

STADSBYGGNADSKONTORET

Maja Skoog

Detaljplan för Västra Roslags-Näsby, del av Roslags-Näsby 28:7, m.fl., Roslags-Näsby

HANDLÄGGNING

Planen handläggs med normalt planförfarande, enligt äldre plan- och bygglagen, (1987:10 ÄPBL).

SAMMANFATTNING

Syftet med detaljplanen för Västra Roslags-Näsby är att skapa förutsättningar för att uppföra ca 800 nya lägenheter i flerbostadshus med inslag av både service och verksamheter. Visionen är att utveckla Västra Roslags-Näsby till en attraktiv och levande stadsdel i Täby. Detta ska uppnås med en hållbar och varierad stadsbebyggelse som tillsammans med den östra delen av Roslags-Näsby ska upplevas som en helhet. Huvuddelen av planområdet ägs av Täby kommun och kommer att försäljas under planprocessens gång.

Programsamrådshandlingar godkändes av stadsbyggnadsnämnden 2010-06-15, § 86. Samrådstiden förlängdes till från den 30 augusti tom 30 september 2010 enligt beslut i stadsbyggnadsnämnden 2010-08-24, § 107. Programförslaget har varit föremål för samråd under perioden 2010-06-22 till 2010-09-30 under vilken sakägare, remissinstanser och andra intressenter givits tillfälle att yttra sig.

Den 18 augusti 2010 hölls ett offentligt samrådsmöte i kommunhusets matsal. Till samrådsmötet kom 31 personer. Allmänhetens synpunkter och frågor rörde främst vilken typ av bebyggelse som ska uppföras och hur höga byggnaderna ska bli, vilka befintliga byggnader som ska bevaras respektive rivas, antal boende samt vilken betydelse arkitektävlingen kommer att få i det fortsatta planarbetet. Boende och verksamhetsutövare inom området efterfrågade tydligare information och undrade vad som kommer att ske om deras byggnad beslutas att rivas.

Mellan programsamrådet och plansamrådet har det inkommit synpunkter på förslaget från arkitektävlingen som hölls efter avslutat programsamråd. Arkitektävlingen omfattas inte av

plan- och bygglagen och ligger inte inom ramen för planprocessen men då tävlingsförslaget ligger till grund för samrådsförslaget till detaljplan tas också dessa synpunkter med i denna programsamrådsredogörelse.

Inför plansamrådet har plangränsen för planområdet ändrats, t.ex. har befintlig markparkering för infartsparkeringen vid Stationsvägen tagits med medan planskildhet med Roslagsbanan har lyfts ut och kommer att hanteras inom ramen för planarbetet för dubbelspårsutbyggnaden.

Länsstyrelsen delar kommunens bedömning att planen inte kan väntas medföra betydande miljöpåverkan.

INKOMNA YTTRANDEN**Sakägare och hyresgäster inom sakägarkretsen****Anmärkning(ej fast.bet)**

Yttrande 1

Yttrande 2

Yttrande 3

Yttrande 4

Yttrande 5

Yttrande 6

Yttrande 7

Yttrande 8

Yttrande 9

Yttrande 10

Yttrande 11

Yttrande 12

Yttrande 13

Myndigheter och andra remissinstanser

Länsstyrelsen i Stockholms län	
AB Storstockholms Lokaltrafik	
Barn- och grundskolenämnden	Ingen erinran
Fortum Värme Samägt med Stockholms stad	Ingen erinran
Försvarmakten	Ingen erinran
Gymnasie- och vuxenutbildningsnämnden	Berör ej nämnden
Kultur- och fritidsnämnden	Ingen erinran
Käppalaförbundet	
Norrvatten	
Polismyndigheten	
Regionplanenämnden	
Socialnämnden	Ingen erinran
Storstockholms brandförsvär	
Svenska kraftnät	Ingen erinran
TeliaSonera Skanova Access AB	
Trafikverket	
Vattenfall	
Fortum Distribution AB	yttrande inkom mellan programsamråd och samråd

Föreningar

Cykelfrämjandet Norrortskretsen	genom Karl Hellström
Danderyds Villaägareförening	genom Sven-Henrik Spens
Näsby Fastighetsägareförening	2010-08-26: genom Hans Enflo m.fl., 2010-09-30: genom Ulf Lundman m.fl.
Täby Föreningsråd	genom Johan Taube
Täby Hembygdsförening	genom Lothar Lammertz och Åke Arell

Övriga

Yttrande 37
Yttrande 38
Yttrande 39
Yttrande 40
Yttrande 41

Yttrande 42
Yttrande 43
Yttrande 44
Yttrande 45
Yttrande 46
Yttrande 47
Yttrande 48
Yttrande 49
Yttrande 50
Yttrande 51

SAMMANFATTNING AV YTTRANDE, MED KOMMENTARER

Inkomna yttranden redovisas nedan i sammanfattad och förkortad form. Yttrandena i sin helhet finns i stadsbyggnadsnämndens diarium. Stadsbyggnadskontorets kommentarer finns längst bak i dokumentet. Mellan programsamrådet och samrådet har det inkommit synpunkter på föreslaget från arkitekttävlingen som hölls efter avslutat programsamråd. Tävlingsförslaget ligger till grund för samrådsförslaget till detaljplan varför dessa synpunkter tas med i denna programsamrådsredogörelse.

Yttrande 1

XXX har funnits i Roslags-Näsby i 35 år. De har en stark kundkrets och service. De förutsätter att de kommer att ingå i planen, att de kommer att finnas med/kvar när kommunen skriver i planen "inslag av både service och verksamheter". Kunderna kommer från hela Täby och från kringliggande kommuner varför Roslags-Näsby är en bra och central plats. Företaget anser att det får katastrofala följder för verksamheten om de inte ingår i projektet. De är en av Sveriges största och populäraste färg, golv och väggbutik med ett stort namn inom färgbranschen. Oro uttrycks över vad som kommer att hända med butiken.

Yttrande 2

Gång-, cykel- och biltrafik från Danderyds kommun, samt byte mellan dessa transportslag och kollektivtrafik, skall underlättas och uppmuntras vid planeringen av området. Befintlig kollektivtrafik bör bevaras på Stockholmsvägen. Delar av befintlig bebyggelse bör sparas för att ge området karaktär av gamla villakvarter, särskilt väster om Stockholmsvägen/Gamla Norrtäljevägen. De tre villorna i områdets västra del bör bevaras. Särskilt "Gula villan" kan användas som bas för förskoleverksamhet. Området skall upplevas som en del av befintliga Roslags-Näsby centrum med goda förbindelser över eller under Roslagsbanan. Omsorg av de offentliga miljöerna skall eftersträvas. Park bör

anläggas inom förslagsområdet med tanke på den brist som föreligger. Bevara delar av befintlig vegetation. Bevara de fullvuxna träden i väster.

Yttrande 3

Följande punkter bör beaktas vid en framtida exploatering och utformning av Västra Roslags-Näsby:

- 1. Situationen för de som idag bor i området och deras framtid*
- 2. Det kulturhistoriska värdet av fastigheterna*
- 3. Framtida behov av boende och boendeformer i Täby kommun*
- 4. Kommunikationer och infartsparkering*

Av stadsbyggnadskontorets detaljplaneprogram framgår att visionen för Västra Roslags-Näsby är att skapa förutsättningar för att utveckla området till en attraktiv och levande stadsdel. Samtidigt framhåller man att detta ska uppnås med en hållbar och varierande stadsbebyggelse som binder samman den västra och östra delen av Roslags-Näsby. En bra vision. Samtidigt innebär denna vision att Täby kommun har ett stort ansvar eftersom det finns många intressen som man bör ta hänsyn till vid förverkligandet av denna plan.

1. Den planerade exploateringen berör XXX och hans boende/hem på ett mycket konkret sätt eftersom han sedan 14 år tillbaka har en hyreslägenhet i fastigheten Blåklinten 1. Det har med all tydlighet framgått att det inte finns något större intresse från Täby kommuns sida att bevara Blåklinten 1. En vision för en förnyelse och exploatering av området finns. Det finns dock ingen plan för hur de nuvarande hyresgästernas situation ska lösas när denna vision ska förverkligas. Detta är anmärkningsvärt med tanke på att det är folks hem det handlar om. XXX uttrycker förtvivlan. När han flyttade till Stationsvägen 6 var det ett aktivt val han själv gjorde. Det tog 10 år i Täby kommuns bostadskö för att få den tvårumslägenhet som han bor i idag. Han har valt sitt boende med stor omsorg. XXX beskriver i sitt yttrande de krav han hade på en lägenhet. Han trivs väldigt bra och hoppas att slippa flytta. Blåklinten 1 är en mycket fin fastighet som med lite kosmetisk upprustning och varsam renovering kan bli en riktig 1950-talspärla.

Täby kommun/kommunfastigheter har informerat att de inte har någon skyldighet att ordna ersättningsbostad, men självklart ska de göra sitt bästa för att ordna ny bostad om det visar sig nödvändigt. XXX ställer krav på att de nuvarande hyresgästernas möjlighet att bo kvar i Västra Roslags-Näsby beaktas vid beslut om områdets framtida utformning.

2. Områdets fastigheter är alla en spegling av Roslags-Näsbyns utveckling sett ur ett historiskt perspektiv. Bebyggelsen vittnar om Roslags-Näsbyns betydelse under olika skeenden och tidsepoker i Täby kommuns historia. Detta är således en miljö som bör värnas om ur kulturhistoriskt perspektiv. Där det nuvarande kommunalhuset idag ligger låg

tidigare t ex Näsby såg. Vid den norra änden av fastigheten Blåklinten 1 finns fortfarande träden kvar som markerar början på Näsby allé. På andra sidan järnvägen i Ytterby stugan (som tillhörde Näsby Slott) har Täby Hembygdsförening idag sin hemvist. Utanför den gamla delen av kommunalhuset står sedan 1960 Stig Blombergs skulptur av Jarlabanke. I denna typ av miljö bör man således planera och bygga nytt med förstånd för att uppnå den harmoni och det samspel mellan gammalt och nytt som visionen för Västra Roslags-Näsby uttrycker. I förutsättningarna för arkitekttävlingen har emellertid endast den gamla delen av kommunalhuset fredats/skyddats från eventuell rivning. Inom området finns dock flera byggnader som är värda att bevara. Ett exempel är Blåklinten 1, en byggnad från 1952. Blåklinten 1 var när det byggdes ett mycket modernt hus för sin tid och med sin böjda form ett trevligt inslag i stadsbilden. Genom åren har fastigheten renoverats med förstånd, vilket innebär att den både exteriört och interiört har behållit sin 1950-tals karaktär. Det vore ytterst tråkigt om inte denna fastighet och andra kulturhistoriskt intressanta byggnader inom området kunde bevaras och inlemmas i ett "nytt" Västra Roslags-Näsby. En blandad bebyggelse är att föredra då den upplevs som mycket mer spännande. Varför inte ta vara på de kvalitéer och värden som de befintliga fastigheterna representerar, samt se hur dessa kan utnyttjas på bästa sätt för att förverkliga visionen i detaljplaneprogrammet.

3. Hänsyn bör tas till framtida behov av boende och boendeformer inom Täby kommun. Det framtida behovet av små till medelstora hyreslägenheter bör noga övervägas. I takt med att kommunen växer är det mycket troligt att behovet av denna typ av hyreslägenheter kommer att öka. Boendeformen är t ex intressant för ungdomar, ensamstående pensionärer etc. Västra Roslags-Näsby är strategiskt intressant pga dess närhet till bra kommunikationer, affärer och service. Mot bakgrund av att stora delar av de befintliga hyreslägenheterna omvandlas till bostadsrätter är detta en högtintressant fråga. Inom området finns redan idag hyresfastigheten Blåklinten 1. Detta täcker dock inte det framtida behovet utan kompletterande fastigheter med hyreslägenheter behöver byggas.

4. Infartsparkeringen i Roslags-Näsby fyller idag en viktig funktion, då det ger en möjlighet att ta tåget till jobbet. Parkeringen är dock redan idag för liten och den framtida utformningen av Västra Roslags-Näsby bör ta hänsyn till detta. Parkeringen är viktig ur ett miljöperspektiv eftersom fler kan utnyttja allmänna kommunikationer. En möjlig lösning kan vara att bygga ett parkeringsdäck. Kanske går det att gräva ned Roslagsbanan vid Roslags-Näsby och på så sätt både skapa fler parkeringsytor samtidigt som bullret dämpas för den nya bebyggelsen.

Yttrande 4

Programrådshandlingen tar ej hänsyn till de 50-talet boende i hyreshuset Blåklinten som ägas av Täby kommun. Programrådet beskriver ej vad som skall hända med de som bor där om huset rives eller säljs av och renoveras. Vidare så finns inga direktiv givna i

arkitekttävlingen där upphandlingen är avslutad om att hänsyn skall tas till bevara byggnaden eller andra byggnader i området.

Bebyggande av 600 lägenheter kommer att generera en betydande miljöpåverkan vilket innebär att en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) bör genomföras. Detta då infartsparkeringar skall finnas kvar i området samt att de nya boende kommer att öka flödet av fler bilar, sopor, dagvatten samt andra miljöpåverkande emissioner. Roslagsbanans förändring till dubbelspår och den förändring som dubbelspår kommer att innebära för Roslags-Näsby station. Förändringen i järnvägsnätet kan komma påverka buller och utsläpp som orsakas av slitaget av järnväg. Växelläge och höjder på banan kan komma att förändras vilket kan komma och påverka bullernivåer samt den emission som järnvägen genererar i form av slitage från räls, bromsar och kontaktledningslinor. Denna studie är ej klar från SL:s sida och därav bör MKB genomföras med hänsyn till planerad järnvägsnät. Roslags-Näsby är även en tung knutpunkt vilket innebär att mer än 250 tågrörelser sker under ett normalt trafikeringdygn.

Programrådet tar ej hänsyn till övrig bebyggelse och den påverkan för övrig bebyggelse såsom villaägare samt övriga hyresbostäder i området då området skall rivas och ny bebyggelse uppföras. Emissioner från byggtrafiken samt rivningen har ej beskrivits i miljödelen.

Att riva ett fungerande kommunhus istället för att rusta upp det är i sig förkastligt samt att den intäkt som markförsäljningen beräknas ge för att därigenom finansiera ett nytt kommunhus är även det förkastligt. Att dessutom inte arbeta in ett bevarande i programrådshandlingen av ett av Täby kommuns första hyreshus som är en betydande inslag av kommunens utveckling från lantidyll till stad och att inte ta hänsyn till de boende är totalt förkastligt.

XXX anser att programrådshandlingen måste arbetas om så att den anpassas för de befintliga boende i området. Kommunen måste även fundera på om skattepengar för markförsäljning samt eventuell vräkning och omflyttning av antal boende med familjer verkligen skall bekosta ett nytt kommunhus.

