



UPPDRAG

296261, Sågtorp 2

Titel på rapport: Trafik PM – Sågtorp 2

Status: Slutrapport

Datum: 2021-02-19

MEDVERKANDE

Beställare: HSB Bostad

Kontaktperson: Mia Rådelöv

Konsult: Vera Belaieff, Joakim Bergqvist

Uppdragsansvarig: Helena Homle

Kvalitetsgranskare: Ena Cupina

REVIDERINGAR

Revideringsdatum 2021-02-19

Version: 2.2

Initialer: HH, Tyréns

Uppdragsansvarig: Helena Homle

Datum: 2021-02-19

Handlingen granskad av: Ena Cupina

Datum: 2021-02-19

SAMMANFATTNING

Sågtorp 2 är ett planområde i centrala Täby. Syftet är att området ska stärkas och bli en utav entréerna till kommunen. Målsättningen är att detaljplanen för Sågtorp 2 ska gå till plansamråd under 2020.

Trots ett mycket centralt läge i kommunen är Sågtorp 2 idag oexploaterat. Det nuvarande skogsområdet ligger i nära anslutning till både Roslags Näsby station, Roslags Näsby trafikplats samt regionala cykelstråk, och är därmed tillgängligt via flera trafikslag. Närområdet till planområdet präglas, förutom av större vägar och stationer, även av bostadsbebyggelse, mindre centrumverksamhet och en intilliggande grundskola.

Planområdet planeras exploateras med flerbostadshus, studentbostäder, en förskola samt en verksamhet med coliving och coworking. En ny gata föreslås mellan Centralvägen och Näsbylundsvägen. Gatan föreslås vara enkelriktad mot Näsbylundsvägen och möjliggöra för bil- och cykelparkering samt angöring. Parkering möjliggörs även i planerat underjordiskt garage, där det även planeras för bilpoolsplatser. Bilpoolen är en mobilitetsåtgärd i den gröna resplanen som projektet avser nyttja för att reducera behovet av bilparkeringsplatser. Vidare föreslås två nya entrétorg med anslutning till Centralvägens gång- och cykelbana.

Enligt en separat genomförd trafikanalys sker ingen dramatisk trafikförändring då förhållandevis låga trafikmängder alstras från exploateringen. Den nya enkelriktade lokalgatan kan dock resultera i en mindre ökning av trafik på områdets närliggande gator. Hur planområdets trafiklösning påverkar trafikflödena redovisas i den separata trafikanalysen, "Trafiksimulering, Sågtorp 2".

Exploateringen av Sågtorp 2 har ingen påverkan på kollektivtrafiken i området.

Till följd av planförslagets genomförande förstärks det befintliga gång- och cykelnätet till viktiga målpunkter som Roslags Näsby station och Ytterbyskolan. Nya gång- och cykelbanor planeras och befintlig gång- och cykelbana utmed Centralvägen breddas.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1	INLEDNING.....	6
1.1	BAKGRUND OCH SYFTE	6
2	PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR	7
3	NULÄGESBESKRIVNING	9
3.1	MÅLPUNKTER	9
3.2	GÅNG- OCH CYKELNÄT.....	10
3.3	KOLLEKTIVTRAFIK.....	13
3.4	MOTORFORDONSTRAFIK.....	14
3.5	PARKERING.....	15
3.6	TRAFIKSÄKERHET	16
3.7	NÄRLIGGANDE PLANOMRÅDEN	18
4	PLANFÖRSLAG OCH KONSEKVENSER	19
4.1	ÖVERGRIPANDE STRUKTUFÖRSLAG.....	19
4.1.1	GATURUMSBESKRIVNING OCH SEKTIONER	21
4.2	GÅNG- OCH CYKELNÄT.....	27
4.2.1	TILLGÄNGLIGHET	29
4.3	KOLLEKTIVTRAFIK.....	30
4.4	MOTORFORDONSTRAFIK.....	31
4.5	PARKERING.....	35
4.5.1	BILPARKERING	35

4.5.2 CYKELPARKERING	39
4.5.3 ANGÖRING OCH VARULEVERANS	41
5 TRAFIKANALYS	42

1 INLEDNING

1.1 BAKGRUND OCH SYFTE

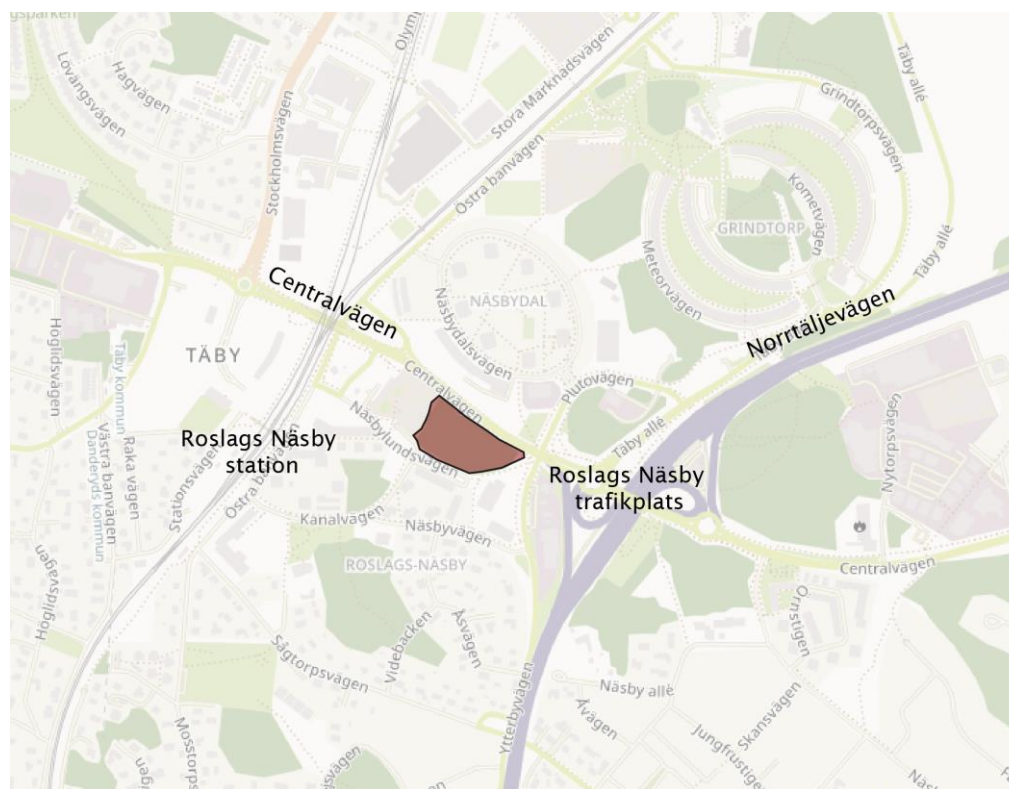
Sågtorp 2 är beläget centralt i Täby kommun vid Centralvägen, i närheten av Roslags Näsby station och trafikplats, se Figur 1, där planområdet är markerat. Den nuvarande detaljplanen från 1979 anger att området endast får innehålla kontor och handel, men området är i dagsläget obebyggt.

