst mer för att de som cyklar och samtalat inte skall behöva känna sig i vägen för någon bakom som vill cykla fortare. Cykelvägar som bjuder in till cykling kräver alltså närapå dubbelt så stor yta som planerat. Då ryms inte all denna bilinfrastruktur som ritats in och man måste välja vad som ska prioriteras, bil eller cykel. Ett sätt att minska biltrafikens utrymmesbehov är att enkelrikta gatorna för biltrafik.

Enkelriktad biltrafik

Genom att enkelrikta biltrafiken på kvartersgatorna halveras i ett slag ytan som krävs för den, vilket öppnar upp möjligheter för bättre nyttjande. Det bidrar också till att visa att tillgängligheten för biltrafik är underordnad den för gång och cykel, så som visionen avser. Dessutom minskar barriäreffekten som de breda bilvägarna i planen orsakar för gående.

Cykelbana på ena eller båda sidor av gatan

Att anlägga cykelbana på bara ena sidan gatan betyder att det inte finns något sätt att nå adresserna på andra sidan gatan med cykel. Den som cyklar till ett sådant mål förväntas alltså kliva av sin cykel på ena sidan gatan, leda cykeln över ett övergångsställe och sedan leda cykeln på trottoaren längs kvarteret fram till sin destination. Särskilt boulevarderna, som förväntas vara kantad av butiker och caféer, får på detta sätt ett kraftigt tillgänglighetshinder för folk på cykel. För den som har en lastcykel full med barn eller transporterar varor till en sådan adress blir detta ett avsevärt besvär. Det är värt att notera att detta framkomlighetsproblem inte finns i planen för den som kör bil. Med bil når man alltid båda sidors adresser lika enkelt. Dubbelriktade cykelbanor innebär också en olycksrisk. Vid höga trafikvolymerna blir det trångt på de smala banorna och även en lätt sammanstötning eller ikrokning vid möte kan få mycket allvarliga konsekvenser. En enkelriktad cykelbana på var sida om vägen är en mycket bättre lösning och är också standard i städer med lång erfarenhet av cykling.

Cykling i blandtrafik på kvartersgator

Biltrafik har en tendens att komma att dominera alla ytor den får. Det är svårt att få blandtrafik för bilister och cyklister att kännas tryggt. Vikt och styrkeförhållandet är extremt ojämnt och försiktiga cyklister känner sig väldigt lätt utsatta eller i vägen på blandade gator. En lösning kan vara att även på dessa gator, precis

som på gångfartsgatorna, vända på formspråket och bygga en cykelväg som man får köra bil på, men som gäst och under försiktighet och respekt.

Lastcyklar

En stadsdel som inbjuder till cyklande bör också ta i beaktande cykelns möjligheter för kommersiella varutransporter. En stor del av stadsdelens behov av varutransporter kan tillgodoses med lastcykel, vilket minskar såväl buller som trafikrisker och naturligtvis även avgasutsläpp. Godstransport med cykel innebär bland annat behov av lastplatser för lastcyklar och en ytterligare inskärpning av nödvändigheten att eliminera kanter och nivåskillnader i cykelvägarna.

Men även privatpersoner behöver lastcyklar. En lådcykel är ett fantastiskt smidigt sätt att skjutsa småbarn till förskolan och köra hem matkassar. I Köpenhamn har var fjärde barnfamilj en lastcykel. Detta ställer krav på dels vägbredderna, då en lådcykel kan vara nästan en meter bred, dels på utformningen av cykelparkeringar.

Cykelparkering

Det saknas detaljerad planering av cykelparkering. Det är lätt att tänka att cyklar är små, det finns alltid plats för parkering av dem. Men tusentals cyklar kräver stora ytor och cykelparkeringens kvalitet vid destinationer som t.ex. tågstationen är en avgörande faktor för om folk alls vågar ta sin cykel dit. Moderna cyklar är inte slit och slängvaror, en elassisterad lådcykel kostar många tiotusentals kronor. Den vill man inte ställa ifrån sig utan en god förvissning om att den står kvar när man kommer tillbaka.

Likaså är väderskydd viktiga. För att cykelstaden ska fungera även på vintern måste det finnas möjlighet att förvara cyklarna någonstans där de inte blir täckta av snö och is.

Gatuparkering

Stads och kvartersgatorna i planen viger större utrymme åt förvaring av bilar än åt cykelbanorna. Det är ett väldigt märkligt sätt att visa att man prioriterar cykling. Det finns stora värden att vinna på att helt undvika gatuparkering för bilar.