Yttrande 5

Stationsvägens del mellan stationsområdet och den nya infartsparkeringen är inte dimensionerad efter morgontrafiken. Det skapar en mycket osäker trafikmiljö. Vägen är smal och medger knappt möten mellan fordon. Det är mycket dålig sikt genom det krön som finns i vägen. Krönet orsakar också att mötande bilars strålkastare bländar varandra. Belysningen är otillräcklig. Det förekommer en omfattande cykeltrafik på vägen.

Den bästa lösningen vore att göra en separat infart till parkeringen. Denna skulle kunna anläggas på fastigheten som ägs av SL (stationsfastigheten) omedelbart parallellt med nuvarande Stationsvägen. Eventuellt kan Stationsvägen på denna sträcka bli enbart gång- och cykelbana och enkelriktas för biltrafik söderut.

"Bostadshus vid stationen" är det ursprungliga stationshuset i Roslags-Näsby och har därför ett kulturhistoriskt värde.

Yttrande 6

Yttrandet innehåller fastighetsägarens och hyresgästens gemensamma synpunkter. Hyresgästen säljer personbilar, reparerar krockskadade bilar och har smådelslackering. Verksamheten bedrivs på ett miljövänligt och varsamt sätt. Bostäder i närheten av verksamheten kan medföra störningar för de föreslagna bostäderna. Verksamheten får bli leverans med 24-metersfordon (även nattetid och normalt en bil/dygn). Ett visst mått av buller, lukt och trafikstörningar kan inte undvikas. I det fortsatta detaljplanarbetet ska planen anpassas till den pågående verksamheten, t ex genom att planlägga kontorshus eller parkeringsanläggningar mot fastigheten istället för bostäder. Trafiklösningen ska anpassas så att kunderna enkelt kan besöka fastigheten och att 24-metersbilar även fortsättningsvis kan angöra fastigheten.

Yttrande 7

XXX invänder mot att planen inte tar upp situationen för de boende i Blåklinten 1. I programhandlingen återfinns den enda referensen till boende: "Inom programområdet bor idag drygt 50 personer.", och vid ett möte med inblandade tjänstemän framkom att kommunen inte ämnar garantera att de boende inte kommer ställas på bar backe. Som kommunmedborgare i Täby anser Rosenberg det högst rimligt att en plan börjar med att lösa frågan om hur hans bostadssituation ska skyddas – t ex genom att ställa som krav att tillräckligt många av de 600 hyreslägenheter som ska byggas öronmärks åt de boende i Blåklinten. Kommunen har för avsikt att växa med 20 000 invånare de närmaste decennierna; rimligt är att man åtminstone sörjer för dem som redan bor i kommunen innan man skapar plats för de nya invånarna.

Yttrande 8

XXX vill ej att byggnaden "Bananen" rivs (överklagar beslutet att riva fastigheten) eftersom det är ekonomiskt orimligt att riva en så gammal anrik fastighet som är ett riktmärke i kommunen. Värdet i fastigheten överstiger värdet av markytan ett antal gånger. Fastigheten kan säljas till hyresgästerna eller till Roslagskliniken AB så att hyresgästerna får bo kvar. Det är inte fel att utveckla området men att riva kommunalhuset är slöseri med resurser. Huset kan göras om till kontorshotell eller framför allt ungdoms-/studentbostäder. Det är väl

endast platsen där Täby Järn låg tidigare som skulle kunna bebyggas med ett höghus eller ett parkeringshus.

XXX vill på det bestämdaste att planerna avskrivs och att området ses över med helt andra ögon.

Yttrande 9

XXX yttrande inkom på engelska. Kommunen har i nedan text översatt och sammanfattat synpunkterna:

XXX anser sig bli direkt påverkade av projektet dels i form av smuts, damm, oväsen och generell störning av den nuvarande tysta och trevliga omgivning, dels på grund av en förmodad värdeminskning på huset på grund av den framtida byggarbetsplatsen. XXX är säker på andra grannar som också påverkas på samma sätt oroar sig på samma välgrundade/befogade sätt.

XXX refererar till ett möte med planarkitekt Helene Haglund där oro uttryckts. XXX undrar om projektets sociala- och miljörådgivare har tagit hänsyn till den ökande mängd luftföroreningar, hanteringen av avfall och ohyra, parkeringsplatser/möjligheter m.m., för att inte nämna den långsiktiga möjligheten att anamma nya ämnen och erbjuda dessa i sitt lokala kursutbud i Täby. T.ex. är det redan idag flera års väntetid för studenter att få delta/komma in på de extra studiekurserna i musik.

XXX har djupa reservationer till projektets fortsättande och begär att om det är så att det verkligen ska fortsätta så ska samtliga berörda invånare bli informerade om hur de kommer bli kompenserade.

Yttrande 10

Oro uttrycks över framtiden i det svåra bostadsläget. XXX och XXX anser att huset (Blåklinten 1) ska vara kvar och gärna renoveras totalt då deras ekonomi inte tillåter omkostnader. De vill inte flytta.

Yttrande 11

XXX vill påpeka att om en utbyggnation av flervåningshus sker längs Enhagsvägen kommer detta medföra en kraftig skuggning av deras hus och om utbyggnation skulle bli enligt det sk vinnande bidraget skulle detta medföra att de kommer att sakna sol under stora delar av året. De valde deras hus med tanke på det direkta söderläget och avsaknaden av störande byggnation i söderläge. De har även balkong i rakt söderläge för att kunna njuta av solen även under vinterhalvåret. I bilagor till yttrandet finns material som visar solkurvor, solhöjder och begränsningslinjer från deras adress samt två bilder, tagna som referens från deras balkong. De vill med sitt material påpeka att Täby kommun i detta

fall borde utföra en komplett skuggutredning på hur föreslagen byggnation kommer att påverka fastigheterna som är belägna mellan Burschstigen och Enhagsvägen. Denna utredning bör omfatta hela året då direkt solinstrålning under vinterhalvåret är som viktigast, eftersom det finns så pass lite dagsljus.

Yttrande 12

XXX och XXX påpekar att om en utbyggnation av flervåningshus sker längs Enhagsvägen medför detta en kraftig skuggning av deras tomt under större delen av året. De har sedan början av 80-talet kunnat njuta av dagsljus och sol från ett relativt fritt söderläge och därefter inrättat en grönskande tomt med både drivhus som altan och ett uterum med inriktning solljus terapi. De har även kunnat njuta av soldagar under vinterhalvåret vilket de tyvärr med det vinnande byggnadsförslaget helt kommer att förlora.

Ytterligare en nackdel som flervåningshusen kommer att medföra är en trolig ökning av det redan idag störande trafikljudet. Vid tidigare bullermätningar har höga bullervärden uppmätts året runt, där den blöta och kalla årstiden med vinterdäcken starkt dominerar då bladverken försvunnit. Byggnadskrav på treglasfönster och andra åtgärder som de tvingats utföra kommer att hamna i underläge då en stor, hög, husfasad på andra sidan Enhagsvägen effektivt kommer att trycka (reflektera) ljudbullret mot deras fastigheter norr om flervåningshusen. Under åren har trafiken i området ökat vartefter och kommer med byggnadsförslaget ytterligare att förstärkas vilket ställer hårdare krav på hur bullerfrågan skall behandlas.

Ytterligare negativa effekter som påverkar deras tomter är det försämrade insynsskyddet. Insynen rakt in/ner på deras trädgårdstomter och solbadsytor kommer starkt att försämras av de högt boende tvärs över gatan. Att ständigt hädanefter känna sig iakttagen kommer att försämma deras boendemiljö betydligt. De vill med detta påpeka att Täby kommun i detta fall bör utföra en komplett solskuggutredning samt en bullerutredning på hur föreslagen byggnation kommer att påverka alla fastigheterna som är belägna vid Burschstigen och Enhagsvägen.

Skuggutredningen bör omfatta hela året då direkt solinstrålning under vinterhalvåret är som viktigast, eftersom det finns så pass lite dagsljus att tillgå. Bullerutredningen bör även beakta flera tider under året eftersom bl.a. grönska, blötväder samt vinterväglag medför olika starka bullerpåslag. Bullret varierar även stort under dygnets timmar vilket även bör beaktas i utredningen. Det finns troligen fler aspekter som bör beaktas vid fortsatt planering av projektet Västra Roslags-Näsby. Vindtunneeffekter från väster, bilparkeringsproblem, ökad trafik runt området, m.fl. De hoppas som tidigare utlovats att de närmast berörda kommer att få närvara vid kommande planeringsmöten för att kunna delge sina synpunkter

för att underlätta fortsatt arbete med projektet. I övrigt hänvisar de till den skuggutredning och överklagan som yttrande 11 skickat in via mail till kommunen den 16 november 2012.

Yttrande 13

XXX och XXX instämmer till fullo med kommentarer i yttrande 12 lämnat av XXX och XXX till byggnation av flervåningshus i området.

Myndigheter och remissinstanser

Länsstyrelsen

Programområdet är en del av Täby centrum-Arninge, som är utpekad som en regional stadskärna i den regionala utvecklingsplanen för Stockholm (RUFSS 2010). Roslags-Näsby har ett unikt läge ur kollektivtrafiksynpunkt. Enligt Bostadsmarknadsenkäten 2010 råder bostadsbrist i hela Täby kommun avseende alla upplåtelseformer och lägenhetsstorlekar samt för alla olika befolkningsgrupper. Enligt RUFSS bör det årliga bostadstillskottet i Täby vara ca 550 bostäder för att klara befolkningstillväxten fram till år 2030. Sammantaget betyder detta att förutsättningarna för att bygga bostäder med en relativt hög exploatering är goda.

Det är rimligt att öka ambitionsnivån vad gäller andelen hyresrätter i området, då kommunen är huvudsaklig markägare. Då det saknas en utförlig behovs- och marknadsanalys för kommunens bostadsmarknad vore det önskvärt att frågor kring vad som ska byggas och för vem studeras vidare, så att olika behov vad gäller t ex äldres boende, kan tillgodoses.

Trafikbuller förekommer från både väg- och spårtrafik, dessutom kommer bullerkällorna från flera olika håll. Trafikbuller från Roslagsbanan, busstrafik och övrig vägtrafik framstår som den kanske viktigaste planeringsaspekten att hantera för att åstadkomma en så god boendemiljö som möjligt. En utbyggnad enligt programhandlingens ambition innebär rimligen att en del bostäder kommer planeras som avstegsfall från riktvärderna trafikbuller. Planeringsinriktningen bör dock vara att klara de av riksdagen fastställda riktvärderna för trafikbuller vid så många bostäder som möjligt.

Roslagsbanan utgör riksintresse för kommunikation. För närvarande pågår planeringen av dubbelspårutbyggnad från Roslags-Näsby till Lindholmen. Hänsyn behöver tas till järnvägens intressen vad beträffar plats för utbyggnad av spår, bulleravskärmning, trafiksäkerhet m.m. På sikt kan det bli aktuellt att förlänga tvärbanan från Kista till Roslags-Näsby. Enligt SL:s bedömning ryms inte tvärbanan inom befintligt spårområde. Länsstyrelsen anser att konsekvenserna av detta närmare bör utredas och redovisas i det

fortsatta planarbetet. Det är angeläget att det fortsatta planarbetet sker i samförstånd med SL.

Länsstyrelsens vill göra kommunen uppmärksam på rekommendationen om att 25 meter bör lämnas bebyggelsefritt närmast transportleden för farligt gods och hänvisar till ett faktablad gällande riskhantering i detaljplaneprocessen. Vidare bör eventuella risker som föreligger med närheten till Roslagsbanan redovisas. Detta då en förbättring av spåren kan leda till ökade risker i och med högre hastigheter på banan.

Enligt 2 kap 2 § PBL ska miljö kvalitetsnormer följas vid planläggning. I detaljplanehandlingarna bör generellt framgå hur respektive planarbete hanterat och beaktat miljö kvalitetsnormer.

Vattenmyndigheten har fastställt MKN och åtgärdsprogram för yt- och grundvatten. Planarbetet behöver därför även fortsättningsvis hantera vattenkvalitetsfrågan som omnämns i programhandlingarna. Länsstyrelsen uppmanar kommuner som tar fram större nybyggnadsplaner och där det tillkommer större områden med hårdjord mark att inte bara planera för lokalt omhändertagande av dagvatten utan också avsätta områden på plankartan. Även möjligheterna att välja bra materialval och oljeavskiljare vid (infarts)parkeringsplatser bör studeras.

Länsstyrelsen delar kommunens ställningstagande att planen inte kan förväntas medföra betydande miljöpåverkan.

Länsstyrelsen har tagit del av Trafikverkets yttrande och ställer sig i allt väsentligt bakom de synpunkter som där framförs.

AB Storstockholms Lokaltrafik

I RUFSS 2010 ligger programområdet inom Täby centrum-Arninge regionala stadskärna. Roslags-Näsby har en hög delregional tillgänglighet och ligger i en knutpunkt för Roslagsbanan. Den höga tillgängligheten till kollektivtrafiken ska värnas och marken omkring stationen bör användas för stadsbebyggelse med mycket hög täthet. Förutsättningar bör skapas dels för att bygga betydligt fler än 600 bostäder, dels för lokalisering av verksamheter som kan dra nytta av kommunikationsläget. Det bör också visas tydligare hur områdets funktion som viktig bytespunkt för kollektivtrafiken kan tillgodoses. Handel och service bör koncentreras till stationsområdet.

Den i RUFSS 2010 redovisade förlängda tvärbanan från Kista till Roslags-Näsby är för närvarande inte tillräckligt utredd. Tvärbanan bedöms inte rymmas i befintligt spår område. Konsekvenserna av detta bör utredas i det fortsatta planarbetet. Det är viktigt att det

fortsatta planarbetet ger realistiska förutsättningar för det i RUFSS 2010 redovisade spårreservatet mellan Häggvik och Roslags-Näsby. Risken är annars att spårförbindelsen västerut, mot Ostkustbanan och vidare mot Kista, omöjliggörs. Planeringen av dubbelspår från Roslags-Näsby till Lindholmen pågår. Två nya mellanplattformar planeras vid Roslags-Näsby station. Idag är plattformarna 120 meter långa. Vid utbyggnad kommer 180 meter långa plattformar krävas. Stadsplaneutvecklingen får inte omöjliggöra den utvecklingen av Roslagsbanan. Det är positivt att det tydligt framgår att kommunen ska studera en planskild lösning till de nya plattformarna. Samråd och samordning av planarbetet förutsätts ske med SL gällande utbyggnaden av Roslagsbanan.

Följande utredningar påverkar och kan ge konsekvenser på markanvändningen i Roslags-Näsby:

- SL har ett uppdrag att under 2010 påbörja en förstudie om att förlänga Roslagsbanan till Arlanda.
- SL och berörda kommuner utreder för närvarande en Bus Rapid Transit (BRT) genom bl a Täby kommun. Ett alternativ är att gå via Roslags-Näsby.

Det är positivt att kommunen kommer att utreda infartsparkeringar. Med tanke på utredningarna om Arlandagrenen och dubbelspårsutbyggnaden måste kommunen säkerhetsställa det framtida ökade infartsparkeringsbehovet. Programområdet bör utökas med den så kallade "Kilen" norr om Centralvägen mellan spåren som ett område lämplig för infartsparkering, i flera plan. Möjlig anslutning kan ske till Centralvägen över spåret. SL förutsätter att de kommer att få möjlighet att påverka detaljplaneringsarbetet när det gäller cykel- och infartsparkering.