Det nya planförslaget syftar till en mer flexibel markanvändning samt möjlighet att uppföra bostäder på platsen. Planområdet avses exploateras av HSB Bostad, SSM och Tech Farm, och inkluderar flerbostadshus, studentbostäder, en förskola samt en coliving/coworking-verksamhet. Se planerad exploatering i Tabell 1. Platsen ska stärkas som en utav entréerna till Täby.

Målsättningen är att planärendet för Sågtorp 2 ska gå till plansamråd under 2020.

Verksamhet	Yta [BTA]	Information
Lägenheter	14 250 kvm	ca 170 st
Studentlägenheter	4400 kvm	ca 100 st
Coliving/coworking	5400 kvm	
Förskola	830 kvm	ca 80 barn
Kommersiella lokaler	250 kvm	

Tabell 1. Sammanställning av exploatering.



Figur 1. Översiktskarta kring planområdet.

2 PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR

Täby kommun har flertalet styrande dokument som ligger till grund för följande trafikutredning. Nedan listas dessa upp och utvalda dokument presenteras kortfattat.

- Det nya Täby - Översiktsplan 2010–2030, aktualitetsprövad 2014.
- Täby stadskärna 2050 - Fördjupning av översiktsplan, samrådsförslag september 2017.
- Parkeringsstrategi Täby Kommun - Handbok, antagen 2013.
- Grön resplan för Sågtorp 2.
- Täby Cykelplan, antagen 2020.
- Kollektivtrafiksplan för Täby kommun 2019–2028, antagen 2019.
- Plan för avfallshantering i ett hållbart samhälle 2009–2020, antagen 2008.
- Föreskrifter om avfallshantering i Täby kommun, antagen 2015.
- Handbok för avfallsutrymmen, utgiven av Avfall Sverige 2009.
- Teknisk handbok Täby kommun.

FÖRDJUPAD ÖVERSIKTSPLAN: TÄBY STADSKÄRNA

Täby centrum – Arninge är utpekad som en av åtta yttre regionala stadskärnor i den regionala utvecklingsplanen för Stockholms län, RUFS 2050. I området ingår även Roslags Näsby station och Roslags Näsby trafikplats samt Centralvägen nämns som en del av huvudvägnätet i kommunen som behöver utvecklas. Fördjupningen av översiktsplanen för Täby stadskärna syftar till att möjliggöra en hållbar utveckling med förbättrad kollektivtrafik, fler bostäder, arbetstillfällen och service i närheten av Roslagsbanans stationer, samtidigt som halva Täby bevaras grönt.

CYKELPLAN

Täbys cykelplan är nyligen reviderad och antagen i mars 2020. Syftet med cykelplanen är att visa hur cykelvägnätet och cykelinfrastrukturen ska utformas och se ut för att kommunens utpekade strategier ska uppfyllas. Planeringsprinciperna är satta för att cykeln ska vara ett framkomligt och trafiksäkert transportmedel till och från jobb, skola, vardags- och fritidssysselsättning. Cykelplanen innehåller även en åtgärdsplan som placerar åtgärderna i tre olika prioriteringsnivåer med olika tidsintervall. Åtgärderna som presenteras innebär både konkreta och kostnadsberäknade åtgärder, samt förslag på utredningsåtgärder.

KOLLEKTIVTRAFIKSPÄN

Täbys kollektivtrafikplan är en del av kommunens arbete med att stödjä ett hållbart resande. Planen fungerar som ett underlag både i pågående och framtida planeringsarbeten. I planen beskrivs nio prioriterade kollektivtrafikstråk och tre bytespunkter med tillhörande åtgärder. Bland annat E18 och delar av Centralvägen ingår i och pekas ut som viktiga stråk. Vidare pekas Roslags Näsby station för Roslagsbanan ut som en viktig bytespunkt, i och med utbyggnad av stationen samt kringliggande stadsdel.

PARKERINGSSTRATEGI

Parkeringsstrategin ger en gemensam inriktning för hur parkeringsfrågor i Täby ska hanteras. Målet är att strategin ska stödjä utvecklingen i kommunen mot en attraktiv stadsmiljö, effektivt nyttjande av kommunens centrala markdelar, främja hållbara färdmedel samt arbetet för en god tillgänglighet. Strategin behandlar både bil- och cykelparkering med normer för respektive färdmedel. Som komplement till parkeringsstrategin används modellen Grön resplan för flexibla parkeringstal.

3 NULÄGESBESKRIVNING

Sågtorp 2 är idag ett mindre skogsområde utan bebyggelse. Planområdet är beläget nära Täbys stadskärna, söder om Centralvägen, mellan Roslags Näsby station och Roslags Näsby trafikplats på E18. Området avgränsas vidare av Ytterbyvägen i öst, Näsbylundsvägen i syd och grundskolan Ytterbyskolan i väst.

Utöver grundskolan, stationsområdet och motorvägen finns även bostäder och verksamheter i planområdets närhet. I sydväst finns även ett äldreboende och i sydöst ett Scandic hotell. På andra sidan Ytterbyvägen finns en bensinstation och snabbmatskedja och norr om Centralvägen ligger bostadsområdet Näsbydal.