Förutom det självklara att bilparkering stjäl väldigt stora ytor, orsakar gatuparkering också extra biltrafik (då bilister rullar varv på varv runt kvarteren letandes efter lediga platser), tomgångskörning (då rutor ska skrapas och kupeer värmas upp varje vintermorgon), behov av p-vakter som övervakar parkeringstider och andra regler.

Gångfartsgator

Tänk på att gångfartsgator även saktar ner cykling och därmed gör det mindre attraktivt som färd sätt inom stadsdelen. Det vore bra med en lösning som tillåter cykling på dessa gator och undviker konflikter mellan gående och cyklande.

Cykelstradan

Gatorna 12 och 13 inkluderar "cykelstradan", snabbcykelspåret längs E18, men dess planerade bredd når inte ens upp till minimimåttet som beslutats i Täby cykelplan.

Separation av gång och cykel

Det är viktigt att separation mellan gång och cykelbanor sker med nivåskillnad eller annan fysisk separation och inte bara materialskillnad eller målade markeringar, då dessa inte syns under snö.

Sammanfattning

Cykelfrämjandet sammanfattar sitt yttrande genom att konstatera att planens inriktning och ambitioner tveklöst imponerande är, men att alltför mycket av visionen har fallit bort på ritbord. "Om detta ska bli något mer än ännu en bilstad med påklustrade cykelbanor, krävs betydligt mer mod i genomförandet".

De avslutar med uppmaningen "Våga prioritera kollektivtrafik och gång och cykeltrafik", "våga utforma gator som bjuder in till promenad och cyklande" och "våga ge cyklar mer plats än bilar".

Kommentar: Täby parkprojektet arbetar med prioritering av cykeltrafik på en övergripande nivå och på detaljnivå inom respektive detaljplan och kvarter. En separat gång- och cykelutredning togs fram i samband med programmet för Täby park för att klargöra förutsättningar för hur gång- och cykeltrafik kan och ska prioriteras i området. Åtgärder för hållbart resande hanteras även i separat hållbarhetsprogram för detaljplanerna samt via samarbetet med City lab där Täby kommun medverkar med Täby parkprojektet.

Övergripande förutsättningar

Hur bostäder och verksamheter lokaliseras är en viktig förutsättning när det gäller att prioritera gång och cykel. Täby park planerar för en tät blandad stad, vilket ger förutsättningar för korta resor och skapa en infrastruktur som stöder gående och cyklister. För att vara attraktivt angav gång- och cykelutredningen för Täby park att gång- och cykelnätet ska vara gent, leda mellan intressanta målpunkter, vara lätt att hitta och använda, vara självinstruerande, trafiksäkert och tryggt placerat och utformat.

Gång- och cykelnätet behöver vara kontinuerligt för att tydliggöra för trafikanterna hur stråken går som en del i att göra dem orienterbara, men också för att visa alla trafikanter att gående och cyklister är viktiga och prioriterade. Planeringen för cykelstråken övergripande samt inom respektive detaljplan inom Täby park arbetar utefter dessa principer.

Många centrala och viktiga länkar saknas idag i cykelnätet vid Täby park och att inom området över tid skapa hittills saknade cykellänkar ger förutsättningar till att öka cykelresandet i hela kommunen. Grunden i cykelstrukturen i Täby park har varit att sammanlänka de befintliga och föreslagna anslutningspunkter i cykelnätet som finns, bör finnas och/eller planeras. Eftersom Täby park omges av barriärer i form av Roslagsbanan, E18, Bergtorpsvägen och branten upp mot Grindtorp är det bara på några ställen som kontakter/öppningar i barriärerna kan skapas. Att bygga genomgående stråk mellan dessa öppningar och att komplettera med nya öppningar där det saknas viktiga sådana är grunden för att få ett välfungerande konkurrenskraftigt gång- och cykelnät i området. Både gående och cyklister är känsliga för höjdskillnader. Unga och friska gående och cyklister klarar kraftigare lutningar och längre backar än äldre och svagare trafikanter. I detaljplanearbetet strävar Täby parkprojektet efter att anlägga gång- och cykelstråken så att genhet maximeras och höjdskillnader minimeras. Detta är en fråga dels inom detaljplanearbetet men även i fortsatt arbete med detaljprojekteringen.

Dubbelriktat

Eftersom det övriga cykelnätet i Täby är dubbelriktat föreslås även cykelnätet inom Täby park bli dubbelriktat. Två trafik konsulter med expertis inom cykelplanering har oberoende av varandra rekommenderat kommunen att anlägga dubbelriktade cykelbanor. Det finns exempel på "cykelstäder" i Sverige som också fortsatt planerar för dubbelriktade cykelbanor. För att ge god trafiksäkerhet med dubbelriktade cykelbanor i korsningspunkter är det viktigt att ge god sikt för alla trafikanter och att i samband med detaljutformningen effektivt hastighetssäkra korsningarna.