I dag trafikeras Roslags-Näsby av Roslagsbanans ersättningstrafik, ett behov även i framtiden. Krav ställs på god framkomlighet för busstrafik. Roslags-Näsby har god tillgänglighet som i framtiden kan få en ännu bättre regional tillgänglighet med en eventuell koppling till Arlanda. I Täby centrum byggs en bussterminal med en begränsad kapacitet. Detta sammantaget gör det viktigt att inte omöjliggöra byten mellan busslinjer och Roslagsbanan vid Roslags-Näsby. Konsekvensen av detta är att det måste finnas plats för hållplatser, vändmöjligheter och en god framkomlighet till och från Roslags-Näsby station. SL ser det som självklart att bussar ska komma så nära stationen som möjligt för kortast tänkbara gångavstånd vid byten. Det är även viktigt att skapa en bra kundmiljö vid bytespunkten.

Ett antal busslinjer finns i närområdet och på gångavstånd finns även bussar vid motorvägshållplatser. Gång- och cykelvägar till SL-trafiken ska utformas säkra, trygga, gena, attraktiva och tillgängliga för personer med funktionshinder. Utformningen ska utgå från ett barnperspektiv.

Hänsyn ska tas till buller från Roslagsbanan men även till stationsbuller. Bostäder mot gator som trafikeras av buss ska utformas så att Socialstyrelsens riktvärden för lågfrekvent buller innehålls i sovrum. Avtal gällande eventuella bullerplank där fastighetsägaren ansvarar för skötseln ska vara påskrivna innan planen antas.

Kommunen bör ta hänsyn till de olika riktlinjer som SL har tagit fram, ex Riplan, Ribuss-08, RiStation, RiTill.

Överlag så är området av stor vikt vilket gör det mycket viktigt att kommunen samråder med SL löpande under hela planeringsutvecklingen för att få en fungerande trafiklösning, tillgänglighet och samhällsutveckling.

Barn- och grundskolenämnden

Ingen erinran

Fortum Värme Samägt med Stockholms stad

Ingen erinran

Försvarsmakten

Ingen erinran

Gymnasie- och vuxenutbildningsnämnden

Anser inte att ärendet berör nämnden.

Kultur- och fritidsnämnden

Ingen erinran

Käppalaförbundet

Käppalatunneln går rakt igenom planområdet. Sprängning, pålning eller borrhning är förbjuden närmare än 12,5 meter på vardera sidan om tunnelns mittlinje och närmare än 7 meter över tunnelns tak. Det åligger entreprenören att säkerställa att dessa gränser inte överträds.

Norrvatten

Norrvattens huvudvattenledning av dimension 600 ansluter i utkanten av aktuella planområdet och berörs endast vid arbeten med den tänkta förbindelsen Roslags-Näsby centrum och Roslagsbanan. Norrvattens rättigheter för ledningen anges i erhållen upplåtelse av ledningsrätt. Ledningsrätten gäller ett område som sträcker sig ca 2,5 m på ömse sidor om ledningens mitt. För arbeten som berör huvudvattenledningen krävs avtal

med Norrvatten om utförandet samt ett godkännande av bygghandlingar och ritningar. När projektering påbörjas av kommande anläggningar, vägar och byggnader m.m. inom eller intill ledningsrättsområdet, ska handläggare på Norrvatten kontaktas.

Polismyndigheten

I detta skede har polismyndigheten inget att tillägga mer än att de önskar att ett brottsförebyggande tänkande finns med i detta tidiga skede av planering och att det i den slutgiltiga planbeskrivningen bör finnas ett stycke som upptar det brottsförebyggande/trygghetsrelaterade tänkandet. Kanske i form av en rubrik av typen "Bebyggelseinriktade hinder mot brott".

Regionplanenämnden

Roslags-Näsby har kommunens i särklass bästa kollektivtrafikläge. I RUFSS 2010 ingår planområdet i Täby centrum – Arninge regionala stadskärna. Utmärkande för de regionala stadskärnorna är att de har goda förutsättningar att utveckla särskilt hög regional tillgänglighet och fungera som knutpunkter för kollektivtrafiken. Enligt RUFSS 2010 bör marken omkring stationerna i de regionala stadskärnorna användas för stadsbebyggelse med mycket hög täthet. Det är positivt att planeringen påbörjats och områdets ambitioner ligger i linje med intentionerna i RUFSS 2010. Detta motiveras också av att området utgör "porten mot Täby", och därmed den regionala stadskärnan, när man kommer söderifrån. För att dra nytta av den höga tillgängligheten i kollektivtrafiksystemet och möta den stora efterfrågan på bostäder, bör dock det fortsatta arbetet med detaljplanen inriktas mot högre exploateringsstapel än vad som nu föreslås. Betydligt fler bostäder än de i programmet nämnda 600 lägenheterna bör kunna rymmas inom planområdet. Planarbetet bör vidare inriktas mot att i högre utsträckning skapa förutsättningar för lokalisering av verksamheter som kan dra nytta av kommunikationsläget. Det bör också visas tydligare hur områdets funktion som viktig bytespunkt för kollektivtrafiken kan tillgodoses.

Det är viktigt att det fortsatta planarbetet ger realistiska förutsättningar för det i RUFSS 2010 redovisade spårreservatet mellan Häggvik och Roslags-Näsby. Risken är annars att denna spårförbindelse västerut, mot Ostkustbanan och vidare mot Kista, omöjliggörs.

Socialnämnden

Ingen erinran. Socialnämnden förutsätter dock att de aktivt kommer att få medverka i arbetet med planering av bostäder i området och att det skapas möjlighet att bygga äldreboenden eller andra bostäder som nämnden kan komma att ha behov av. Socialnämnden är också intresserad av att medverka i arbetet då nämnden nu bedriver verksamhet i en av de fastigheter som ingår i planområdet.

Storstockholms brandförsvaret (SSBF)

Yttrandet utgör SSBF:s synpunkter med fokus på intressekonflikter med hänsyn till tekniska olycksrisker dvs sådana olycksrisker (brand, explosion, utsläpp av farliga ämnen) som kan kopplas till industrianläggningar, transportsystem och kemikalier.

För att möjliggöra att olycksrisker beaktas i planens utformning rekommenderar SSBF att i programskedet och behovsbedömningen identifiera var konflikt råder och vilken typ av konflikt som är aktuell på samma sätt som beskrivs i bilaga 4 i förordningen om miljökonsekvensbeskrivningar. Detta innebär, utifrån ett olycksriskperspektiv, att ta hänsyn till vilka typer av olycksscenarioer som kan bli aktuella för de riskobjekt som identifierats samt till vilken riskexponering som dessa kan antas generera. Underlag för dessa bedömningar kan utgöras av t ex riskanalyser/bedömningar upprättade för liknande verksamheter, riktlinjer upprättade av länsstyrelsen etc.

SSBF anser att en systematisk hantering enligt ovan bör genomföras för de riskobjekt som identifierats samt för risker förknippade med den intilliggande Roslagsbanan inklusive en eventuell utbyggnad av Tvärbanan. SSBF vill också betona vikten av att framkomlighet och bärighet för brandförsvarets fordon beaktas, särskilt på innergårdar med underliggande garage, samt att brandvattenförsörjningen i området tryggas.

SSBF medverkar gärna i den fortsatta processen och bistår om eventuella oklarheter råder utifrån ovanstående.

Svenska kraftnät

Ingen erinran

TeliaSonera Skanova Access AB

TeliaSonera Skanova Access AB har både luft- och markförlagda ledningar samt kabelbrunnar inom området (till yttrandet har karta med markledningarna bifogats). Skanova önskar dels att så långt som möjligt behålla de befintliga teleanläggningarna i deras nuvarande lägen, dels att u-område bildas. Tvingas Skanova vidta undanflyttningsåtgärder förutsätts att den part som initierar åtgärden även bekostar den. Nödvändiga åtgärder i telenät till följd av planförslaget ska framgå av planhandlingarna.

Trafikverket

Roslags-Näsby har ett bra kollektivtrafikläge och är en stor målpunkt. Genom att beaktar behovet av ytterligare cykel- och infartsparkeringar vid viktiga omstigningspunkter och skapa bättre struktur, kan detta underlätta för fler resenärer att åka kollektivt. För att minska bilberoendet, miljöutsläpp och belastningen på vägtransportsystemet är det viktigt att tillgängligheten till kollektivtrafiken är god. En redovisning av bullersituationen och en

analys av hur denna kan påverka läge och utformning av bebyggelsen bör kompletteras handlingarna.

Förtätningen innebär att trafiken inom området ökar, liksom antalet oskyddade trafikanter. Det är av stor vikt att skapa goda förutsättningar för gång- och cykeltrafikanter. Cykelstråken utgör en daglig transportväg för många och en hög säkerhet är av vikt. Behovet av en ny förskola gör att behovet av att beakta barns bristande förmåga att klara biltrafik ställer krav på gaturummet.

Det är väsentligt att tidigt tydliggöra planens konsekvenser med avseende på transportbehovet från de kommande verksamheterna och påverkan på det omkringliggande vägnätet. Framtida trafikallsträng och utbyggnadernas konsekvenser för omkringliggande gatunät bör tydliggöras.

Trafikplatserna Roslags-Näsby och Viggbyholm vid E18 är ursprungligen byggda för vänstertrafik och har stora trafiksäkerhets- och kapacitetsproblem. Trafikverket håller nu på att ta fram en förstudie för trafikplatserna som ett första steg i vägplaneringsprocessen. Projektet finns med i den fastställda långsiktiga infrastrukturplanen. Trafikverket och kommunen bör ha en fortsatt tät kontakt för att samordna och anpassa de olika utbyggnadsprojekten i området.

Vattenfall

Vattenfall har elanläggningar (högspänningsledningar 70 kV respektive 24 kV) i närheten av planområdet. Dessa ledningar är av regionnätstyp och av stor vikt för hela regionens eldistribution. Då ledningarna ligger utanför planområdet så berörs anläggningarna inte. Befintliga elanläggningar måste dock hållas tillgängliga under alla skeden av genomförandet. Vid eventuella schaktningsarbeten nära ledningarna ska kabelutsättning alltid begäras. Om ledningarna behövas flyttas eller byggas om så förutsätter detta att det finns en godtagbar teknisk lösning. Det förutsätter vidare att erforderliga tillstånd erhålles, att exploatören står för alla kostnader för flytt inkl kostnader för tillstånd och rättigheter samt att ett avtal upprättas innan detaljplanen antas.

Fortum Distribution AB

Fortum Distribution AB inkom med yttrande efter programsamrådets slut. Fortum har uppskattat att effektbehovet av el för det i detaljplaneprogrammet tillkommande bostäder och lokaler till ca 3500 kW, vid uppvärmning med fjärrvärme. För detta kommer det att behövas fyra E-områden om ca 7x 7 meter för nätstationer. Lägen för dessa behöver samrådas med kommunen.

Vid E-områden för nätstationer bör man tänka på att avståndet till byggnad, byggnadsdel bör vara minst 8 m med tanke på de elektromagnetiska fälten och försiktighetsprincipen samt brandrisk. Stationen kan även avge ett visst buller. Med fördel kan marken runt E-områden prickas, så att risken att byggnader uppförs för nära nätstationerna förhindras. Genom detaljplaneområdet går ett flertal befintliga elledningar, både högspänning och lågspänning. Vidare finns en befintlig nätstation i området. Behovet av u-områden behöver studeras.

Om det blir aktuellt att flytta eller utföra andra åtgärder av Fortums Distribution AB:s befintliga anläggningar utförs detta efter beställning hos Fortums Distribution AB, och bekostas av byggherre/exploatör.

Ett genomförandeavtal mellan Täby kommun och Fortums Distribution AB bör upprättas med avseende på ledningsförläggning i allmän platsmark m.m.

I övrigt har Fortums Distribution AB inget att erinra mot förslaget.

Föreningar

Cykelfrämjandet Norrortskretsen

Cykelfrämjandet Norrortskretsen upplever det som mycket positivt att cykeltrafikanternas behov kommer att uppmärksammas. De pekar i sitt yttrande på några av de existerande problemen som rör det regionala cykelstråket genom Roslags-Näsby och cykelparkeringen vid stationen.

Cykelvägen längs järnvägen går väster om stationshuset och över den stora parkeringen vid stationen. Den fortsatta cykel- och gångvägen är delvis mycket smal med en förrädisk kurva nära en järnvägstunnel med dålig sikt. Många cyklister väljer istället att fortsätta på den starkt trafikerade Stockholmsvägen, eventuellt på gångbanorna. Söderifrån kommande cyklister mot Ellaområdet väljer att ta av till Stockholmsvägen redan vid kommungränsen för att passera Enhagsvägen endera i trevägskorsningen eller vid något av övergångsställena. Många cyklister mot Näsbydal, Viggbyholm eller längre norrut väljer att korsa järnvägen redan i Enebyberg och fortsätta cykel- och gångvägen mot Östra Banvägen och cykelbanan söder om Täby Centrum. Det största problemet med denna väg är att cyklister som ska vidare norrut måste passera genom strömmen av gående mellan affärshuset och järnvägshållplatsen vid Täby Centrum. Cykelfrämjandet hoppas att de här problemen beaktas i det fortsatta planarbetet trots att de delvis ligger utanför planområdet men alla alternativen används dagligen av många cykelpendlare.

Cykelparkeringen vid stationen i Roslags-Näsby är oftast överbelastad under arbetstid. Den utnyttjas av många som egentligen bor närmare någon av grannstationerna men som ändå föredrar Roslags-Näsby. Det finns alltså redan idag behov av förbättrad cykelparkering. I programförslaget anges att en gång- och cykelpassage kommer att behövas under järnvägen. Här skulle en skyddad cykelparkering av "Malmömodell" kunna anläggas. En sådan föreslås i Trafikverkets samrådshandling för Arninge Resecentrum men där kommer inte finnas behov av cykelparkering förrän en mycket stor utbyggnad av bostäder skett. Däremot finns tillräckligt många cykelpendlare till Roslags-Näsby för att motivera anläggande av ett cykelgarage. Garage med servicefunktion skulle vara extra välkommet eftersom det i dagsläget inte finns någon reparationsverkstad i närheten av Roslags-Näsby.

Danderyds Villaägareförening, genom Sven-Henrik Spens

Täbys planprocess fråntar invånarna i Täby inflytande, en demokratifråga.

Kommunens förslag är ingen skiss till hur programmet ska formuleras. Det är information om området, ägarförhållanden och förutsättningar för ett kommande programarbete. Själva programmet ska tas fram först sedan en arkitekttävling skett och kommunen fått överväga olika lösningar, som de inbjudna arkitekterna kan tänkas föreslå.