3.1 MÅLPUNKTER

Med sitt centrala läge i Täby finns flera målpunkter i närheten av planområdet, se Figur 2. Kollektivtrafikmålpunkter i närområdet är Roslagsbanans station Roslags Näsby, samt Roslags Näsby trafikplats med flera angörande busslinjer. Det större köpcentret Täby Centrum ligger cirka 1,5 km bort och nås med olika färdmedel inom 5-10 minuter. Lokalhandel och service finns även närmare planområdet, både vid Näsbydal och Roslags Näsby centrum. Flera



Figur 2. Karta med målpunkter och planområdets läge.

grundskolor finns inom 1 km radie från planområdet, varav Ytterbyskolan ligger precis intill. Även förskolor och en gymnasieskola finns i närområdet. Inom en 2 km radie nås fyra olika parkområden; Centralparken, Slottsparken, Enhagsparken och Mosstorpsparken. Även Näsbyviken med småbåtshamn ligger 2 km sydöst om planområdet.

3.2 GÅNG- OCH CYKELNÄT

I Täbys cykelplan är Centralvägen utpekad som ett av de framtida huvudcykelstråken inom kommunen. Huvudstråk ska möjliggöra resor mellan olika stadsdelar och målpunkter inom kommunen, samt fungera som matarstråk till de större regionala stråken. Inom 500 meter väster om planområdet finns två regionala cykelstråk; Åkersbergastråket och Täbystråket. De regionala stråken syftar till att koppla samman länets kommuner och passerar de viktigaste regionala målpunkterna. Åkersbergastråket och Täbystråket går via Roslags Näsby station längs Östra Banvägen respektive Stockholmsvägen.

I Figur 3 illustreras planområdets omkringliggande gång- och cykelnät. Centralvägen har en gång- och cykelbana längs södra sidan, intill Sågtorp 2. Närmast korsningen med Ytterbyvägen är gång- och cykelbanan separerad med linjer och har en total



Figur 3. Planområdets omkringliggande gång- och cykelnät.

bredd på cirka 3,5–4 meter. Cirka 60 meter västerut om korsningen smalnar gång- och cykelbanan av ordentligt och övergår till att vara oseparatorad, se Figur 3 och Figur 4.



Figur 4. Separerad gång- och cykelbana på Centralvägen, som övergår till oseparatorad och smalare gång- och cykelbana.



Figur 5. Gång- och cykelväg från korsningen Centralvägen - Ytterbyvägen parallellt med planområdet för Sågtorp 2.

Från korsningen Centralvägen - Ytterbyvägen går en friliggande oseparatorad gång- och cykelväg i sydvästlig riktning upp mot Näsbylundsvägen, se Figur 5. Gång- och cykelvägen ansluter där till en gång- och cykelbana längs Näsbylundsvägen och fortsätter sedan söderut mot Näsbyvägen, se Figur 6. Mellan den fortsatta gång- och cykelvägen och Näsbylundsvägens södra sida finns en trappanslutning, via vilken bostadshus, parkering samt en gångbana nås. Se blå markering i Figur 3.

Gång- och cykelbanan längs Näsbylundsvägen fortsätter förbi planområdet västerut, se Figur 6. En upphöjd gång- och cykelpassage korsar Näsbylundsvägen och ansluter i sydväst till gång- och cykelbanan längs Korsvägen och vidare ner till Roslags Näsby stationsområde, se Figur 7. Norr om gång- och cykelpassagen leder en friliggande gång- och cykelväg till Ytterbyskolan.



Figur 6. Näsbylundsvägen med gång- och cykelbana på ena sidan (vid planområdet) och parkering på andra.



Figur 7. Gång- och cykelpassage över Näsbylundsvägen, med anslutning till Korsvägen ner mot Roslags Näsby station.

Täby kommun gjorde 2013 en mätning av antal cyklister på flertalet platser i kommunen. Två mätningar gjordes på Centralvägen; en i Näsbypark öster om E18 och en väster om Östra Banvägen. Mätningen vid Näsbypark registrerade i genomsnitt 86 cyklister per vardag. Mätningen vid Östra Banvägen gav ett mätresultat på 332 cyklister under en genomsnittlig vardag.