Gatorna inom Täby park föreslås generellt vara dubbelriktade för all trafik. Enkelriktade gator är inte något som Täby kommun vill ha då detta bland annat leder till ökad söktrafik för bilar och otydlighet.

Differentierat nät för cyklister med stora variationer

Gång- och cykelvägnätet inom Täby park har differentierats genom att klassificera nätet utifrån användning och olika trafikanters behov.

För snabba pendlingscyklister som önskar passera Täby park så snabbt och smidigt som möjligt anläggs utmed E18 ett snabbcykelstråk dimensionerat för att fyra cyklister ska kunna cykla i bredd (4,5m). Utmed Roslagsbanan planeras för ett snabbcykelstråk med bredd enligt standard för regionala cykelstråk i Regional cykelplan, men detta snabbcykelstråk ingår inte som en del av detaljplan 1 och 2. De dubbelriktade cykelstråken inom Täby park planeras ha en bredd som medger att två cyklister kan cykla i bredd och möta en cyklist (3,25 m). Denna standard för dubbelriktade cykelbanor i stadsmiljö rekommenderas i Stockholm stads cykelplan och föreslås användas i Täby park då cykelbana i stadstrafik inte finns med i Täbys cykelplan. Parkcykelstråket "gröna slingan" går i en cirkelformad slinga genom hela Täby park. Intressanta målpunkter för barn och äldre samt andra trafikantgrupper som kan behöva extra omsorg i trafikmiljön föreslås lokaliseras med god kontakt till denna slinga. Korsningspunkterna mellan trafikerade gator och parkcykelstråket "gröna slingan" kommer ske med en omsorgsfull hastighetssäkring och god sikt. Parkcykelstråket kopplas även till andra stråk som leder ut i omkringliggande grönområden, andra omkringliggande skolor och kollektivtrafiknoder. Utanför skolan inom detaljplan 1 planeras en gånggata och parallellt med gånggatan planeras en dubbelriktad cykelbana.

Hastigheter, separering och utformning

Inom Täby park föreslås 30 km/h gälla för att ge god trafiksäkerhet för gående och cyklister med undantag för den genomgående gatan Boulevarden och Täby allé som föreslås bli 40 km/h-gator med hastighetssäkrade korsningspunkter till 30 km/h. Detta främst för att dessa gator trafikeras av busstrafik.

Hastighetssäkring och cykelprioritering i korsningspunkter utformas enligt cykelplanen eller på annat funktionellt sätt, vilket är en fråga som hanteras i vidare detaljprojektering.

Separering mellan olika trafikanter behövs mer ju mer komplexa stråken är. Där det är små trafikflöden och där låga hastigheter kan säkras planerar Täby parkprojektet för att cykling kan ske i blandtrafik, medan separering mellan alla trafikslag sker utmed de stråk som är mer komplexa t ex utmed stadsgatorna och förbi den nya skolan inom detaljplan 1. Gående behöver i komplexa miljöer inte bara separeras motorfordon, utan även från cyklister. Hur separering sker är inte något som bestäms i detaljplanen utan det är en fråga för detaljprojekteringen, men i detaljplaneskedet garanteras utrymme. Separering mellan gående och cyklister i stadsmiljö kan exempelvis ske med 3-5 rader gatsten eller nivåskillnad.

Gatunätets sektioner och korsningar för detaljplanerna har bearbetats i samband med granskningsskedet för att kontrollera t ex utrymme och sikt. Bredderna i kvalitetsprogrammets sektioner i samrådsskedet var skisser som nu uppdaterats till granskningsskedet.

I vidare detaljutformning av gatunätet kommer fler detaljerade frågor hanteras såsom att eliminera kanter och nivåskillnader i cykelvägarna. Detta beskrivs/bestäms inte i detaljplanen utan hanteras i det mer detaljerade projekteringsskedet.

Drift och underhåll

Driftsfrågor såsom snöröjning och halkbekämpning är något som Täby kommun arbetar med övergripande. I år har kommunen sopsaltat prioriterade gång- och cykelstråk före övrigt gatunät. Man går och cyklar året runt och snö och halka orsakar många olyckor och sjukhusvistelser. Varken gång- eller cykelbanorna får fungera som snöupplag på vintern i den planerade stadsmiljön inom Täby park.