Enligt kommunens uppfattning är samrådet med invånarna avslutat innan ens kravspecifikationen till arkitekterna har formulerats färdig. Kommunen ensam ska således styra arkitekterna och därefter ensam avgöra hur programmet ska se ut. Invånarnas synpunkter på hur olika lösningsalternativ ska prioriteras kan därmed inte tas till vara. Det är i själva verket ett minimalt inflytande som kommunen erbjuder sina invånare, jämförelse görs till detaljplanearbete i Mörby Centrum, Danderyds kommun.

Få har haft några invändningar mot att det byggs bostäder i området. Vad alla vill är att det ska bli en bra bebyggelse. Den kommande detaljplanen ska reglera när och hur detta ska ske. En avgörande faktor är hur SL kan medverka till stationsområdets utformning. SL:s mark måste inkluderas, så att arkitekterna får visa alternativ, för att sammansmälta den östra och västra delen av Roslags-Näsby. SL måste få lägga sina synpunkter på hur arkitekterna ska resonera. En vägport får inte vara det enda som kan undersökas. Gränszonen intill befintligt centrum är kritiskt. Fler alternativ bör prövas. Förhandlingar med SL bör också innefatta kapacitetsproblemen och bullerproblemen för Roslagsbanan. Här bör en framtida förlängning av T-bana från Mörby Centrum inkluderas med T-baneuppgång i Roslags-Näsby/Täby Centrum. Inte minst bör kostnader beaktas för både buss och lokaltåg samt T-bana till Täby.

I dag är tunnelbanan den mest attraktiva kollektivtrafiken i Stockholm. Efter 1985 har det varit stopp när det gäller att bygga tunnelbana med argumentet att det är för dyrt. Handelskammaren har tagit fram kostnader för kollektivtrafiken. Med över 45 000

resenärer/dygn, vilket man utan vidare får till Täby, är tunnelbana det absolut billigaste. Att fortsätta bygga ut kollektivtrafiken med hjälp av Roslags-banan, utökad busstrafik och pendeltåg blir både dåligt och dyrt. Att förlänga Röda Linjen till Täby Centrum och vidare till Arninge ger en avsevärt mycket bättre helhetslösning för kollektivtrafiken. I yttrandet finns en illustration över kapital- och driftkostnader år 2009/personkilometer för olika trafikslag.

Genom att dubbelutnyttja parkeringsplatserna i Arninge – infartsparkering på vardagar, kundparkering på helgerna - skulle pendlare kunna lämna sina bilar där och ta tunnelbanan in till stan i stället för att belasta E18. Detta skulle också avlasta Roslags-Näsby och minska behov av bl a parkeringshus.

I arkitekttävlingen blir det viktigt att arkitekterna får tillgång till marknadsvärden på fastigheterna, så att det blir möjligt att bedöma den ekonomiska realismen med de rivningar som föreslås. Värdet av den bygggrätt som kan tillskapas på mark som frigörs måste vara högre än värdet på den byggnad som rivs. Det är viktigt att arkitekternas strävanden följer denna grundregel.

Roslags-Näsby har sin särställning knuten till den kommunala förvaltningen. Delar av förvaltningen kan leva kvar i Roslags-Näsby och kommer då att förstärka lägets tyngd som arbetsområde, jämför tekniska nämndhuset i Stockholm.

Buller från Roslagsbanan är ett stort problem. Föreningen förutsätter att Banlagen och Miljöbalken efterföljs och att Täby kommunen står på drabbade kommunmedborgarnas sida när det gäller bullerproblem. I yttrandet görs referat från Banlagen och Miljöbalken.

Någon grund för antalet bostäder (600) finns inte enligt uppgift. Skulle kravspecifikationen till arkitekterna ställa ett absolut krav på minst 600 lägenheter begränsas möjligheten att hitta bra lösningar. Utred fler nivåer på antalet lägenheter och väg för- och nackdelar inför kommunens beslut om programmet.

Känsligast vad gäller hushöjd måste rimligen vara delen mot villabebyggelse. Svårast ur funktionell synpunkt blir mot centrum. Kravspecifikationen till arkitekterna måste vara klara vad gäller dessa gränssnitt.

Det råder stor överkapacitet på butiksytor i nordostkommunerna. Närheten till andra stora centrum gör det i det närmaste omöjligt att skapa en stark detaljhandels- och serviceverksamhet i Roslags-Näsby. Det är kanske profilen som arbetsområde, kanske studentlägenheter och resecentrum som Västra Roslags-Näsby ska försöka göra till sin särart.

Det är bra att detaljplanearbetet startas med ett program. Samrådsförfarandet har hittills inte varit helt lyckat. Realistiska tidsramarna för projektet måste tas fram så att alla berörda hinner ta del av informationen. Rättvisa och offentliga ekonomiska kalkyler måste genomföras där både värdet av befintlig bebyggelse, kollektivtrafikkostnader samt miljökostnader för skattebetalare i kommunen beaktas. Hänsyn över kommungränserna borde vara en självklarhet i alla dessa frågor. Föreningen yrkar att få ta del av kravspecifikation inför arkitekttävlingen, att de hålls uppdaterade samt att samrådet som nu genomförts ska återupptas efter det att arkitekternas förslag levererats och före kommunens beslut om program. Byggnadsnämndens ordförande utlovade en förlängning av remisstiden vid samrådsmötet den 12 augusti 2010. Detta kunde då förslagsvis ske samtidigt för att vinna tid.

Näsby Fastighetsägareförening, daterat 2010-08-26 genom Hans Enflo, Agne Hansson och Örjan Kähre, daterat 2010-09-30 genom Ulf Lundman, Hans Enflo och Ann Leijen

I yttrande daterat 2010-08-26 framförs följande synpunkter:

Programmet som presenterades på samrådsmötet kan inte ses som ett färdigt förslag utan mer som en sammanställning av information om området för ett kommande programarbete. Själva programmet ska uppenbarligen tas fram först sedan en arkitekttävling skett. Enligt mötesarrangören är då samrådet med invånarna redan avslutat och det alltså redan innan kravspecifikationen till arkitekterna har formulerats färdigt. Invånarnas synpunkter på hur olika lösningsalternativ ska prioriteras kan därmed inte tas till vara och invånarnas inflytande närmast minimalt. Kommunen bör bjuda in till ytterligare samråd efter det att arkitekttävlingen avslutats.

Få har haft några invändningar mot att det byggs bostäder i området. Vad alla vill är att det ska bli en bra bebyggelse. En mycket avgörande faktor är hur SL kan medverka till stationsområdets utformning. SL:s mark måste inkluderas, så att arkitekterna får visa alternativ, för att på ett bra sätt sammansmälta den östra och västra delen av Roslags-Näsby. SL måste få lägga sina synpunkter på hur arkitekterna ska resonera. En tunnel under järnvägen får inte vara det enda förbindelsealternativet som kan undersökas. Eftersom gränszonen intill det befintliga centrumet är kritiskt måste fler alternativ prövas.

Roslags-Näsby besitter Täbys bästa kollektivtrafikläge. Utrymmena för bilparkeringar är av stor betydelse. En önskvärd dimensionering av nya parkeringar kan vara ca 1.500 bilplatser, vilket på denna begränsade yta kräver p-platser i flera plan. Prioritering av cykelparkering före bilplatser anses olycklig.

De kartbilder som finns över trafikbullrets utbredning saknar klar markering av programområdet, varför bullerproblemet omfattning riskerar att underskattas. Det är inte

otroligt att mer än 35% av planområdet är bullerstört. En reduktion av bullret skulle ev kunna ske med avskärmning i form av garage utmed järnvägen och Centralvägen/Enhagsvägen.

Det finns inte någon grund för siffran 600 lägenheter och fördelningen av olika lägenhetsstorlekar har inte angetts. Om dessa förutsättningar inte specificeras får arkitekterna ännu mindre att gå på när de ska utforma sina förslag. Rimligare vore att låta utreda fler nivåer på antalet lägenheter och sedan väga för- och nackdelar av dessa inför kommunens beslut om programmet.

Känsligast vad gäller hushöjd måste rimligen vara delen mot villabebyggelse. Svårast att finna en funktionell lösning blir mot järnvägsområdet som delar stadsdelen mitt itu. Kravspecifikationen till arkitekterna måste bli tydlig vad gäller dessa gränsområden.

Det råder stor överkapacitet på butiksytor i nordostkommunerna. Närheten till andra stora centrum gör det i det närmaste omöjligt att skapa en stark detaljhandels- och serviceverksamhet i Roslags-Näsby. Föreningen ifrågasätter hur Västra Roslags-Näsby med rimliga insatser kan erhålla sin profil som ett integrerat arbetsområde, resecentrum och bostadsområde.

Roslags-Näsby har sin särställning knuten till den kommunala förvaltningen. Stora delar av kommunens förvaltning kan mycket väl leva kvar i Roslags-Näsby och kommer då att förstärka betydelsen som bl a arbetsområde.

I arkitekttävlingen blir det viktigt att arkitekterna får tillgång till aktuella marknadsvärden på fastigheterna, så att det blir möjligt att bedöma den ekonomiska realismen med de rivningar som föreslås. Värdet av den byggrätt som kan tillskapas på mark som frigörs måste vara högre än värdet på den byggnad som rivs. Det är viktigt att arkitekternas strävanden följer denna grundregel. Även de ekonomiska konsekvenserna av en rivning av kommunförvaltningsbyggnad, nybyggnation, utflyttning av personal och verksamheter samt områdets minskade attraktionskraft då en av kommunens största aktörer försvinner måste utredas.

Kommunen avser att starta förhandlingar med byggföretag och potentiella fastighetsägare i ett skede som ligger före fortsatta samråd om detaljplanen. Det är samma olämpliga förfarande, som låste situationen i kvarteret Maskrosen. Köparpartens intresse är att göra en lönsam affär på exploateringen, men detta vinstintresse kan göra att förhandlingarna till alltför stor del kommer att styra själva planarbetet. Det är visserligen bra om fastighetsbranschens företag kommer med förslag, men dessa ska då lämnas på ett sådant

sätt att förslagen kan offentliggöras och diskuteras bland invånarna innan förslagen påverkar detaljplanen eller några avtal tecknas.

Det är glädjande att planarbetet denna gång startas med ett program. För invånarna är det av värde att i ett tidigt skede kunna uttrycka önskemål och synpunkter. Detta kräver engagemang och kan uppnås om invånarna känner att processen ger en reell möjlighet till inflytande. Samrådsmötet var en början men det som framkom visar också på nödvändigheten av en fortsatt dialog, för än finns det mycket som är outrett, exempelvis gällande bebyggelsen och kommunikationer.

Föreningen kommer att starta en debatt om Västra Roslags-Näsby. Synpunkterna sammanfattas vid föreningens höstmöte.

Det har skapats ett stort engagemang för planärendet och det är i allas intresse att det tillvaratas på ett konstruktivt sätt. Föreningen yrkar dels på att de får ta del av kravspecifikationen inför arkitekttävlingen, dels att samrådsarbetet återupptas efter det att arkitekternas förslag levererats och före kommunens beslut om slutgiltigt program.

I yttrande daterat 2010-09-30 framförs följande synpunkter:

Den kommande arkitekttävlingen bör grundas på mer framåtsyftande förutsättningar än volymanvisning om att bygga minst 600 lägenheter. Föreningen motsätter sig inte antalet lägenheter, men oroas av bristen på uttalat mål för vad man vill uppnå med den nya stadsdelen. I det tävlingsprogram som framtas inför arkitekttävlingen måste fler och tydligare kriterier formuleras. Målet måste vara att arkitekternas arbete ska mynna ut i förslag, som kan ge den blivande stadsdelen en attraktiv särprägel. Nedan sammanfattas de grundläggande funktioner och krav, som föreningen anser att tävlingsprogrammet bör formas kring.

- Den nya stadsdelen ska ha sin särprägel baserad på tre grundfunktioner: bostäder i väl fungerande stadsmässig miljö, resecenter för Täbybornas arbetsresor och arbetsplatser för kommunal förvaltning och andra tjänsteverksamheter.

- Bullerproblemen i området ska minimeras med bullerdämpande byggnader för bilparkering och andra lämpliga verksamheter längs banvallen och Centralvägen.

- Tillskott med barn i olika åldrar ska tas väl omhand. En skola måste finnas i den nya stadsdelen.

- Parkeringar för arbetsresor är en avgörande del i funktionen som ett fungerande resecenter. Det goda kollektivtrafikläget måste kunna utnyttjas av alla Täbybor.

- Stationsområdets utformning är kritisk. Östra och Västra Roslags-Näsby ska knytas samman, vilket torde förutsätta en planskild lösning, som bör utformas så att även en trygg passage över Östra Banvägen kan åstadkommas.

- Tävlingsprogrammet bör innehålla uppgifter om respektive fastigheters ungefärliga marknadsvärde, med och utan byggnader. Med tillgång till sådana värden kan de tävlande själva bedöma i vad mån en föreslagen rivning kan motiveras ekonomiskt. Byggnader, vars funktion passar in i den nya stadsdelens särart, bör bevaras om deras värde inklusive mark överstiger vad marken kan inbringa vid annan bebyggelse (netto efter kostnader för rivning och evakuering).

- Av dessa förutsättningar följer att kommunhuset från 1973 kan visa sig värt att bevara. Eventuellt kan det säljas till professionell fastighetsägare, som är beredd att låta kommunen hyra ytor för sådan förvaltning som ej behöver flyttas till Täby Centrum. Det nya kommunhuset i Täby Centrum kan därmed bli åtskilligt billigare, genom att byggas i mindre skala och inriktas på representation och publika funktioner.

Täby Föreningsråd, genom Johan Taube

Täby Föreningsråd företräder kultur, fritid och friskvård och anser det viktigt att behålla Täby så grönt som möjligt. Planprogrammet bedöms positivt och trevligt men föreningen har efterföljande synpunkter.

Områdets placering med omedelbar närhet till kollektiva förbindelser och parkeringsplatser bör innebära att det kommer att vara attraktivt att ha sin bostad där. Roslags-Näsby centrum kommer att få nytt liv. Den gamla delen av kommunhuset bör bevaras med avseende på dess i viss mån historiska värde. Byggnaden kan byggas om till att innehålla hyreslägenheter. Spontanlekplatser saknas inom bostadsområdet. Med tanke på att det är rimligt att anta att ett flertal av bostäderna kommer att bebos av barnfamiljer är det rimligt att planera för detta. Avståndet till Enhagsparken är ringa men till Konvaljeparken kommer man enbart efter att ha korsat järnvägen. Därför och med avseende på förtätningen bör övervägas om inte en tunnel under eller bro över Roslagsbanan är lämplig och ett gott bidrag till att minska eventuella olyckstillbud. Det vore lämpligt att planera för någon form av centralsugsanläggning för att därigenom minska på dieselavgaser och onödig körning inom bostadsområdet.

Täby Hembygdsförening, genom Lothar Lammertz och Åke Arell

Det är välgrundat att riva kommunalhuset och frigöra området för bostadsbebyggelse. Föreningen uppskattar att det gamla kommunalhuset föreslås behållas och ser fram emot resultatet av arkitekttävlingen. Samrådstiden har varit för kort. Samråds- och utställningsutskick ska ske under tider då berörda finns tillgängliga och har möjlighet att lämna yttranden.