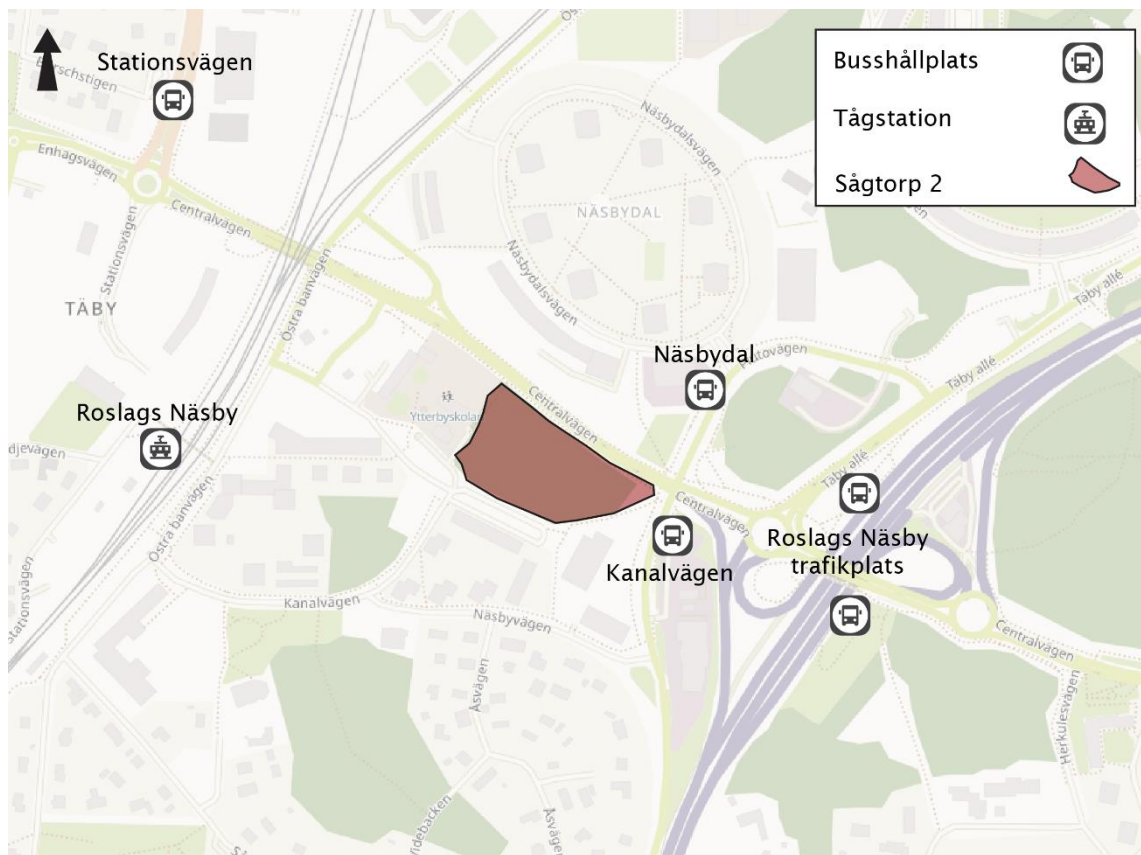
3.3 KOLLEKTIVTRAFIK

Planområdet Sågtorp 2 har ett gynnsamt kollektivtrafikläge med närhet till både tåg- och busstrafik, se Figur 8. Roslags Näsby station ligger inom 300 meter väster om planområdet. Från Roslags Näsby station nås Stockholms Östra station med Roslagsbanans linje 27, 28 samt 28S. Restiden är mellan 12–16 minuter. Norrut går linje 27 mot Lindholmen och linje 28 samt 28S mot Österskär via Täby Centrum.

Via stombusslinjerna 670 och 696 från Roslags Näsby trafikplats nås Östra station på cirka 20 minuter. Busshållplatserna på E18 ligger cirka 300 meter öster om Sågtorp 2. Fler busslinjer går från Roslags Näsby trafikplats till Danderyds sjukhus med anslutning till tunnelbanans röda linje 14. Norrut går stombussarna till Vaxholm respektive Norrtälje, och övriga bussar till bland annat Vallentuna och Rimbo.

Förutom längs E18 går bussar även på huvud- och lokalgatorna kring

planområdet. Från hållplats Kanalvägen på Ytterbyvägen, precis intill planområdets östra ände, går linje 605, 618 och



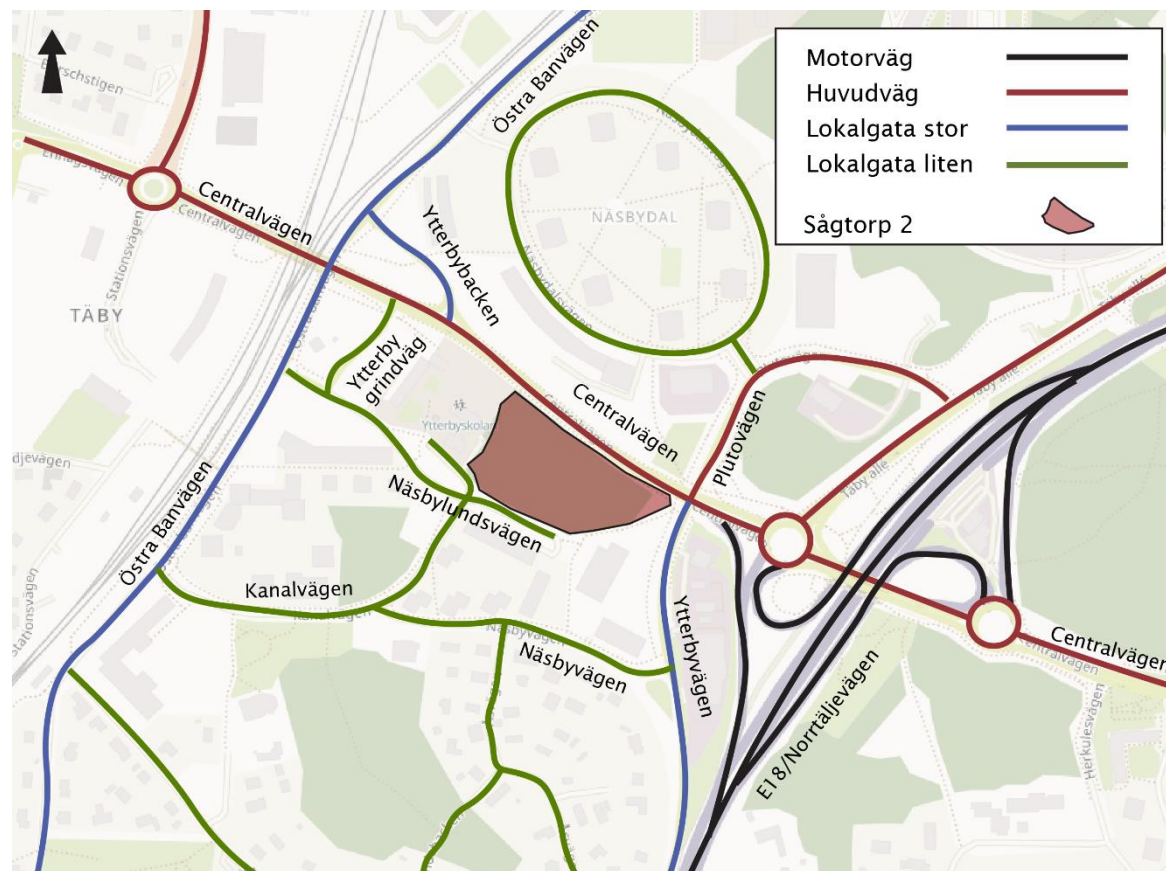
Figur 8. Kollektivtrafik i området kring Sågtorp 2. Figuren visar lägen på busshållplatser samt Roslags Näsby station.

627 mot Danderyds sjukhus, Gribbylund, Näsbypark samt Åkerby och Kista via Sollentuna. Även nattbussarna 690 och 698 stannar på Kanalvägen. Från hållplats Stationsvägen på Stockholmsvägen cirka 500 meter från planområdet går buss 604 samt ytterligare en nattbuss, linje 691. Närtrafiklinjen 961 trafikerar strax sydväst om Sågtorp 2 vid Ytterbyskolan och Näsbyvägen. Påstigning vid dessa platser måste dock beställas.

3.4 MOTORFORDONSTRAFIK

Centralvägen är en del av Täbys kommunala huvudvägnät. Vägen har på sträckan intill Sågtorp 2 två körfält i varje färdriktning. Vägen är klassad som en huvudled och har en hastighetsbegränsning på 50 km/tim. Biltrafiknätet kring Sågtorp 2 illustreras i Figur 9.