Parkering

Bra cykelparkeringar är en viktig del av infrastrukturen för cykel. Cykelparkeringar planeras på allmän plats och på kvartersmark med kvaliteter såsom väderskydd, möjlighet till ramlås etc. För de boende planeras även för separata cykelrum. För att prioritera cykeln arbetar kommun och fastighetsägare med frågor såsom att cykelparkeringen ska placeras så attraktivt som möjligt och närmare entréer än bilparkeringen, att cykelparkeringen ska nås lätt och tryggt från cykelbanorna, helst utan ramper eller hissar, väder- och stölskydd, att även dimensionera för last- och lådcyklar, cykelkärror/släp, elcyklar etc. I detaljplan 2 planeras för ett "cykelhotell".

Parkering för bilar och cyklar på kvartersmark är fastighetsägarnas ansvar. Vid nybyggnation ska rekommendationerna i Täbys parkeringsstrategi följas. I parkeringsstrategin ingår även möjligheten för fastighetsägarna att ta fram en så kallad "grön resplan", där de föreslår informativa och fysiska åtgärder för att styra resandet mot ett hållbart alternativ. Åtgärderna kan medföra reduktion på bilplatser i parkeringsnormen.

Utrymmet utmed gatorna illustrerade i samrådshandlingarna som bilparkeringsrutor kommer delvis reserveras för besöksparkering för bilar men ytan behövs även speciellt för parkering för rörelsehindrade, lastplatser för varuleveranser med bil mm. Ytan kan även under vissa delar av året användas för cykelparkering, vilket är vanligt i många städer.

Cykelparkering på allmän plats illustreras i granskningshandlingarna på liknande sätt som platser för gatuparkering för bilar, lastplatser, handikapparkering etc

Lånecykelsystem byggs ut alltmer och är en aspekt som kommunen behöver se över hur samarbete kan ske i Stockholmsregionen.

Övrigt

Ytterligare andra faktorer som är viktiga för cyklister är t ex materialval, belysning, vägvisning mm. Inom området t ex i korsningspunkter mellan väl frekventerade huvudcykelstråk kan cykelstationer anläggas med pumpar och andra servicedetaljer som t ex cykelverktyg.

Det är viktigt att säkra gång- och cykelvägar i byggskedet.

Privatperson, Sanna Norrby, Marknadsvägen 223 (sakägare)

Tycker att det är bra att det byggs fler bostäder på gamla Galoppältet och har inga synpunkter på hur det ska se ut. Tror dock att utbudet av dyra bostadsrätter kommer bli alldeles för stort och anser att folk primärt flyttar till Täby för att bo i villa. Det som saknas i Täby, nu och i framtiden, är hyresrätter för ungdomar, ensamstående och äldre som faktiskt vill bo kvar. Uttrycker oro över att inte att ha råd att köpa bostadsrätter till sina barn och önskar att det byggs mycket fler hyresrätter, inte bara några ynka procent. Marknaden löser inte bostadsbristen självt per automatik. Det beskattningssystem vi har gynnar inte omflyttningen, de äldre kommer att sitta kvar i sina villor.

Uttrycker oro över att exploateringen av Täby park och Roslags Näsby kommer leda till ökad trängsel på Roslagsbanan, som redan idag kör med fullsatta tåg. I rusningstrafik finns ofta bara ståplatser, vilket skapar trängsel och problem vid på och avstigning. Är också bekymrad att SL:s neddragningar ska göra att de dubbelspår som byggs ändå inte ska generera en tätare trafik. Även halvtimmestrafiken på helger och kvällar ifrågasätts skarpt. Hoppas också på en modernisering av perrongerna på stationerna Galoppfältet och Täby C med bättre väderskydd och fler sittplatser.

När det gäller busstrafiken efterfrågar hon högre turtäthet och bättre tvärförbindelser. Hon önskar att bussen till Arninge får en genare dragnig och att den ska avgå betydligt oftare än den 1-timmestrafik på helgen som det är idag. Medveten om att det ska byggas en ny station vid Arninge men att det lär dröja. Tycker att det är väldigt märkligt att allt i kommunen bygger på bilåkande. Att anmäla barnen på aktiviteter går ju knappt om man saknar bil skriver hon.

Hoppas också att man gör något åt de trögflytande bilköerna på Stora Marknadsvägen. Det stora orosmomentet är ju att det kommer att bli ännu mer överbelastad när man bygger på fältet. Ifrågasätter trafiklösningen vid Täby C "det är en komedi att åka vissa bussturer som lyckas cirkla omkring hur många varv som helst".