Övriga

Yttrande 37

Korsningen Enhagsvägen- Stockholmsvägen föreslås tas bort och istället dras Stockholmsvägen om och ansluter till Stationsvägen i höjd med det nuvarande kommunhuset. Stockholmsvägen och Stationsvägen ges en utformning som möjliggör busstrafik. På så sätt kan området trafikeras av bussar till Arninge och Kista. Nya busshållplatser anordnas i korsningen Stationsvägen/Stockholmsvägen.

Utmed Roslagsbanan finns en gång- och cykelförbindelse till Tibble hållplats. Vid utbyggnad av dubbelspår kan den behöva flyttas något, förslagsvis till Stockholmsvägen. När de nya tillfartsvägarna till Täby Centrum tas i bruk finns det möjlighet att ta delar av gatan i anspråk för gång- och cykelbanor. Gång- och cykelförbindelsen ansluts till Stationsvägen och vidare genom planområdet. En planskild korsning anläggs i korsningen Enhagsvägen/Stockholmsvägen.

För att anpassa bebyggelsen till omkringliggande villabebyggelse bör husen begränsas till fem våningar. De delar av husen som vetter mot Stockholmsvägen och Stationsvägen bör innehålla handel i bottenvåningen. Samtliga bostäders parkering bör ske i parkeringsgarage under bostadsbebyggelsen.

Cykelparkeringar bör förses med tak.

Yttrande 38

Trafiken på Gamla Norrtäljevägen genom Enebyberg riskerar att öka ganska mycket, även tillfälligt under byggtiden. Det är mycket viktigt att trafiken på Gamla Norrtäljevägen (och hela Enebyberg) inte ökar. På Gamla Norrtäljevägen ligger förskolan Krubban och många barn behöver korsa vägen. Därför vore det bra om det inte byggs någon utfart från området mot Gamla Norrtäljevägen. Ett mycket bättre alternativ är att leda trafik via Enhagsvägen som kantas av lätt industri och affärsrörelser.

Yttrande 39

Det är inte beskrivit vilken byggnadstyp kommunen har tänkt prioritera och hur dessa bostäder ska fördelas. I kommunen finns ett stort behov av trygghetsboende och det saknas mindre lägenheter för studenter.

Att sälja mark under pågående planprocess riskerar att låsa alternativen eftersom en exploatörs planer kommer att prioriteras och det återstående samrådet blir meningslöst, jämför kvarteret Maskrosen. Det är kommunens ansvar att reservera tillräckligt många bostäder för både pensionärer och studenter. Att planera byggande av dessa boende gynnar servicen för både Östra och Västra Roslags-Näsby.

Det är viktigt att bevara grönytan mellan kommunhuset och Smedjevägen samt fullvuxna fina träd eftersom området saknar grönska.

Mosstorpsparken är hotad av bebyggelse. Där vill kommunen bygga en parkeringsplats. Dessutom har Maskrosen 1 blivit lovad för exploatering. Majoriteten i kommunhuset har godkänt att bebyggelsen expanderar till en del av Mosstorpsparkens mark. XXX undrar om hänsyn ska tas till den ekologiska aspekten eller om vi som vanligt ska nonchalera kvaliteten i vår livsmiljö och bara förvandla mark till pengar.

XXX anser att det inte bara ska vara förslagslämnarna i arkitektävlingen som ska bedöma vad som ska bevaras respektive rivas vad gäller befintlig bebyggelse. Att den nya delen av kommunhuset rivs blir ingen stor förlust. Den gamla delen är viktig att bevara och kan exempelvis fungera som en representationslokal eller ett informations- och kulturcenter. Det är fel att riva Blåklinten 1 och de boende bör tillfrågas. Den stora gula villan väster om Stockholmsvägen bör bevaras då den tillhör den kulturella aspekten. Fastigheten skulle kunna fungera som bageri och gammaldags konditori omgiven av grönska. Det är inte fel att ha lite ambition med den lokala politiken för att skapa en harmonisk och gynnsam utveckling. Det behövs också ett ungdomskafé då det idag saknas lokal eller mötesplats för ungdomar i Roslags-Näsby. De fastigheter som ägs av SL har ingen dominerande karaktär. Det är ändå viktigt att bevara dem då de har ett kulturvärde som tillhör Roslags-Näsby stationssamhälles historia, under en tid då tågtrafiken var en viktig funktion för ett välfungerande samhälle. Något som borde vara lika viktigt idag.

XXX undrar när kommunen ska börja bygga med miljövänliga och bra byggnadsmaterial. Det är här ett lämpligt tillfälle att lägga tyst asfalt på de närmaste högtrafikerade vägarna.

Alldeles för länge har kommunen ignorerat frågan om den konstanta ökningen av ljudnivån i Västra och Östra Roslags-Näsby. Ljudnivån som påverkar och försämrar livskvaliteten har ökat dramatiskt de senaste 15 åren i Täby. Västra och Östra Roslags-Näsby är extremt utsatta. Det har blivit ännu värre eftersom flygbullret har flyttat till Täby. XXX undrar om kommunen ska agera effektivt eller låta bli. Ekonomiskt kommer det att påverka värdet av mark och fastigheter. Flygtrafiken skapar stress och ohälsa och luftkvaliteten kommer att bli sämre. Flygfotogen är väldigt giftig och tyngre än bensin. XXX frågar sig hur vi ska marknadsföra vår kommun om vi expanderar.

Yttrande 40

Förskolan Krubban ligger direkt invid Gamla Norrtäljevägen, 200 meter från exploateringsområdet. Förskolan lider idag av höga bullernivåer från trafiken på Gamla Norrtäljevägen och den avsevärda risk som övergångsstället utanför förskolan innebär. En lämpligare hastighet på Gamla Norrtäljevägen vore 30 km/h, åtminstone utanför förskolan. Det finns inte heller några trafikljus vid övergångsstället.

Exploateringen av Västra Roslags-Näsby riskerar att öka trafiken på Gamla Norrtäljevägen genom Enebyberg, även på grund av själva bygget.

Det är mycket viktigt att trafiken på Gamla Norrtäljevägen (och hela Enebyberg) inte ökar. Det vore bra om det inte byggs någon utfart från Västra Roslags-Näsby till Gamla Norrtäljevägen. Ett bättre alternativ är att leda trafiken via Enhagsvägen som till skillnad från Gamla Norrtäljevägen kantas av lätt industri.

Yttrande 41

XXX son går på en förskola längs Gamla Norrtäljevägen i närheten av programområdet. Oro uttrycks över att det i samband med byggnationen och senare boende i det nya området kommer öka trafiken på Gamla Norrtäljevägen och därigenom att bullret kommer bli större. I dag är den lättaste vägen upp på Enebybergsvägen via Gamla Norrtäljevägen då den alternativa vägen är Enhagsslingan där framkomligheten är svår. In- och utfart bör ligga mot Enhagsslingan och vägen bör utrustas med trafikljus/rondell.

Yttrande 42

Det är mycket viktigt att trafiken på Gamla Norrtäljevägen (och hela Enebyberg) inte ökar. Exempelvis vore det bra om utfart inte byggs mot Gamla Norrtäljevägen. Gamla Norrtäljevägen kantas nästan enbart av villor som redan är allvarligt störda av buller från befintlig trafik. Dessutom finns en förskola direkt invid vägen och ett antal villor med utfart direkt mot Gamla Norrtäljevägen. Detta bidrar till att vägen är olämplig för genomfartstrafik. Ett bättre alternativ är att leda trafik via Enhagsvägen som kantas av lätt industri.

Yttrande 43

Den arbetsordning som beskrivs i programhandlingen stämmer ej med lagstiftarens intentioner vid tillkomsten av plan- och bygglagen. Lagstiftaren förutsätter att en dialog ska äga rum men kommuninvånarna erbjuds endast att lämna synpunkter på det redan upprättade programmet. Historiskt sett betyder det att inga synpunkter beaktas. Karlberg kräver att programfasen avslutas med program som föregåtts av en dialog där för- och nackdelar fått ställas mot varandra. Det är i programfasen som mycket läggs fast och under samrådsmötet var det många frågor som inte hade svar vilket är naturligt i ett tidigt skede

men det är inte acceptabelt att undvika samråd om dessa frågor genom att inte avsluta programsamrådet med ett program utan istället gå vidare med nästa fas. Programmet är en mycket viktig handling som om den kommer fram på ett riktigt sätt och med hög kvalitet kommer att avsevärt förenkla den kommande processen och minska riskerna för överklaganden. För att ge synpunkter på programskriften behövdes input från samrådsmötet. Detta lämnade endast 12 dagar för att producera synpunkter. Det är för kort tid. Programsamrådet ska fortsätta till dess ett slutligt detaljplaneprogram föreligger.

Vid samrådsmötet framkom att ingen ekonomisk bedömning gjorts av värdet av de befintliga byggnaderna som avses att rivas. För kommunalhuset angavs att det skulle rivas för att "någon sagt att det skulle bli dyrt att reparera". Det behövs mer än så för att förstöra det kapital som finns i befintliga byggnader. Eftersom kommunalhuset är "uthyrt" till 100% representerar det ett stort värde. Kommunen har spenderat pengar på en tävling om ett nytt kommunalhus innan frågan om användningen av det befintliga kommunalhuset avgjorts. Vidare måste PBL:s och MB:s föreskrifter om god hushållning beaktas. Det kan inte anses förenligt med god hushållning att riva väl fungerande byggnader.

Även danska, finska och/eller norska arkitektkontor ska bjudas in till arkitekttävlingen då de har erfarenhet av större självständighet än svenska kontor. Tävlingen bör omfatta förslag med olika bevarandegrad av befintlig bebyggelse.

Kommunalhuset placering i Roslags-Näsby ger god tillgänglighet för invånarna. Denna fördel kan ej bortses ifrån. Infartsparkeringar är viktiga och bör behållas. Det bör också övervägas att reservera parkeringar för Täbys invånare på samma sätt som Danderyd gjort för sina.

Yttrande 44

Det är mycket viktigt att trafiken på Gamla Norrtäljevägen (och hela Enebyberg) inte ökar. Exempelvis vore det bra om utfart inte byggs mot Gamla Norrtäljevägen. Gamla Norrtäljevägen kantas nästan enbart av villor som redan är allvarligt störda av buller från befintlig trafik. Dessutom finns en förskola direkt invid vägen och ett antal villor med utfart direkt mot Gamla Norrtäljevägen, vilket bidrar till att vägen är olämplig för genomfartstrafik. Ett bättre alternativ är att leda trafik via Enhagsvägen som kantas av lätt industri.

Yttrande 45

XXX sympatiserar i högsta grad med att det blir bebyggelse av flerfamiljshus. Bristerna i Täbys bostadsstruktur anses vara följande: Kommunen har alldeles för liten del hyresrätter, en upplåtelseform som därför bör prioriteras. En mindre del bostadsrätter kan tänkas, där företräde för organisationer och/eller företag där bostadskooperativa idéer inom bostadsbyggandet och kommande drift är vägledande för planering och drift av bostäder.

Behovet av lägenheter i form av servicebostäder för äldre och medborgare med olika handikapp bör också vara en prioriterad del. Detta gäller oavsett upplåtelseformen och bör liksom ovanstående idéer tas med vid ett senare anbudsförfarande. Det är troligen också ett bra handlingsätt att låta kommunala pensionärs- och handikappsråd lämna synpunkter innan ärendet via socialnämnden återförs till stadsbyggnadssidan. Det är viktigt att synpunkterna kommer in i god tid.

Yttrande 46

Antalet parkeringsplatser behöver fördubblas. Eftersom Roslags-Näsby station har ett stort upptagningsområde är det viktigt att det finns tillräckligt stor infartsparkering så att det inte blir platsbrist. Idag är parkeringen på vardagar full vid ca 07.30.

Yttrande 47

XXX hoppas att kommunen inser nyttan av infartsparkeringarna. Antagligen är efterfrågan omätbar, men att lägga några snygga parkeringshus i anslutning borde vara självklart. Många betalar hellre en parkeringsavgift än att få böter de dagar parkeringen är full.

Yttrande 48

Trafiken på Gamla Norrtäljevägen genom Enebyberg riskerar att öka, även tillfälligt av själva byggarbetet. Detta är ett problem då vägen kantas av villor och en förskola. Olycksrisken är redan idag stor då hastighetsbegränsningen 50 km/h oftast inte följs och det enbart finns ett övergångsställe med trafiksignal.

Det vore bra om det inte byggs någon utfart mot Gamla Norrtäljevägen. Ett bättre alternativ är att leda trafiken via Enhagsvägen som kantas av lätt industri och att komplettera korsningen Enhagsvägen-Enebybergsvägen med en trafiksignal alternativt bygga en rondell i korsning.

Yttrande 49

Hänsyn till omkringliggande villaområden bör tas genom att husen närmast villaområdet ska vara låga (högst tre våningar) och att husen successivt blir högre ju närmare Enhagsvägen/Centralbron respektive järnvägen de ligger. Detta stämmer även med områdets markhöjdförhållanden.

Planområdet bör helt eller till största delen bebyggas med studentbostäder då det råder stor brist på dylika bostäder. Området ligger lokaliseringmässigt bra till. Studentbostäder medför fördelar beträffande trafiken då få studenter, i förhållande till vanliga hyresgäster, åker bil. Idag råder platsbrist på Roslagsbanans tåg i rusningstrafik. Vanliga hyresgäster skulle öka trängseln i rusningstrafik och Sundström ifrågasätter om tågen har plats för

ytterligare 1200 personer. Studenter reser dock vid olika tider under dagen varför de i mindre grad ökar trängseln.

Om planområdet helt upplåts för studentbostäder erfordras inga dag- och fritidshem eller skolor, vilket måste tillses vid vanliga bostäder.

Vid samrådsmötet uppgavs att det skulle behövas ytterligare ett daghem. En av deltagarna i mötet omvittnade att det inte fanns plats för ytterligare barn i den i östra Roslags-Näsby belägna skolan. Frågan om platser på fritidshem berördes inte.

Biltrafiken på Gamla Norrtäljevägen kommer att öka, särskilt den tunga trafiken. Vid Gamla Norrtäljevägen (i Danderyds kommun) ligger daghemmet Krubban. Dess lekområde vetter mot Gamla Norrtäljevägen. Daghemmet är redan nu utsatt för buller och emissioner. Olägenheter får inte öka. Föräldrarna arbetar för att 30 km/h ska införas.

Yttrande 50

Det är trevligt att något görs med den ganska ostrukturerade men troligen värdefulla marken. Större hänsyn bör dock visas omkringboende, och då även de i Enebyberg, Danderyds kommun.

På Gamla Norrtäljevägen är hastigheten begränsad till alldeles för höga 50 km/h vilket innebär att trafikbuller och trafikrisker är ett allvarligt problem för boende och förskola. Byggnationen av Västra Roslags-Näsby riskerar att öka på grund av byggtrafiken och av de nyinflyttade samt kanske en utökad infartsparkering. Byggtrafik bör dirigeras via Enhagsvägen. Därtill är det viktigt att inte bygga en påfart från området till Gamla Norrtäljevägen.