Nordöst om planområdet ligger även Ytterbybacken, vilken kopplar ihop den planskilda Östra Banvägen med Centralvägen. Kopplingen öppnar endast upp för högersvängar. Detta innebär att Ytterbybacken endast kan nås av fordon som kommer österifrån på Centralvägen. Fordon från Ytterbybacken kan endast svänga västerut.



Figur 9. Biltrafiknätet kring Sågtorp 2.

På södra sidan om Centralvägen, mitt emot Ytterbybacken, går Ytterby grindsväg. Vägen har hastighetsbegränsningen 30 km/tim och kopplar Centralvägen till lokalgator söder om Sågtorp 2.

Söderut finns flera mindre lokalgator vilka samtliga har en hastighetsbegränsning på 30 km/tim. Närmast planområdet går Näsbylundsvägen som ansluter från Östra Banvägen vid Roslags Näsby station. Näsbylundsvägen avslutas i en parkering med vändmöjlighet, strax söder om planområdet. Näsbylundsvägen korsas norrut av Ytterby skolgränd, en återvändsgata till Ytterbyskolan, samt av Kanalvägen söderut. Kanalvägen ansluter dels till Östra Banvägen och dels till Näsbyvägen, via vilken Ytterbyvägen nås.

Ytterbyvägen är en lokalgata av större slag, vilken är skyltad som huvudled. Gatan har en hastighetsbegränsning på 50 km/tim och ansluter till Centralvägen. Ytterligare österut ligger E18/Norrtäljevägen, vilken är en stor infartsled till Stockholm. Under rusningstrafik är E18 högt belastad och köbildning förekommer vid trafikplatserna, däribland Roslags Näsby trafikplats.

3.5 PARKERING

Det finns flertalet parkeringsmöjligheter för bil i närheten av planområdet. Parkeringsanläggningar finns inom 1 km vid Stockholmsvägen, Nytorpsvägen respektive Kanalvägen. Närmare planområdet finns idag även parkeringsplatser vid Näsbylundsvägen. Vid Roslags Näsby station och kring lokalhandeln finns ytterligare parkeringsmöjligheter. Längs samtliga lokalgatorna söder om planområdet råder dock parkeringsförbud.

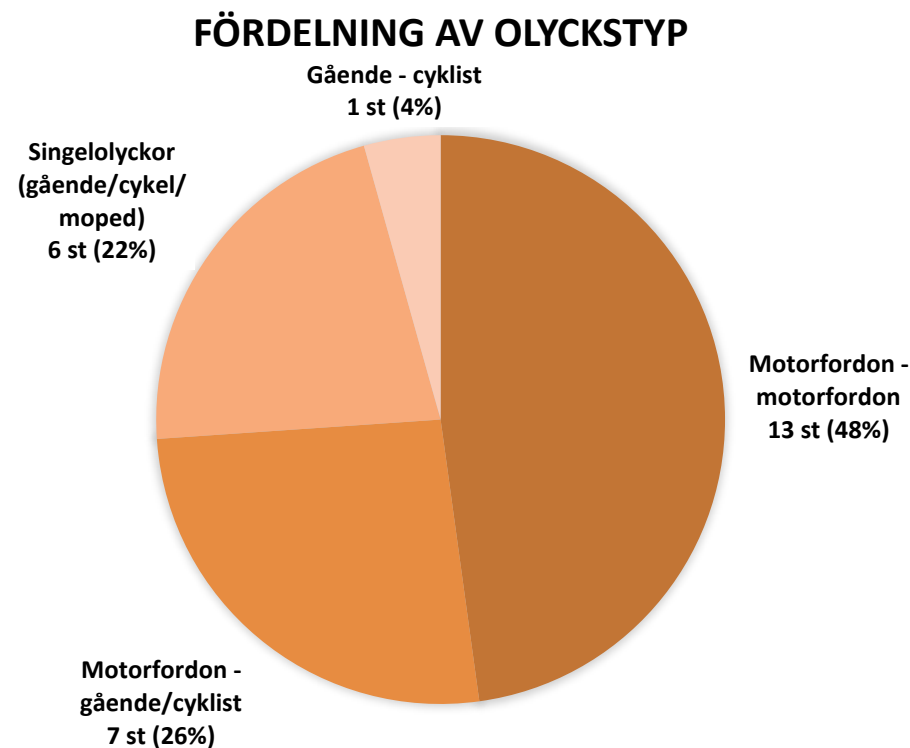
Cykelparkering finns huvudsakligen vid Roslags Näsby stationsområde.