Kommentar: Detaljplanen reglerar enbart användningen, inte upplåtelseformen. Kommunen arbetar likväl efter målsättningen att förtäta med varierade upplåtelseformer och lägenhetsstorlekar i stadskärnan och i stationsnära lägen. Därigenom ges fler möjlighet att flytta till och inom kommunen.

Trafikanalyser har gjorts för hela området Täby park och dess närhet. Sammantaget visar analyserna att vägnätet kan omhänderta föreslagen exploatering, även om det under vissa tider kommer bli trängsel.

I samband med utbyggnaden av den regionala stadskärnan som Täby park är en del av, kommer troligen åtgärder behövas göras för att förbättra framkomligheten framförallt på Stora Marknadsvägen och Bergtorpsvägen. I projekten reserveras yta för behov av eventuella kommande åtgärder i vägnätet tex separat högersväng från Stora Marknadsvägen mot Bergtorpsvägen, extra körfält i anslutningen från huvudgatan inom Täby park till Bergtorpsvägen, åtgärder för ökad kapacitet på avfartsrampen i trafikplats Viggbyholm, översyn av trimningsåtgärder mm.

Unibail-Rodamco (ej sakägare)

Unibail-Rodamco (U-R) är i egenskap av ägare och utvecklare av Täby Centrum mycket positiva till utvecklingen av hela Täby Park området som på sikt kan skapa en ny mycket attraktiv och levande stadsdel med bostäder och arbetsplatser i centrala Täby. De är även mycket positiva till de två redovisade förslagen till detaljplaner som nu är på samråd och som utgör de första etapperna på utbyggnadsområdena i den nya stadsdelen.

Nedan sammanfattas deras synpunkter som de anser är av särskilt intresse för U-R som ägare av Täby Centrum.

Trafik

I trafikanalyser som tagits fram är cirkulationsplatsen vid Bergtorpsvägen den korsningspunkt som är hårdast belastad och som på sikt kan behöva dubbla körfält samt att Flyghamnsvägen kan behöva ett separat högersvängfält i framtiden. Även utformning av gång- och cykelstråk som korsar infarten till de nya bostadsområdena påverkar trafikkapaciteten i denna cirkulationsplats.

Vidare påverkas genomfartstrafikens storlek genom Täby Park dels av framkomligheten längs den nya Boulevarden men också av framkomligheten längs Bergtorpsvägen och stora Marknadsvägen. Kapacitetshöjande åtgärder på dessa vägar kommer att minska behovet av att använda Boulevarden för genomfart i framtiden.

U-R anser att det skall ställas krav på att ny cirkulationsplats vid Bergtorpsvägen ska utformas så att samma framkomlighet som råder idag kan garanteras.

U-R anser vidare att åtgärder för att förbättra framkomligheten för trafik på stora Marknadsvägen och Bergtorpsvägen, så att dagens belastningsnivå kan upprätthållas, skall bekostas inom ramen för exploateringen och utbyggnaden av bostäder och verksamheter i Täby Park.

Service och verksamheter

U-R bedömer att föreslagen struktur och stråk för verksamheter med lokaler i bottenvångar som realistiska och bidrar till att skapa en levande stad i enlighet med de ambitioner som redovisats i program och förslag till detaljplaner. Dock anser de att en etablering av en mer storskalig bilorienterad daglivarbutik vid Viggbyholms trafikplats är olämplig och att den typen av handel istället bör lokaliseras till Arninge handelsområde.

Genomförande

U-R anser att det är viktigt att det i ett tidigt skede tas fram förslag till utbyggnadsordning och tidplan för utveckling av hela den nya stadsdelen inkl. allmän platsmark. Vidare är det viktigt att APD-planer och TA-planer tas fram tidigt för en så pass stor och omfattande utbyggnad och att samråd sker med angränsande verksamheter och fastighetsägare.

De framhåller också att det är viktigt att dagens målpunkter i det allmänna vägnätet kan nås av såväl fordons- som gång- och cykeltrafikanter under hela genomförandetiden och att krav ställs på att trafikframkomligheten skall motsvara dagens belastningsnivå.

U-R önskar delta i det fortsatta arbetet och i synnerhet kring planering av trafik och genomförandefrågor som påverkar framkomligheten utmed Bergtorpsvägen och Stora Marknadsvägen. De föreslår att det skapas ett gemensamt mötesforum mellan Täby kommun, exploatörer och byggherrar för samverkan och samordning i samband med fortsatt planering och utbyggnad av Täby park.

Kommentar: Trafikanalyser har gjorts för hela området Täby park och dess närhet. Sammantaget visar analyserna att vägnätet kan omhänderta föreslagen exploatering, även om det under vissa tider kommer bli trängsel.