Hela södra och merparten av västra delen av området ligger invid ren villabebyggelse. Hänsyn bör tas så att det blir en naturlig övergång mellan områdena, det vill säga inte för höga hus närmast villorna och kanske inte så höga hus överhuvudtaget i området.

Det kommer med stor sannolikhet att behövas en förskola. Den kunde lämpligen placeras som en egen byggnad i sydvästra hörnet där det finns naturliga grönytor. Därmed kan en mjukare övergång fås mellan flerbostadshusen och villaområdet. En eventuell livsmedelsbutik och andra liknande serviceverksamheter torde passa bäst så nära station som möjligt.

Cykelparkering förutsätts byggas vid stationen som till skillnad från befintlig cykelparkering täcker behovet och tar höjd för framtida cykelparkeringsbehov. Bilresandet bör dämpas till förmån för kollektivtrafik och cykel.

Kommunen föreslås som en integrerad del av exploateringen presentera en plan för utveckling av de få och små grönområdena längs norra sidan av Enhagsvägen samt Mosstorpsparken. Detta i syfte att göra de nybyggda bostäderna mer attraktiva.

Yttrande 51

I ett läge när övriga kranskommuner bygger ut sina infartsparkeringar är det lite besynnerligt att Täby inte har en uttalad målsättning när det gäller en av kommunens knutpunkter längs Roslagsbanan. Om en konsekvens av planens genomförande skulle bli att infartsparkeringarna minskar i omfattning innebär detta en mycket betydande miljöpåverkan som går stick i stäv med både de nationella och regionala strävandena att minska CO₂-utsläppen. En minskning av infartsparkeringarnas omfattning leder till ökad biltrafik då tillgängligheten till Roslagsbanan minskar. Målsättningen borde vara att öka infartsparkeringarnas omfattning för att underlätta arbetsresande med allmänna kommunikationer.

STADSBYGGNADSKONTORETS KOMMENTARER

Programsamråd och arkitektävling

Program, programsamrådstid och syftet med samråd

Syftet med programmet är att i ett tidigt skede redovisa utgångspunkter och mål för detaljplanen. Syftet med samråd är att kommunen ska få tillgång till kunskap och synpunkter och berörda ska få möjlighet till insyn och påverka. Kommunen kommer att fortsätta samråda med kommunens invånare och verksamhetsutövare under samråds- och utställningskedet och även då kommer det att vara möjligt att lämna synpunkter på förslaget. Vad gäller synpunkterna på för kort programsamrådstid förlängdes tiden från 30 augusti till 30 september 2010.

Arkitektävling

En arkitektävling är inte en del av den formella planprocessen utan en möjlighet för kommunen att få inspiration och förslag på hur området kan användas. Under juryarbetet ställdes arkitektförslagen från tävlingen ut i kommunhuset och biblioteket och det fanns möjlighet att lämna synpunkter på förslagen. Det framgick dock av informationen vid utställningarna att inkomna synpunkter skulle förmedlas till jurydeltagarna och att det var juryn som utsåg en vinnare av tävlingen. I juryn till tävlingen satt representanter från Sveriges arkitekter, representanter från stadsbyggnadsnämnden och tjänstemän från stadsbyggnadskontoret. Arkitektävlingen påbörjades efter programsamrådstidens slut.

Inkomna synpunkter från programsamrådet och strukturen från det vinnande förslaget från arkitekttävlingen och resultaten från ett antal utredningar, ligger till grund för det samrådsförslag som nu tagits fram.

En av kvaliteterna i det vinnande förslaget i arkitekttävlingen var just att många befintliga byggnader sparats vilket går att utläsa från juryns utlåtande från tävlingen. Beslut om att bygga ett nytt kommunhus togs först år 2012, efter att arkitekttävlingen var avslutad.

Antal bostäder i området

Uppskattningen om området skulle kunna rymma ca 600 nya bostäder har gjorts med stöd av ett antal tidigare arkitektförslag som tagits fram för området. Projektets omfattning, dvs ca 600 nya bostäder, arbetades sedan in i kommunens dåvarande verksamhetsplan. Verksamhetsplanen är kommunfullmäktiges instrument för att styra och följa upp kommunens verksamhet och ekonomi. Verksamhetsplanen tillsammans med kommunens översiktsplan är kommunens verktyg för att t.ex. planera utbyggnaden och utvecklingen av kommunen. Kommunfullmäktige beslutar om båda dessa dokument. Området är också utpekat som ett utbyggnadsområde i kommunens översiktsplan. I den Regional Utvecklingsplan För Stockholms län (RUF) ingår området som en del av den regionala stadskärnan.

Utgångspunkt för samrådsförslag till detaljplan har varit det vinnande förslaget från arkitekttävlingen och förutsättningen att området ska rymma ca 600 bostäder.

Tävlingsförslaget innehöll ca 800 lägenheter och efter bearbetningen föreslås ca 800 lägenheter möjliggöras i området. I kommunens verksamhetsplan 2013 (nuvarande verksamhetsplan), budget för 2013 med plan 2014-2015 anges att området bedöms rymma ca 800 lägenheter.

Befintlig bebyggelse och verksamheter i området

När programsamrådet genomfördes var det oklart hur många av de befintliga byggnaderna som skulle vara kvar. Kommunfastigheter som förvaltar kommunens fastigheter i området har haft dialog med de verksamheter och boende som kommer att bli berörda av föreslagen utbyggnad.

Kommunen har, sedan tävlingen avgjordes, genomfört en antikvarisk utredning. Resultaten från den antikvariska utredningen, innehållet i tävlingsförslaget och dialoger med kommunens andra verksamheter och förvaltningar samt politiker har inneburit att följande byggnader föreslås vara kvar; flerbostadshus på Blåklinten 1, den gamla delen av kommunhuset och en del av gamla elverket. Några verksamheter kommer dock att behöva

flytta från området för att ge utrymme åt den föreslagna utbyggnaden och annan utveckling av området.

Kommunen har även haft dialog med SL gällande utvecklingen av SL:s fastighet och byggnader i området. De gamla stationshusen kommer i den nya föreslagna strukturen för området att hamna på ytor som föreslås utgöra gata och ytor för infartsparkering varför stationshusen inte föreslås bibehållas.

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

Föreslagen bebyggelse - användning och utformning

Samrådsförslaget möjliggör för ca 800 lägenheter, fördelade i flerbostadshus, radhus och gårdshus. I anslutning till stationen föreslås studentbostäder, handel och kontor och i den sydvästra delen föreslås en förskola kombinerad med vård- och omsorgsboende. I anslutning till vård- och omsorgsboendet föreslås även ett trygghetsboende.

Inom Västra Roslags-Näsby föreslås även ca 200 st infartsparkeringar, ca 400 st infartsparkeringar för cykel samt nya hållplatslägen för buss i anslutning till Roslagsbanans station. Ytterligare ca 100 st infartsparkeringar kommer att föreslås på östra sidan av Roslagsbanan. Föreslagen infartsparkeringen vid Östra Banvägen hanteras inom ramen för arbetet med planeringen av utbyggnaden av dubbelspår på Roslagsbanan.

Efter samråd tidens slut planerar kommunen att gå ut och sälja marken i området till olika exploitörer. Eventuellt kommer även SL att gå ut och sälja sin mark.

Handel, service och kontor

Täby centrum ligger på ett avstånd om 1 km från Västra Roslags-Näsby och någon större handelsetablering föreslås inte i området. Visionen är att Västra Roslags-Näsby ska vara en levande stadsdel varför bostadsbyggnaderna i delar av området föreslås rymma lokaler för

olika typer av verksamheter. I anslutning till Roslagsbanan föreslås även ett mindre område för handel och kontor. Det gamla elverkshuset föreslås även i fortsättningen inrymma kontor.

Olika boende

Stadsbyggnadskontoret har under planarbetets gång haft kontinuerlig dialog med Social och omsorg och Kommunfastigheter för att klargöra vilka behov som föreligger i kommunen. I förslaget eftersträvas blandade lägenhetsstorlekar och det föreslås både studentlägenheter så väl som vård- och omsorgsbostäder och trygghetsboende i området. För området har även ett hållbarhetsprogram tagits fram där ett av fem fokusområden i programmet omfattar social hållbarhet där t.ex. *Mångfald i bebyggelsen och bland människor* är ett av målen som kommunen vill att område ska uppfylla när det är utbyggt.

Kommunen kommer att gå ut och sälja marken till olika exploatörer efter avslutat samråd. Exploatörerna ska då bl.a. visa på hur de tänker uppnå målen i hållbarhetsprogrammet. Området föreslås innehålla bostadsrätter men även hyresrätter i form av studentbostäder och trygghetsbostäder.

Antal våningar

I förslaget är bebyggelsen trappad mot väster och söder för att möta befintliga villaområden. Mot väster och söder föreslås därför bebyggelsen uppföras i högst tre våningar medan bebyggelsen förslås vara högre, två till tio våningar och även 15 våningar, runt stationen, Enhagsvägen och Centralvägen. Utifrån förslaget antal våningar i området har en sol- och skuggstudie tagits fram, läs under rubriken *Störningar och risker*.

Behov av förskola/skola

Enligt uppgifter från Barn- och grundskola kommer den planerade utbyggnaden leda till behov av en ny förskola i området. En ny förskola föreslås placeras ihop med ett nytt vård- och omsorgsboende i den sydvästra delen av området. Enligt uppgifter från Barn- och grundskola bedöms behovet av grundskola klaras genom en utbyggnad av befintliga skolor i närområdet varför ingen skola planeras i området.

Trafik

Västra Roslags-Näsby ligger i ett av kommunens bästa kollektivtrafiklägen. I förslaget hållbarhetsprogram, som tagits fram efter programsamrådet, och som utgör en bilaga till detaljplanen, är ett fokusområde Hållbara Transporter. De mål som anses vara viktigast för att Västra Roslags-Näsby ska kunna erbjuda hållbara transporter är att: minska transportbehovet, prioritera cykel-, gång- och kollektivtrafik, göra transportsystemet flexibelt för framtiden, integrera transportsystemet i en attraktiv stadsmiljö samt att skapa incitament

för de framtida boende att resa hållbart. Dessa mål, där förbättringar för cyklister och infartsparkeringar finns med, har arbetats in i detaljplanen.

Förslaget innebär förutsättningar för ökat resande med kollektivtrafik genom närheten till Roslagsbanan med dess föreslagna utökad turtäthet och att fler busslinjer trafikeras området och som ansluter till stationsområdet. För ökat resande med cykel föreslås bra cykelbanor som länkas samman med kringliggande cykelstråk, väderskyddad infartsparkering för cyklar och krav på att cykelparkeringar ska finnas i den föreslagna bebyggelsen. Kommunen planerar även att förbättra cykelstråken generellt i Täby utifrån en ny cykelplan som planeras bli klar 2014. För bilar föreslås en, för Täby, låg parkeringsnorm gälla. Vidare finns mål i förslaget hållbarhetsprogram för att genomföra bilpool och laddstolpar för elbilar i området. I framtiden kan området kanske t.o.m. trafikeras av tunnelbana.

Framtida trafikstring

En trafikanalys/flödesanalys har tagits fram för att visa på framtida trafikflöden i området under maxtimme kl 16-17. Området planeras för framtida trafikstringar med prognosår 2030. För prognosåret 2030 beräknas området totalt sett få en större belastning av biltrafik med anledning av exploateringen i Roslags-Näsby samt till följd av en befolkningstillväxt och ekonomisk utveckling i länet.

Trafiken på Centralvägen/Enhagsvägen ökar, men inte exceptionellt mycket, eftersom Centralvägen antas ligga nära sin kapacitetsgräns. En stor del av trafiken till och från Täby centrum väljer därför andra vägar. I Västra Roslags-Näsby påverkas trafiksituationen av de planerade infartsparkeringarna, fler bostäder, verksamheter och en större kollektivtrafikbytespunkt. Den idag befintliga huvudvägen, Gamla Norrtäljevägen, avlastas av en ny planerad parallellväg som blir huvudväg i området. Huvudgatan väntas få dubbelt så mycket trafik som Gamla Norrtäljevägen har idag. Huvuddelen av trafiken från det nya området väntas gå genom området och ut mot Enhagsvägen/Centralvägen och inte söderut genom Danderyd. Gamla Norrtäljevägen som knyter an från Danderyds kommun till den nya Huvudgatan i Västra Roslags-Näsby kommer få något ökad trafik. Under maxtimmen på eftermiddagen (kl 16-17) ökar trafiken på Gamla Norrtäljevägen genom Danderyd med ca 70 fordon.

Korsningspunkter och ny gatustruktur i området har analyserats i en trafikanalys genom en mikrosimulering. En trafikanalys har även gjorts för att titta på framtida på trafikmängderna i området. Trafikanalysen har bland annat medfört att korsningen mot Enhagsvägen/Centralvägen ses över och en extra högersväng mot Centralvägen planeras för att förenkla för genomfartstrafik mot E18 och minska köbildning under maxtimmen.

Gatustrukturen planeras för att klara av större trafikströmmar under maxtimmarna på morgon och eftermiddag särskilt till föreslagen förskola och infartsparkering i området.

Föreslagen Huvudgata i Västra Roslags-Näsby kommer att få ca 750 fordon under eftermiddagens maxtimme jämfört med dagens trafik på Gamla Norrtäljevägen med totalt ca 440 fordon under maxtimmen dvs en ökning om 310 st fordon. Genom att föreslås en ny huvudgata genom området beräknas Gamla Norrtäljevägen (i Täby kommun) inte få någon större trafik då vägen inte längre föreslås för genomfartstrafik.

Infartsparkering – cykel och bil

De som infartsparkerar i Roslags-Näsby kommer i huvudsak från närområdet i Täby. Infartsparkeringar för både cykel och bil föreslås i området i anslutning till stationen.

SL och Täby kommun har haft löpande dialog sedan arkitekttävlingen avgjordes i frågan om infartsparkering i området. Under programsamrådet låg befintlig markparkering i södra delen av Stationsvägen utanför programområdet. I arbetet med att hitta en bra helhetslösning för infartsparkeringen i området har kommunen, i dialog med SL, valt att även inkludera markparkeringen i söder (del av SL:s fastighet) i denna detaljplan. Även ett område öster om spåret har studerats för infartsparkering.

Utgångspunkten i arbetet med att hitta lösningar för infartsparkering har varit att ersätta de infartsparkeringar som finns i området idag dvs ca 300 st infartsparkeringar. Ca 200 st platser föreslås i parkeringsdäck på den västra sidan av Roslagsbanan (inom denna föreslagna detaljplan) och 100 st föreslås som markparkeringar på den östra sidan av Roslagsbanan (inom ny detaljplan för utbyggnad av Roslagsbanan). Föreslagen markparkering på östra sidan av Roslagsbanan nås via Östra Banvägen. Markparkeringen kommer att hanteras inom ramen för järnvägsplanen för dubbelspårsutbyggnaden. På västra sidan om Roslagsbanan föreslås även ca 400 infartsparkeringar för cykel och på den östra sidan ca 100 st infartsparkeringar för cykel.