3.6 TRAFIKSÄKERHET

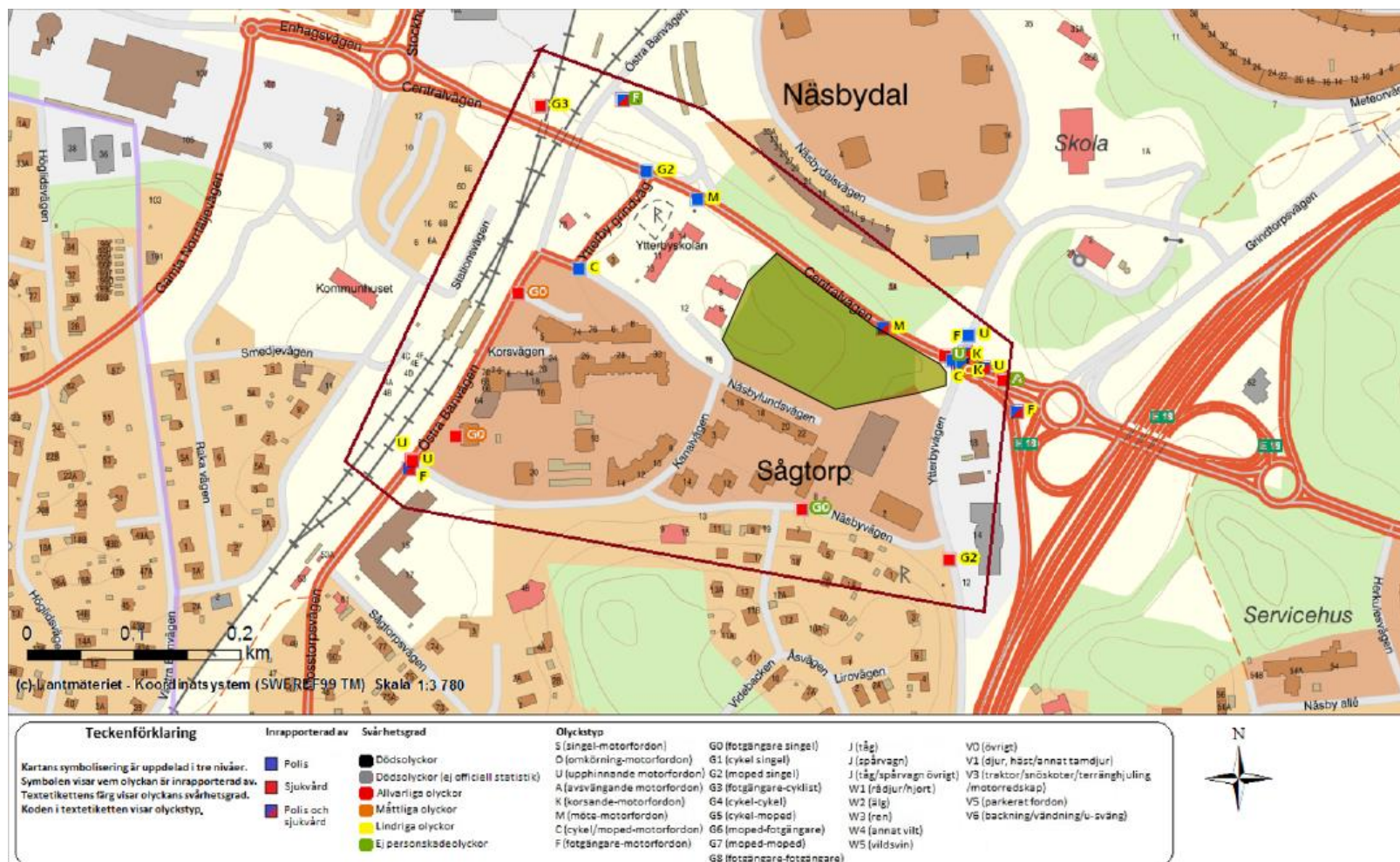
Strada är ett informationssystem med data om skador och olyckor inom vägtransportsystemet. Informationen bygger på uppgifter från polis och sjukvården. Underlaget från Strada har bortfall, det vill säga mörkertal, hos båda källor. Bortfall handlar om trafikskadefall som inte kommer respektive källa till kännedom. Polisen får inte alltid information om olyckor med oskyddade trafikanter och personer som varit med om en skadehändelse åker inte alltid in till sjukhuset.

I närområdet kring Sågtorp 2 har totalt 27 olyckor rapporterats in i STRADA de senaste knappt sex åren (januari 2014 - oktober 2019). Lindriga olyckor är de vanligaste och i området har 20 olyckor inom den svårighetsgraden skett under tidsperioden. Tre olyckor har varit måttliga och de resterande fyra var inte personskadeolyckor. Inga allvarliga olyckor inträffade under tidsperioden. Enligt STRADA:s statistik har inga dödsolyckor skett i området.

Olyckorna i hela området innefattar främst olyckor mellan motorfordon, däribland korsande och upphinnande fordon. Även olyckor mellan motorfordon och oskyddade trafikanter har skett. Fördelningen av olyckstyp visas i Figur 10. Majoriteten av olyckorna, 18 stycken, skedde i en gatu- eller vägkorsning. Korsningen mellan Centralvägen och Ytterbyvägen/Grindtorpsvägen en särskilt olycksdrabbad plats, se Figur 11.



Figur 10. Fördelning av olyckstyper inrapporterade till STRADA, januari 2014 - oktober 2019.



Figur 11. Urvalsområde och punktmarkerade olycksplatser enligt STRADA, januari 2014 – oktober 2019.

3.7 NÄRLIGGANDE PLANOMRÅDEN

Syd och sydost om planområdet Sågtorp 2 ligger Sågtorp 1 respektive Sågtorp 3. Dessa planområden är nyligen bebyggda och består framför allt av bostäder. Det är av stor vikt att de olika detaljplanerna och planarbetet ses över i relation till varandra. Gång- och cykelkopplingar ska vara gena mellan områdena. Detta är viktigt eftersom målpunkter ska vara tillgängliga och attraktiva. Väster om Sågtorp 2 ligger Ytterbyskolan vilken bör nås via trygga och säkra skolvägar från samtliga Sågtorp-planer.

Ytterligare detaljplanearbete sker i närheten av Sågtorp 2. Väster om Roslagsbanan ska Västra Roslags Näsby exploateras och en bit norr om området sker stor exploatering i Täby Park. Dessa planarbeten påverkar inte Sågtorp 2 i direkt led, och det är av större vikt att koppla de angränsande Sågtorp-områden till varandra.