I samband med utbyggnaden av den regionala stadskärnan som Täby park är en del av, kommer troligen åtgärder behövas göras för att förbättra framkomligheten framförallt på Stora Marknadsvägen och Bergtorpsvägen. I projekten reserveras yta för behov av eventuella kommande åtgärder i vägnätet t ex separat högersväng från Stora Marknadsvägen mot Bergtorpsvägen, extra körfält i anslutningen från huvudgatan inom Täby park till Bergtorpsvägen, åtgärder för ökad kapacitet på avfartsrampen i trafikplats Viggbyholm, översyn av trimningsåtgärder mm

Trafiken i Täby ökar generellt över hela kommunen. Vissa åtgärder för trafiknätet bekostas av exploatörer och verksamhetsägare och en del av kommunen själva.

Genom sitt centrala läge i Täby har Täby park goda förutsättningar att utvecklas till en stadsdel där det är naturligt att promenera, ta cykeln eller resa kollektivt. I den nya stadsdelen ska kollektivtrafiken vara det bärande trafikslaget för trafikförsörjningen och gång- och cykeltrafiken ska utgöra det prioriterade färdslaget. Bilen är en viktig del i människors sätt att transportera sig, men bilen ska inte

vara norm för det vardagliga resandet i stadsdelen. Att prioritera hållbart resande är i linje med Täbys pågående trafikstrategi. Antalet kunder som reser till Täby centrum till fots, med cykel och kollektivtrafik från Täby park och även nya området vid Västra Roslags-Näsby kommer att öka betydligt jämfört med idag. Över tid kommer det byggas 6000 bostäder och 4-5000 arbetsplatser i Täby park och 1400 nya bostäder samt verksamheter i Västra Roslags-Näsby. Täby centrum behöver möta upp nya kundgrupper som kommer förvänta sig utökad antal cykelparkeringsplatser för olika typer av cyklar inklusive t ex platser för lastcyklar, cykelkärror/släp, elcyklar etc. Kunder kommer även vilja ha möjlighet att få sina varor levererade på annat sätt än med egen privat bil.

Kommunen arbetar med att ta fram skedesplanering och utbyggnadsordning tillsammans med alla byggherrar. TA-planer och andra erforderliga tillstånd kommer tas fram när det behövs. Kommunen kommer under utbyggnad ha samordningsmöten med alla aktörer som bygger ut inom området.

Privatperson, Yolanda Karlsson, Östra Syningevägen 22, Norrtälje (ej sakägare)

Framför att det precis utanför det planerade bygget finns en lokal vid namn Torrbacken med mycket värdefull betesmarksflora och fornlämningar från järnåldern. Orolig att området kommer påverkas vid eventuella dragningar av nya cykelvägar. Dels genom ev. planerad sprängning för dragning av den första cykelvägen som går i Roslagsbanans spårs längdriktning och dels den cykelväg vars dragning inte är helt fastställd.

Anser att Torrbacken bör bevaras för sitt stora historiska- och naturvärde. Det är en av Täbys lokaler som innehåller en stor population backsippor och det är olämpligt att splittra lokalen ytterligare. Eftersom beslut ännu ej är fattade i dragningen av dessa vägar kommer Naturskyddsföreningen Täby och Botaniska sällskapet i Stockholm fortsätta följa utvecklingen.

Kommentar: Torrbacken är utpekad som värdefull natur i programmet och delar är ett fornminnesområde. Hänsyn kommer att tas till detta vid dragning av cykelvägarna. Torrbacken berörs dock inte av dessa detaljplaner.

Privatpersson, Martin Paulsson, Gökvägen 53 (ej sakägare)

Anser att det föreslagna 5 meter höga bullerplanket längs E18 på Täby Parksidan i kombination med byggnation av höga huskroppar kommer att

medföra ökat buller för Norskogen, som redan nu har höga nivåer. Framhäver även att olika nyexploateringar i t ex Arninge och Ullna medför en ständigt ökande trafik och framhåller att kommunen är skyldig att bevaka att detta inte medför försämrade miljöförhållanden och buller för befintlig bebyggelse. Anser att kommunen redan nu bör planera för utökade bullerskydd på bland annat Norskogen-sidan av E18. Bullerskydd i kombination med automatisk hastighetsövervakning och möjligen applicering av tyst asfalt torde minska bullernivåer för befintlig bebyggelse. Framhåller att man inte bör vänta med detta då ledtiderna från beslut till genomförande är jättelånga.