Kommunen arbetar även med att ta fram en parkeringsstrategi där en av frågorna är hur infartsparkeringen ska se ut och hanteras i kommunen totalt. För att bättre fördela infartsparkeringar i Täby diskuteras just nu avgiftsbeläggning på infartsparkeringarna.

Västra Roslags-Näsby planeras bli ett attraktivt område för boende och verksamheter. Att anlägga en större infartsparkering än planerat, tex 1500 parkeringsplatser, skulle belasta området med ökad biltrafik och även innebära ökade kostnader, vilket det varken finns medel för inom kommunen eller SL. Roslags-Näsby station är en attraktiv bytespunkt för alla trafikslag och avsikten är att inte endast använda platsen för infartsparkering för bilar.

Inom arbetet med parkeringsstrategin kommer fler lämpliga platser tillskapas för infartsparkering i kommunen.

Bostads- och gästparkering

Parkering för föreslagna flerbostadshus föreslås ske i parkeringsgarage under mark medan parkering för radhus längs med föreslagen huvudgata och gångfartsgata föreslås på egen fastighet. Parkering till bostäder inklusive gästparkering ska anordnas på kvartermark. Längs områdets huvudgator kommer även viss möjlighet till angöring finnas för besökande, korttidsparkering och varutransporter.

Infart till infartsparkering – södra delen av Stationsvägen

Infart till den föreslagna infartsparkeringen i ett parkeringsdäck föreslås ske från spårområdet eller från norr för att minska störningarna från trafik för boende längs med Stationsvägen. Stationsvägen kommer i framtiden få en annan karaktär och den södra delen av Stationsvägen planeras få mindre trafik eftersom infartsparkeringar i parkeringsdäck kommer nås via Roslagsbanan eller norr ifrån.

Gamla Norrtäljevägen

Gamla Norrtäljevägen är idag länken mellan Danderyd och Täby mellan Enhagsvägen i Täby och fortsättningen på Gamla Norrtäljevägen in i Danderyd. Det finns även en anslutning från Gamla Norrtäljevägen till Täby kommunhus parkeringsyta.

Gamla Norrtäljevägen kommer inom projektområdet att få en ny sträckning och "Huvudgata" kommer bli områdets nya huvudgata och genomfartsgata. Huvudgata kommer enligt förslaget ansluta till Gamla Norrtäljevägen i Danderyds kommun från korsningen Stockholmsvägen/Centralvägen. Anslutningen kommer ske på Danderyds sida om kommungränsen. Utformningen sker i dialog med Danderyds kommun. Den del som idag utgör Gamla Norrtäljevägen i Täby kommun föreslås omgestaltas till Gårdsgata och ingen genomfartstrafik föreslås gå här.

Gamla Norrtäljevägen har idag en bred utformning med genomfartstrafik till och från Danderyds kommun. Den nya Huvudgatan i Västra Roslags-Näsby, som kommer trafikeras av bil, buss, cykel och gångtrafik, planeras få hastigheten 40 km/h och föreslås gestaltas så att lägre hastigheter uppmuntras. Gatan kommer att omges av bebyggelse och karaktären på gatan föreslås var mer stadsmässig och kantas av parkeringsfickor, trädplanteringar och bredare gång- och cykelbanor på båda sidor av körbanan. Från Huvudgatan kan infartsparkering nås via Smedjevägen och gata, kallad Torggatan, via det föreslagna torget. Lokalbussar och Roslagsbanan nås främst från Torggatan samt Stationsvägen.

Trafik vid förskolor

Den planerade förskolan i området föreslås få god tillgång till cykelparkering för både personal och besökande. Avlämningsplats för bilar föreslås på Smedjevägen, parallellgata med Huvudgata, och på sträckan förbi förskolan som föreslås göras enkelriktad. Förskolan i området kommer att alstra viss biltrafik vid hämtning och lämning av barn. I maxtimme mellan kl 16-17 alstras ca 30 bilar enligt den trafikanalys som gjorts. Det ska vara lätt att nå förskolan som gående och cyklist för att minska biltrafiken till och från förskolan. Attraktiva cykelparkeringar ska ge förutsättningar för att minska behovet av bilavlämningsplatser.

Förskolan Krubban ligger i Danderyds kommun och därför är det Danderyds kommun som beslutar om hastigheterna och andra trafikregleringar på vägarna samt utformning av gatan. Gamla Norrtäljevägen kommer att få en ny utformning genom Täby kommun, läs under rubriken *Gamla Norrtäljevägen* ovan. Idag har Gamla Norrtäljevägen en bred utformning med genomfartstrafik till och från Danderyds kommun. Den nya Huvudgatan i Västra Roslags-Näsby planeras få hastigheten 40 km/h och föreslås gestaltas så att lägre hastigheter uppmuntras. Det kommer bli en mindre ökning av trafiken på Gamla Norrtäljevägen till följd av befolkningstillväxt och ökad exploatering i Täby och angränsande kommuner. Enligt trafikanalysen ökar trafiken med 600 fordon/dygn, från 5700 fordon/dygn år 2011 till 6300 fordon/dygn år 2030.

Angöring till befintlig verksamhet vid Gamla Norrtäljevägen

Vad gäller angöring till befintlig verksamhet i norra delen av Gamla Norrtäljevägen har det på Enhagsvägen reserverats särskilda platser för angöring med 24-metersbilar. På de allmänna gatorna i Västra Roslags-Näsby kommer det inte föreslås några platser för 24-metersbilar då gatan föreslås ändra karaktär från Huvudgata till Gårdsgata i och med föreslagen detaljplan för området.

Kollektivtrafik

Hållplatslägen för busstrafik föreslås vid det föreslagna torget, i anslutning till stationen på Roslagsbanan och längs med den nya huvudgatan som ansluter till Gamla Norrtäljevägen i Danderyd. Även dubbelspårutbyggnaden kommer att öka turtätheten på Roslagsbanan och därmed förbättra kollektivtrafiken i området.

Roslagsbanan föreslås inom utbyggnaden av Roslagsbanan få en ny perronglokalisering norrut närmare Centralvägsbron. Perrongerna är anpassade för dubbelspår och för längre tåg i framtiden och perrongerna förbereds för en möjlig bytespunkt vid Centralvägsbron i framtiden. Linjeföringen för Roslagsbanan breddas något då dubbelspår är under utbyggnad längs med hela järnvägsbanan. Vid planläggning av passage vid Roslagsbanans spår, för koppling mellan den östra och västra sidan, samt tillgänglighet till perrongerna, ska turtätheten tas i beaktande gällande planskild korsning. Idag passerar ca 20 tåg i maxtimmen. I ett framtida upplägg med 10-minuterstrafik antas antalet tåg vara ca

30 stycken i maxtimmen. Passagen till och från perrongerna samt passage mellan den östra och västra sidan i området påverkas starkt av val av korsning. För en korsning i plan under maxtimmen kommer någon av bommarna alltid att vara nedfälld. Detta innebär en oattraktiv fördröjning för resenärer i bytespunkten. Planskildhet har diskuterats tillsammans med SL och en planskild korsning i form av en bro förordas. SL undersöker nu möjligheten för att anlägga en gång- och cykelbro över spåren.

Dubbelspårsutbyggnaden med perrongflytt och den eventuellt framtida bytespunkten vid Centralvägsbron samt planskildhet kommer att hanteras inom ramen för upprättande av SL:s järnvägsplan för Roslagsbanan och inom nya detaljplaner för Roslagsbanan som upprättas av kommunen. Projektet Västra Roslags-Näsby kommer att anpassas och planera efter föreslagna förändringarna inom spårområdet då stationen är en viktig målpunkt i området.

Tvårbana Kista till Roslags-Näsby/Spårreservat Häggvik – Roslags-Näsby och Bus Rapid Transit (BRT)

RUFS 2010 (Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen 2010) anger en tvärförbindelse "sträckning och trafikslag ej klarlagt" väster ut från Roslags-Näsby. Kommunen tar i nu föreslagna detaljplan för Västra Roslags-Näsby höjd för tvärförbindelseförbindelse/utbyggnad av kollektivtrafik enligt RUFS 2010, bland annat genom att inte föreslå några förändringar som påverkar en framtida omvandling av Centralvägen/Enhagsvägen. Detta för att möjliggöra en kommande stombusstrafikering mellan Roslags-Näsby och nya målpunkter väster ut samt en framtida utbyggnad av spår i samma sträckning. Kommunen menar i sitt remissvar via kommunstyrelsen och ledningsgruppen för Stockholm Nordost till "Trafikförvaltningen, SLL:s Stomnätsstrategi, utredningsetapp 2-Stockholms län utanför innerstaden" att det är positivt att Trafikförvaltningen tagit fram en långsiktig strategi för stomnätstrafiken i länet. Täby kommun och Stockholm Nordost delar Trafikförvaltningens uppfattning att andelen resor med kollektivtrafik ska öka.

Att bygga ut helt egna bussgator för BRT-busstrafik, helt utan annan trafik stödjer inte kommunens planering för att bygga stadsmässigt, eftersom gatorna i de nya stadsdelarna ska inrymma blandtrafik. Däremot stödjer kommunen SL:s behov av framkomlighetsprioritering av stombussar och lokalbussar, bl.a. genom att i planeringen av vissa strategiskt valda gator för blandtrafik, möjliggöra en gatuutformning med separata busskörfält.

Tunnelbana

Stockholm Nordost, SL och Trafikverket ska gemensamt göra en fördjupad idéstudie som ska utreda en långsiktigt hållbar lösning för ett regionalt och kapacitetsstarkt spårssystem till

nordostsektorn. Idéstudien påbörjas år 2013 och beräknas bli klar senast år 2014. Inom Västra Roslags-Näsby skulle det vara möjlig med en framtida tunnelbaneuppgång inom föreslaget torg vilket detaljplanen inte omöjliggör.

Gång- och cykeltrafik

Det befintliga regionala gång- och cykelstråket har inarbetats i förslaget och föreslås läggas parallellt med Roslagsbanan. Infartsparkering för ca 400 cyklar föreslås på torget i anslutning till Roslagsbanan och ytterligare ca 100 st cykelparkeringar kommer att föreslås på östra sidan spåret i samband med utbyggnaden av Roslagsbanan

Vädskyddad cykelparkering föreslås ske i anslutning till stationen. Gång- och cykelstråk i området kopplas samman med angränsande stråk t.ex. vid Enhagsparken, mot Danderyds kommun och över Roslagsbanans spår till östra Roslags-Näsby och mot E18. Längs med områdets huvudgata, koppling till Danderyd, föreslås också gång- och cykelvägar.

Framkomlighet brandförsvarets fordon

Området planeras så att varje kvarter har körbara innergårdar för framkomlighet för räddningsfordon. Bostadsgårdarna kommer annars att vara fria från fordonstrafik. De huvudvägar och lokalgator som inom området planeras för busstrafik möjliggör även att räddningsfordon enkelt kan ta sig fram. Analyser av gatutrymmet visar att brandbilar kan angöra bostäderna via innergårdarna.

Grönområde/park

Park och vegetation

Grönytan bakom den gamla delen av kommunhuset föreslås sparas och utgöra en stadsdelspark för området. Även större delen av de befintliga träd som idag står i och runt den föreslagna stadsdelsparken förslås också sparas. Den nya parken föreslås få ny gestaltning och nya funktioner som t.ex. lek, sittplatser och planteringar.

Den rest av Näsby allé som finns i området samt två lindar som står framför gamla kommunhuset föreslås också sparas, i övrigt föreslås områdets grönska bestå av kvartersgårdar och trädplanteringar längs vägarna.

En bättre koppling mellan Enhagsparken och Mosstorpsparken förslås genom en planskild korsning över Roslagsbanan i form av bro, samt nya gång- och cykelvägar genom området.

Staty av Jarla Banke

Statyn av Jarla Banke föreslås placeras på det nya torg som planeras framför det gamla kommunhuset. Statyn kommer behöva flyttas något jämfört med dagens placering för att anpassas till den nya situationen.

Behov av miljökonsekvensbeskrivning

Inför programsamrådet gjordes den preliminära bedömningen att den aktuella planen inte skulle innebära risk för betydande miljöpåverkan. Planförslaget strider inte mot gällande översiktsplan och bedöms inte strida mot några andra kommunala eller nationella riktlinjer, lagar eller förordningar. Planförslaget berör inte område av nationell eller internationell skyddsstatus. Planförslaget bedöms inte innebära någon risk för människors hälsa och säkerhet. När det gäller bl.a. trafik, buller, avfall och dagvatten så har separata utredningar upprättats inom respektive område. Resultatet från dessa utgör sen en grund för utformningen och åtgärder inom området.

Länsstyrelsen och övriga remissinstanser har i programsamrådet inte gjort någon annan bedömning och det har inte framkommit nya kunskaper som föranleder ett nytt ställningstagande från kommunens sida. Separat miljökonsekvensbeskrivning kommer därmed inte att upprättas för detaljplanen.

När det gäller den planerade förändringen i järnvägsnätet, Roslagsbanan, åligger det verksamhetsutövaren, i detta fall SL, att upprätta en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) inom ramen för arbetet med att upprätta järnvägsplan för dubbelspårsutbyggnaden.

Visionen är även att Västra Roslags-Näsby ska bli en hållbar stadsdel och ett hållbarhetsprogram för området har upprättats.

Störningar och risker

Sedan programsamrådet avslutas har separata utredningar upprättats inom respektive område när det gäller t.ex. trafik, bullerutredning, riskutredning, sol- och skuggstudier, dagvattenutredning m.m. Resultatet från dessa har att arbetas in i samrådsförslaget.

Skuggning

En sol- och skuggstudie har genomförts för föreslagen detaljplan. Studien omfattar skuggning under höst- och vårdagjämning och sommar- och vintersolstånd. Studien visar på att befintlig bebyggelse i omgivningen inte skuggas i någon större omfattning eller under någon längre tid på dygnet. Den 21 mars (vår) respektive 21 september (höst) kl 12 skuggas mindre områden av fastigheterna (inte byggnader) längs den södra delen av Stationsvägen.

Den 21 juni (sommar) kl 18 skuggas del av byggnad på norra sidan av Korsvägen och område i anslutning till Korsvägen av föreslaget höghus om 15 vån. Störst skuggning är under vintern (21 december). Under vintern kl 9 står solen så lågt att befintlig bebyggelse

norr om Enhagsvägen/Centralvägen och område söder om Smedjevägen skuggas. Den 21 december kl 12 är framförallt bebyggelse norr om Enhagsvägen/Centralvägen som skuggas av föreslagen bebyggelse.

Den skuggning som uppstår bedöms vara acceptabel då den endast sker under en begränsad tid av dygnet och då skuggningen inte alltid berör byggnad samt att skuggningen är som störst under vintern när solen står som lägst.