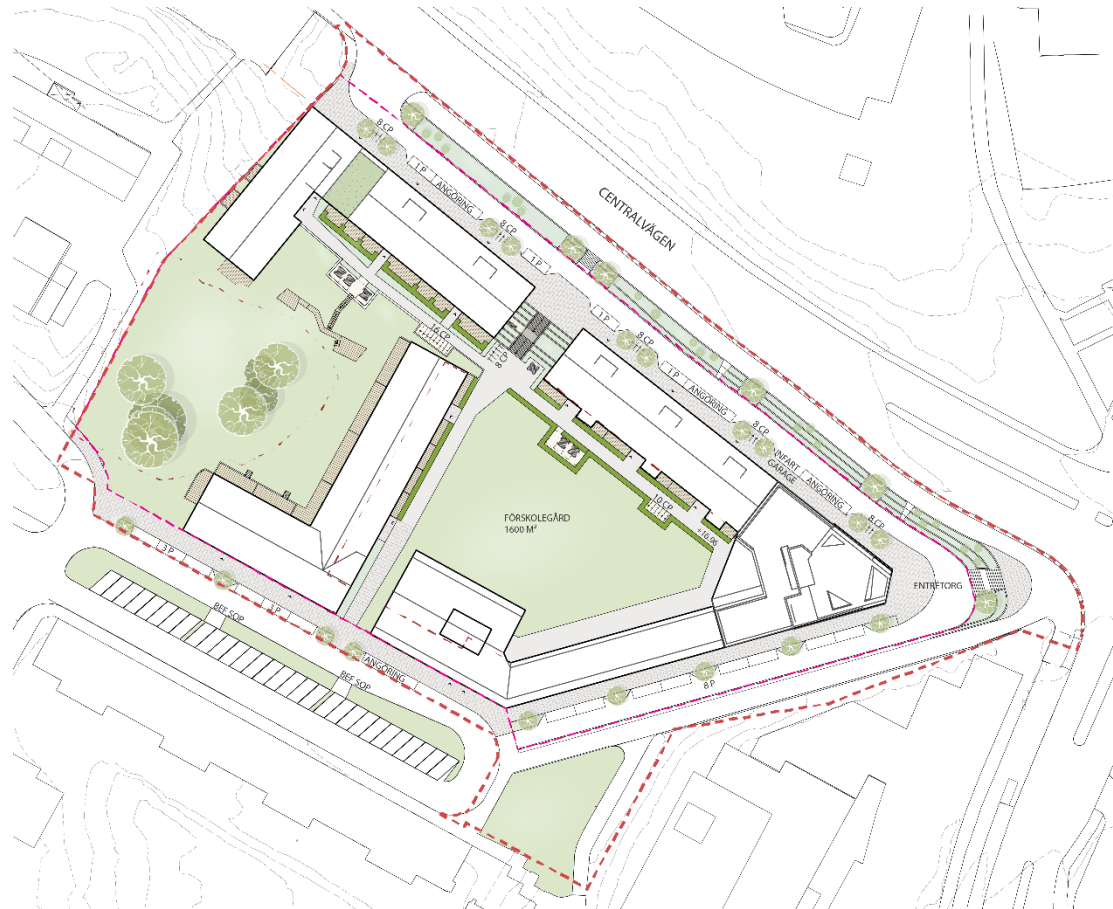
4 PLANFÖRSLAG OCH KONSKVENSER

4.1 ÖVERGRIPANDE STRUKTUFÖRSLAG

Planområdet är beläget mellan Centralvägen, Ytterbyvägen och Näsbylundsvägen i Täby kommun. Inom planområdet planeras det för cirka 270 bostäder varav 100 studentbostäder, en förskola för ungefär 80 barn samt kommersiella lokaler i bottenplan, se planområdets illustrationsplan i Figur 12. Inom planområdet planeras det även för cirka 5400 kvadratmeter coliving/coworking-verksamhet, som kommer att inrymma bostäder och arbetsplatser. Illustrationsplanen nedan visar strukturförslaget i sin helhet.

I samband med exploateringen planeras det även för totalt 146 parkeringsplatser, varav 18 markparkeringar. Ett antal av dessa parkeringsplatser kommer att utgöras av bilpoolsplatser. Minst 618 cykelparkeringsplatser kommer att anläggas, majoriteten av dessa planeras som inomhusparkering.

En lokalgata planeras anläggas inom Sågtorp 2. Gatan ansluter till Centralvägen i norr och Näsbylundsvägen i söder och syftar



Figur 12. Illustrationsplan för Sågtorp 2 (Arkitema Architects, 2021).

till att möjliggöra angöring till och från planområdet. Den nya kopplingen utformas som enkelriktad gata i södergående riktning och tillåter endast högersväng in till området från Centralvägen. Detta för att inte påverka framkomligheten på Centralvägen.

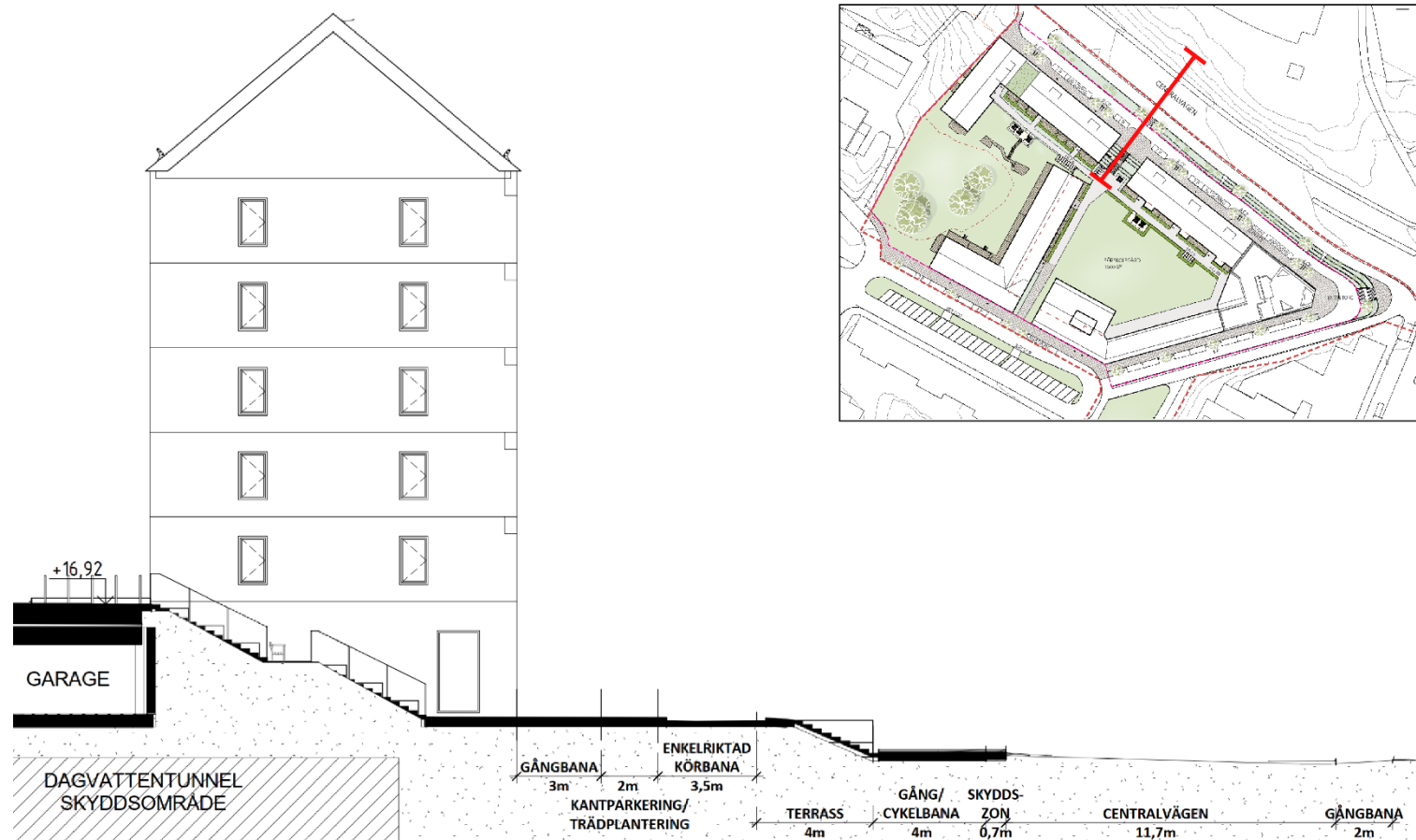
Vid en av områdets entréer planeras det för en mindre torgbildning. Denna yta kommer att utgöra entrén till coliving/coworking-verksamheten och en trappa kommer att koppla samman området med Centralvägen. Lokalgatan framför entrén till coliving/coworking-verksamheten kommer att regleras som gångfartsområde. Regleringen syftar till att belysa torgbildningen samt att prioritera oskyddade trafikanter och hastighetssäkra platsen. Ytterligare en entré till området planeras vid områdets norra del. Entrén består av en trappa mellan Centralvägen och lokalgatan, samt av en anslutande trappa mellan lokalgatan och vidare upp mot innergården.