Tycker att det är positivt att kommunen bygger ut cykelvägarna i Täby och att den föreslagna tunneln mellan Täby Park och Centralparken är bra utifrån cykelperspektivet. Vänder sig dock kraftigt emot den bussgata som föreslås gå rakt in i parken. Framhåller att detta är en plats med massor av barnfamiljer som året runt nyttar parken för olika aktiviteter och att dra en busslinje rakt igenom detta vore fullständigt vansinnigt och skulle förstöra hela parkens funktion. Dra hellre busslinjen genom tunnel under E18 ungefär vid MIO möbler såsom förslaget ligger idag.

Uttrycker oro över störande buller under den långa utbyggnadstiden och önskar ett tydligt fokus från kommunens miljöförvaltning avseende vilka tidsramar som skall gälla och vilka viten som skall utdömmas. Påtalar särskilt dunkande ljud från pålning och spontning, som kan spridas långt bort från byggplatserna. Framhåller att tidsramar för bullrande arbeten måste vara anpassade så att befintliga medborgare kan bo och leva nära Täby park de närmaste decennierna utan att störas av buller på olämpliga tider.

Vill även påtala vikten av att parkeringskapaciteten byggs ut i stationsnära lägen (Roslagsbanan) och betonar att det redan idag saknas kapacitet på Näsbyparksidan för infartsparkering vid både Näsbypark och Näsby Allé. Inte heller vid Roslags näsby trafikplats eller tågstation finns det tillräckligt med platser. Konstaterar att när nya familjer flyttar in i de planerade nyexploateringarna (t ex Näsby slott och vis Centralbadet) kommer behovet av infartsparkeringar öka ytterligare och trafiksituationen runt skolor och förskolor kommer bli ansträngt. Att gå till fots eller cykla är för många inte ett alternativ då man ska få ihop vardagen med hämtning/lämning, fritidsaktiviteter etc.

Kommentar: Det har gjorts en särskild bullerstudie för att se effekterna av reflexer från bullerskyddsskärmen och byggnader. Utredningen visar att man som

mest får en försumbart ökad nivå på 0.04 dBA med totalt reflekterande byggnader och den typ av ljudabsorberande bullerskärm som planeras. Byggnaderna kommer dessutom sannolikt inte utformas som en totalt reflekterande fasad. Utredningen har gjorts för hela sträckan utanför Täby park längs Bergtorpsvägen och E18. Norskogen påverkas inte av reflexer från DP1 och DP 2.

Kommunen är mycket väl medveten om störningar från E18. Åtgärder mot bullret är dock en trafikverksfråga såsom verksamhetsutövare för E18. Kommunen driver frekvent bullerfrågan med trafikverket bl a i hastighetsfrågan för att inte öka hastigheten på E18 utan begränsa hastigheten till 80 km/h (70 km/h under dubbdäckssäsong) längs hela E18 genom Täby och även att få till bullerdämpande beläggning på E18. Senast påpekades det vid remissen för utbyggnad av kollektivkörväg där kommunen påtalade klagomålen på bullerstörningar bl a från Norskogenområdet och behovet av bullerskyddsåtgärder.

Den långa utbyggnadstiden ställer särskilda krav på bullret under byggnadstiden. Arbetena kommer visserligen att flyttas runt i området men utbyggnadstiden är lång. Under tiden kommer delar av området att färdigställas och inflyttning ske. Det kommer att medföra krav på åtgärder i form av icke störande maskiner, tidsbegränsningar icke dagtid etc. Åtgärder som även kommer att ge positiva effekter för de som bor utanför planområdet. Byggandet av bullerskärmen mot E18 kommer även att dämpa bullret från arbetena på Täby park till omgivningen.

För infartsparkering planeras vid Roslagsbanans station Roslags-Näsby för ca 300 bilparkeringsplatser. Vid Roslagsbanans station Arninge är det politiska målet 700 bilparkeringsplatser där all infartsparkering även samnyttjas med handel. Under 2017 planerar kommunen påbörja arbetet med en övergripande parkeringsplan där man kommer se över utbud och efterfrågan på parkering generellt i Täby och då ingår även placering och utbud av infartsparkeringar för bilar och cyklar. Kommunen har även påbörjat arbetet med en kollektivtrafikplan för att över tid se hur kollektivtrafiken kan förbättras så fler resor kan ske med kollektivtrafik.

Hela området Täby park kommer byggas ut under 20-30 år. Under den nya stadsdelens utbyggnad kan infartsparkeringen tillfälligt lösas som markparkering på de tomter som ännu inte behövs för andra ändamål. Täby park ingår i en

framtida tät stadsbygd och inom Täby park bedöms det i framtiden inte finnas plats för en stor markparkering för bilar.