Riskutredning - Farligt gods och urspårningsrisk Roslagsbanan

Utbyggnaden till dubbelspår på Roslagsbanan omfattas inte av denna detaljplan men förutsättningar för dubbelspår påverkar utvecklingen av Västra Roslags-Näsby vilket kommunen utgår ifrån i samband med upprättandet av detta förslag. Kommunen har även kontinuerlig dialog med SL kring utbyggnaden av Roslagsbanan. Vad gäller miljökonsekvensbeskrivning (MKB) i samband med utbyggnad av dubbelspår för Roslagsbanan är det en prövning som görs inom ramen för järnvägsplan och det åligger verksamhetsutövare, i detta fall SL, att upprätta en MKB.

En riskutredning (se.utredning Riskhänsyn Västra Roslags-Näsby, 2012-12-10) upprättad av Tyréns har tagits fram för föreslagen bebyggelse. Målet med analysen var att identifiera vilka olycksrisker som kan påverka den planerade bebyggelsen, hur hög risknivån är för bebyggelsen, samt att ge förslag på hur fortsatt riskhänsyn bör tas för att möjliggöra planerad etablering. De riskobjekt som identifierats i närområdet är följande: farligt godstransporter på Centralvägen/Enhagsvägen (sekundär farligt godsled), bensinstationer som hanterar brandfarlig vara och Roslagsbanan. Föreslagna åtgärder/rekommendationer i riskutredningen har legat till grund för föreslagen detaljplan. Ett tidigt samråd hölls även med Länsstyrelsen i frågan.

Buller - väg, järnväg och flyg

Området Västra Roslags-Näsby ligger inom den regionala stadskärnan Täby Centrum-Arninge och bidrar med sin tillkommande bebyggelse till att skapa stadsmässighet i ett kollektivtrafiknära läge i Täby.

En bullerutredning (Västra Roslags-Näsby, Täby kommun, 2013-03-18, Åkerlöf Hallin Aukustikkonsult AB) har upprättats för området där trafikprognos fram till 2030 ligger till grund för beräkningarna. Utredningen visar att de planerade bostadshusen utsätts för relativt höga bullernivåer från vägtrafik och Roslagsbanan. Vid fasaderna mot Centralvägen/Enhagsvägen är ekvivalentnivån 65 dB(A). Stor hänsyn kommer därför att tas till trafikbullret vid utformningen av byggnaderna och lägenheterna. Alla lägenheter får

högst 55 dB(A) utanför minst hälften av boningsrummen (avstegsfall B); för drygt 50 % av lägenheterna är ekvivalent ljudnivå högst 55 dB(A) utanför alla boningsrum. Samtliga lägenheter kommer att ha tillgång till gemensam uteplats och gård med högst 70 dB(A) maximal ljudnivå och även högst 55 dB(A) ekvivalentnivå. De flesta lägenheter har även balkong med högst dessa trafikbullernivåer.

Lägenheternas inomhusbuller med avseende på trafikbuller beräknas numera utgående från Ljudkvalitetsindex enligt den metod som beskrivs i Trafikbuller och Planering IV, 2012. Utgående från beräknade bullernivåer, föreslagna lägenhetsplanlösningar samt uppgifter om buller i grannskapet har ljudkvalitetsindex för projektet beräknats. Det visar att förutsättningar för bostäder med god ljudkvalitet finns i området.

Trafikanalys till 2030 visar att det nya vägnätets utformning och de nya husens placering gör att den befintliga bebyggelsen på Enhagsvägen och Smedjevägen inte påverkas av ökat buller. Målet för stadsdelen är dessutom att främja hållbara transporter vilket innebär att bilen inte har högsta prioritet. Möjligheterna att cykla, gå och åka kollektivt skall främjas. Om man störs av buller på 60 dB(A) ekvivalent ljudnivå eller högre på sin fastighet och om bullret kommer från någon av kommunens vägar så kan man få bidrag från kommunen för att göra något åt det oönskade ljudet.

Buller från Roslagsbanan kommer att utredas ytterligare inom ramen för en framtida dubbelspårsutbyggnad och upprättande av järnvägsplan för Roslagsbanan.

För vibrationer så gäller Naturvårdsverkets och Banverkets riktlinjer där man ska klara 0,4 mm/s vägd RMS(vibrationens effektivmedelvärde) i utrymmen där människor stadigvarande vistas, främst utrymmen för sömn och vila.

För Västra Roslags-Näsby kommer vibrationerna från trafiken, dvs biltrafik och Roslagsbanan, inte att få överstiga 0,3 mm/s vägd RMS.

För att uppnå en så god ljudmiljö som möjligt kommer bullernivån och vibrationerna att regleras via planbestämmelser. Fördjupade bullerutredningar kommer att göras för föreslagen byggnation inför utställningsskedet när kommunen har sålt marken.

Bullret från flygtrafiken till och från Arlanda flygplats påverkar kommunerna i närheten, även Täby. Arlanda flygplats, dess nuvarande verksamhet och möjlighet att utöka, utgör ett riksintresse enligt miljöbalken. Detta innebär restriktioner för var bl. a. nya bostäder får byggas, men i Täby finns inga sådana restriktioner. Flygtrafiken mot Arlanda är miljöprövad vilket bland annat innebär att man utgått från hur mycket omkringliggande kommuner

drabbas av buller från inflygningar. I Täby bedöms man klara sig under rekommenderade riktvärden. De riktvärden som gäller i miljöprovningen utgår från regeringens rekommendationer för flygbuller som är 55 dBA FBN (flygbullernivå = särskild bullerberäkning) samt 70 dBA maxvärde. Den som är störd av flygbuller tar i första hand kontakt med Swedavia eftersom det är verksamhetsutövaren som enligt miljöbalken har ansvar för att minska störningarna från sin verksamhet. I andra hand tar man kontakt med Länsstyrelsen som är tillsynsmyndighet över Arlandas flygverksamhet. Täby kommun hanterar därmed inte frågan om flygbuller inom ramen för arbetet med detaljplanen för Västra Roslags Näsby.

Emissioner och störningar under byggtiden

Byggherren, som kan vara kommunen själv eller ett byggföretag ansvarar för att gällande riktvärden för exv buller följs i samband med rivning eller nybyggnation. Täby kommun avser att ta fram miljökontrollprogram för rivningen av kommunhuset samt att säkerställa att alltför stor olägenhet ej uppstår under byggtiden av området. För att få riva en byggnad krävs tillstånd från kommunens bygglovsenhet som utövar tillsyn. Om man ändå är störd ombeds man kontakta Södra Roslagens Miljö- och hälsoskyddskontor (SRMH).

I det hållbarhetsprogram som har upprättats för området ställer kommunen krav på att exploatörerna skall samordna sina transporter för byggmaterial och byggavfall i största möjligaste mån. Dessutom ställer kommunen krav på att användningen av byggvaror med farliga ämnen minimeras.

Intilliggande industriområde

I gällande detaljplan för intilliggande verksamhetsområdet anges markanvändningen som icke störande verksamhet vilket innebär att verksamheterna inte får vara störande för omgivningen. Förslaget och befintlig verksamhet står därmed inte i konflikt med varandra.

Miljö kvalitetsnormer

Planhandlingarna kommer att kompletteras med information om miljö kvalitetsnormer för yt- och grundvatten, luft och buller. Dagvattenutredningar har också tagits fram för området, se PM Översiktlig dagvattenutredning för programområdet Västra Roslags-Näsby daterad 2011-10-31 och Fördjupad dagvattenutredning, Roslags-Näsby, ny detaljplan, daterad 2013-06-20.

Oljeavskiljare

Allmänna bestämmelser för brukande av Täby kommuns allmänna vatten- och avloppsanläggning (ABVA) föreskriver att fastigheter med parkeringsytor för fler än 20 fordon skall förses med erforderlig oljeavskiljare.

Brandvattenförsörjning

Området föreslås planeras med konventionell brandvattenförsörjning.

Ledningar och tunnlar

Vattenledning

Inledande diskussioner har först med Norrvatten angående förslaget om en framtida korsning för gång- och cykeltrafik på Roslagsbanan. Norrvatten berörs endast vid arbeten med tänkt planskild korsning med Roslagsbanan och föreslagen infartsparkering, markparkering, öster om Roslagsbana. Frågan om planskildhet och markparkeringen kommer att hanteras inom ramen för den järnvägsplan som tas fram för dubbelspårsutbyggnaden och i det detaljplaner som kommunen tar fram för det projektet. Norrvatten kommer att kontaktas inom ramen för arbetet med dubbelspårsutbyggnaden.

EI- och teleledning

TeliaSonera Skanovas och övriga befintliga ledningar inom området kommer att beröras av planförslaget då ledningarna ligger kors och tvärs i området idag. I planhandlingarna, genomförandebeskrivningen, kommer det att klargöras hur genomförandet kommer att gå till.

Fyra E-områden för tekniska anläggningar kommer att föreslås inom planområdet.

Vattenfall kommer inte att beröras av föreslagen utbyggnad i Västra Roslags-Näsby men däremot av föreslagen utbyggnad av Roslagsbanan till dubbelspår och planskildhet vid spåren. Vattenfall kommer att kontaktas inom ramen för dubbelspårsutbyggnaden om eventuell påverkan på ledningar.

Käppalatunneln

Dialog förs med Käppalaförbundet gällande en ny anslutningspunkt inom området för bortledning av områdets spillvatten. En ny anslutningspunkt öppnar upp för möjligheten att tillåta avfallskvarnar inom planområdet då varken befintligt ledningsnät belastas eller Käppalas riktlinjer för anslutningsgrad överskrivs. Läs även under rubriken *Avfall* gällande avfallskvarnar i området.

Planförslaget har anpassats till Käppalatunnelns skyddszon.

Avfall

Sopsugsanläggning

Att centralsopsug inte förordas i Västra Roslags-Näsby beror på flera faktorer men en av huvudanledningarna är att en centralsopsug inte klarar av att hantera matavfall på ett sätt som gör att kommunen uppnår målen i avfallsplanen. En annan anledning är att området har bedömts för litet för att investeringen i centralsopsug ska vara motiverad. Andra områden som idag exploateras exempelvis Norra Djurgårdsstaden har valt avfallssystem liknande det som idag är tänkt i Västra Roslags-Näsby. Att detta har gjorts för Norra Djurgårdsstaden är bland annat beroende på att trafikkontoret i Stockholm inte har varit nöjda med hur insamlingen av matavfall, som skett via centralsopsug i Hammarbysjöstad, har fungerat.

Avfallskvarn

Västra Roslags-Näsby är det enda område i Täby som lämpar sig för avfallskvarn till VA-nätet. Avfallskvarn är ett enkelt sätt för brukaren att sortera ut matavfall som sedan blir miljövänlig biogas. I och med detta har kommunen ansökt om ett avsteg från ABVA för att fastigheterna ska få denna möjlighet. Eftersom en soppåse innehåller ca 50 procent matavfall som då inte behöver hämtas genom traditionell kÄrl/säck- hämtning, minskar avfallstransporterna i området. Vidare förordas att varje nytt uppfört bostadshus ska ha utrymme för att sortera sina förpackningar inom fastigheten och därmed skapa bra förutsättningar för de boende att återvinna och vara miljövänliga.

Övrigt

Studiekurser i musik

Det lokala kursutbudet är inte en fråga som hanteras inom ramen för planprocessen då frågan inte kan regleras i en detaljplan.

Brottsförebyggande åtgärder

För området har ett hållbarhetsprogram tagits fram där ett av fokusområden är social hållbarhet. En viktig fråga för social hållbarhet är bland annat trygghet. Utöver föreslaget hållbarhetsprogram kommer frågan även tas med i planbeskrivningen till detaljplanen.

Kompensation

Under en detaljplans genomförandetid får planen inte ändras, ersättas eller upphävas mot berörda fastighetsägares bestridande annat än om det är nödvändigt på grund av nya förhållanden av stor allmän vikt, vilka inte kunnat förutses vid planläggning. Om planen ersätts med en ny, ändras eller upphävs under genomförandetiden har fastighetsägare rätt till ersättning av kommunen för den skada de lider. För de detaljplanerna som gäller för området idag har genomförandetiden gått ut. Området är dessutom utpekade i kommunens översiktsplan.

Vad gäller kompensation för störningar under byggtiden åligger det den som stör att se till att omgivningen inte drabbas.

Maskrosen 1

Planläggningen för fastigheten Maskrosen 1 avslutades juni 2011. Västra Roslags-Näsby finns utpekad i kommunens översiktsplan och föreslagen exploateringen i Västra Roslags-Näsby kommer att ske på redan ianspråktagen mark. Inga grönområden kommer att tas i anspråk däremot kommer befintlig grönyta i området att utvecklas.

I avsiktsförklaring, daterad 2007-08-15, mellan Besqab Projektutveckling AB och det kommunalägda bolaget Täby Fastighets AB (TFAB) gavs Besqab Projektutveckling AB rätt att inom en treårsperiod förvärva fastigheten Maskrosen 1. En förutsättning för markförvärvet var att ny detaljplan upprättas för fastigheten. Markförsäljningen i Västra Roslags-Näsby kommer att påbörjas först efter att samråd avslutats.

Miljövänliga och bra byggnadsmaterial

I föreslaget hållbarhetsprogram som tagits fram och som kommer att vara en del av planhandlingarna föreslås den nya bebyggelsen byggas i sund material. Dessutom föreslås användningen av byggvaror med farliga ämnen minimeras.

ÄNDRINGAR INFÖR PLANSAMRÅD

Planförslaget förändras gentemot programmet på följande punkter:

- Gränsen för planområdet har ändrats, i den norra delen har planområdet minskats medan området har utökats i den södra delen.
- Planskildhet med Roslagsbanan kommer att hanteras inom ramen för dubbelspårutbyggnaden och inte i detaljplanen för Västra Roslags-Näsby.
- Precisering av antal bostäder, antal våningar och skillnaden mellan kvartersmark och allmän plats har gjorts.
- Förslag på gatu- och gång- och cykelvägnät har tagits fram.
- Markanvändningen har preciserats.

BEHOV AV MILJÖBEDÖMNING

Inför programsamrådet gjordes den preliminära bedömningen att planen inte skulle innebära risk för betydande miljöpåverkan. Länsstyrelsen delar kommunens bedömning att planen inte kan väntas medföra betydande miljöpåverkan. Bedömningen kvarstår.

**PROGRAMSAMRÅDSREDOGÖRELSE**

2013-08-29

Dnr SBN 158/2009-20

Rev 2013-12-02

MEDVERKANDE TJÄNSTEMÄN

I arbetet med framtagandet av denna detaljplan har följande personer medverkat: Sara Golkar, exploateringsingenjör, Elisabet Lundgren, exploateringsingenjör, Daniel Lundqvist, landskapsarkitekt, Sara Dahlgren, VA-ingenjör, Sigrid Walve, miljöplanerare, Marcus Sahlin, avfallsplanerare, Harald Östlund, trafikingenjör, Jessica Fellers, trafikplanerare, Therese Carlefalk, trafikplanerare, Birger Lundberg, byggledare och Mikael Mattson, bygglovchef.

STADSBYGGNADSKONTORET

Maja Skoog
Planarkitekt