Hur busstrafiken ska trafikera Täby park och hur anslutning ska ske till kringliggande vägnät är en fråga som för närvarande utreds i samband med kommunens pågående kollektivtrafikplan. Hur busstrafik ska trafikera västra delen av Täby park utreds vidare i samband med kommande detaljplaner.

Privatperson, Rolf Johansson, Fridhemsvägen 11, Täby (ej sakägare)

Framför att "Beräknad effekt på global miljö för jämförelse med vad som kan mätas och följas upp till följd av åtgärder för Minskning av framtida försämringar" och "Där fornlämnin Kan förmodas kunna upptäckas med nu kända metoder på mark som ej sparas skall sådana metoder komma till användning."

Kommentar: Kommunen önskar förtydligande av yttrandet. Inför detaljplanearbetet har kommunen tagit fram ett hållbarhetsprogram i vilket kommunen redogör för hur planeringen ska förhålla sig till miljön. Eventuella fornlämningar, utöver nu kända, som påträffas inom planområdet ska hanteras enligt vad kulturmiljölagen föreskriver.

ÄNDRINGAR INFÖR UTSTÄLLNING

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

Plankarta

- Båda planområdena har utökats något för att underlätta genomförandet i vissa delar.
- Planbestämmelserna har setts över vad gäller höjder på bebyggelsen och exploateringsgrad;
 - Höjder regleras genom nockhöjd över nollplanet istället för totalhöjd över nollplanet. Utöver angiven nockhöjd tillåts bl a tekniska installationer, växthus, hisstoppar etc.
 - Byggrätt och nockhöjd har angivits för respektive kvarter enligt de förslag som exploitörer i dialog med kommunen tagit fram (se gestaltungsbilagorna till kvalitetsprogrammen).
 - Växthus på tak räknas inte in i e-talet, BTA (ovan mark), för att uppmuntra till denna typ av komplement

- Komplementbyggnad på bostadsgård har fått ett eget e-tal och anges som byggnadsarea. De större kvarteren har givits en något större byggrätt för komplementbyggnad.
- Planbestämmelserna har setts över vad gäller utformning, placering etc.;
 - För DP1 tillåts fasad gå ut i användningsgräns mot gata så länge avvattning klaras inom kvartersmark
 - Bestämmelsen om sockelhöjd har preciserats.
 - Minsta antalet öppningar/portiker har setts över och justerats
 - I DP1 regleras inte längre indrag på 7:e våningen och inte heller hur kvartershörn ska utformas.
 - Placeringen av garagedrifter regleras genom utfartsförbud direkt i kartan istället för genom en egenskapsbestämmelse.
 - Ett antal kvartershörn har efter körspåranalyser identifierats där anpassning för fri sikt säkerställs.
 - Frihöjd under balkong/burspråk på gator utmed Gröna slingan och Stadsparken 4,7m av framkomlighetsskäl för bl. a. utryckningsfordon.
- Justerats gränsen mellan kvartersmark och allmän plats för området mellan Bergtorpsvägen och Kvarter 2:1. Kvartersmark för möjlig parkering har lagts till inom detta område för att möjliggöra plats för bilpool.
- Användningen Vård har lagts till i DP1 på skoltomten och i DP 2 i kvarter 2:1.
- Områden för tekniska anläggningar (transformatorstationer) har definierats i DP1 och DP2.
- Område för återvinningsstation för förpackningar och tidningar har definierats i DP2. Området ligger mot E18. Generellt planeras det för kvartersnära insamling och ytan är främst tänkt att kunna användas om behov av ytterligare insamling identifieras i framtiden.
- Vilka tallar som är skyddsvärda har preciserats genom en stamdiameterangivelse i DP1.
- Skyddsbestämmelserna har setts över efter revideringen av riskutredningen i DP2.

- Respektive plankarta har kompletterats med information om fornlämningar

Planbeskrivningarna

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

Resterande dokument

Kvalitetsprogram (bl a med gestaltungsbilagor), hållbarhetsprogram, och illustrationsplan till respektive detaljplan har uppdaterats till granskningen.

Utredningar

Sedan samrådet har dagvattenutredningarna för respektive detaljplan kompletterats. En miljöteknisk mark- och grundvattenundersökning har genomförts och en lokalklimatstudie har gjorts för området (Bioclimatic Tool). Bullerutredningen för DP1 har kompletterats och uppdaterats. För DP2 har en vindkomfortstudie (SMHI), en riskutredning (inkl pm för bullerskärm) och ett kompletterande PM avseende luftkvalitet tagits fram.

Helena Purmonen
Planarkitekt

Sofia Thuresson Rudenschöld
Planarkitekt