I planområdets södra del planeras en förskola för ungefär 80 barn. Förskolans leveranser och sophantering kommer att ske från en angöringsficka utmed Näsbylundsvägen. Utmed Näsbylundsvägen kommer kommunal kantstensparkeringsordning att iordningställas för hämtning och lämning till förskolan via bil. Leveranser och angöring till studentbostäderna och coliving/coworking-verksamheten kommer att ske från angöringsfickor utmed lokalgatan och Näsbylundsvägen. Utmed lokalgatan planeras det även för ett antal kantstensparkeringar för besökare.

Detaljplanen avser möjliggöra för verksamheter i bottenplan. Angöring och leveranser till dessa kommer ske från angöringsfickor utmed lokalgatan.

4.1.1 GATURUMSBESKRIVNING OCH SEKTIONER

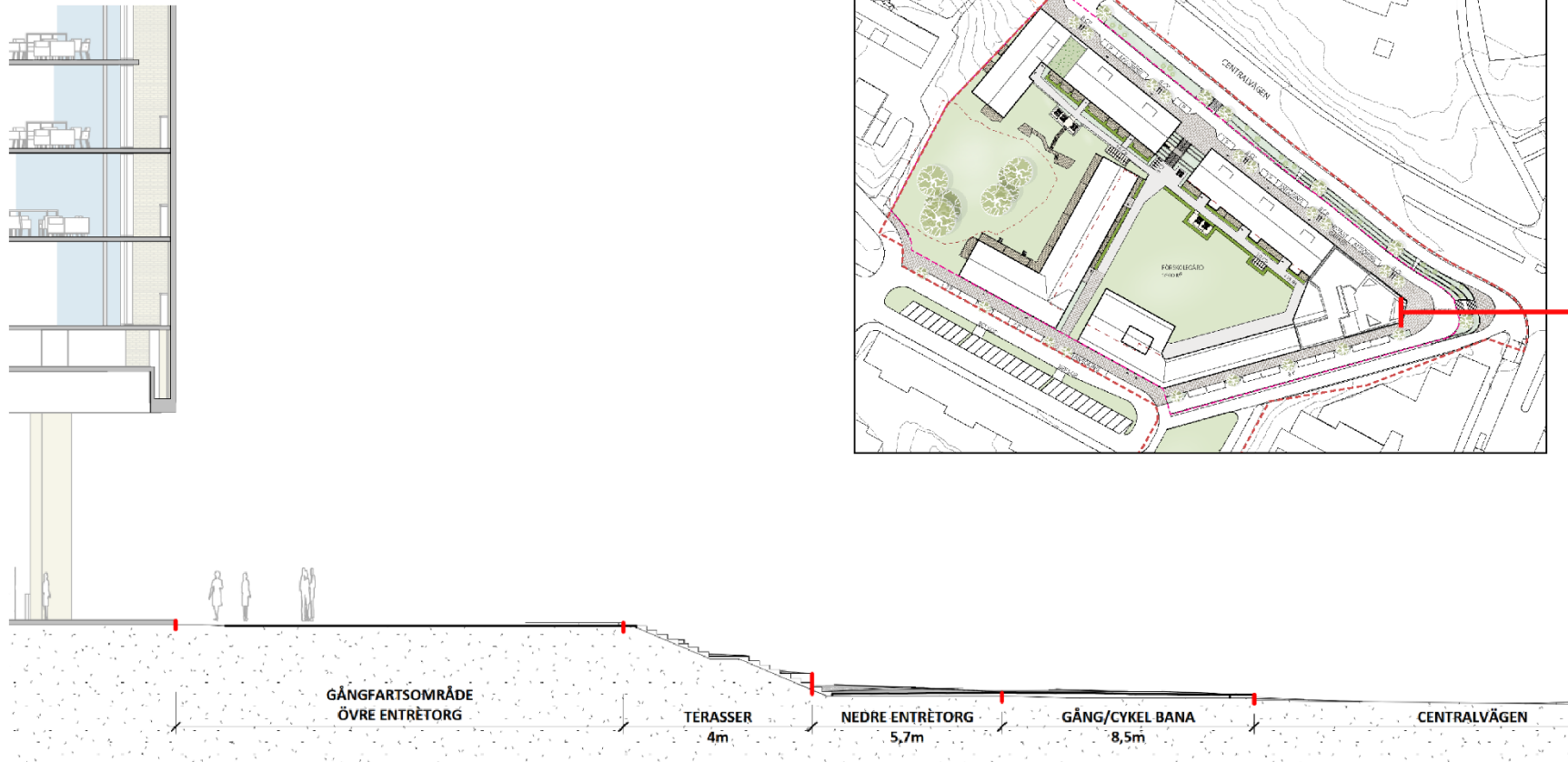
SEKTION LOKALGATA



Figur 13. Sektion Lokalgata.

Lokalgatan regleras som enkelriktad gata i södergående riktning och består av en körbana med en bredd om 3,5 meter. På gatans södra sidan anläggs angöringsfickor för bilar och leveranser. Dessa planeras för en bredd om 2 meter och med viss trädplantering mellan parkeringsytorna. Utmed gatans norra sidan planeras en gångbana. Gångbanan får en bredd om 3 meter. Se Figur 13.

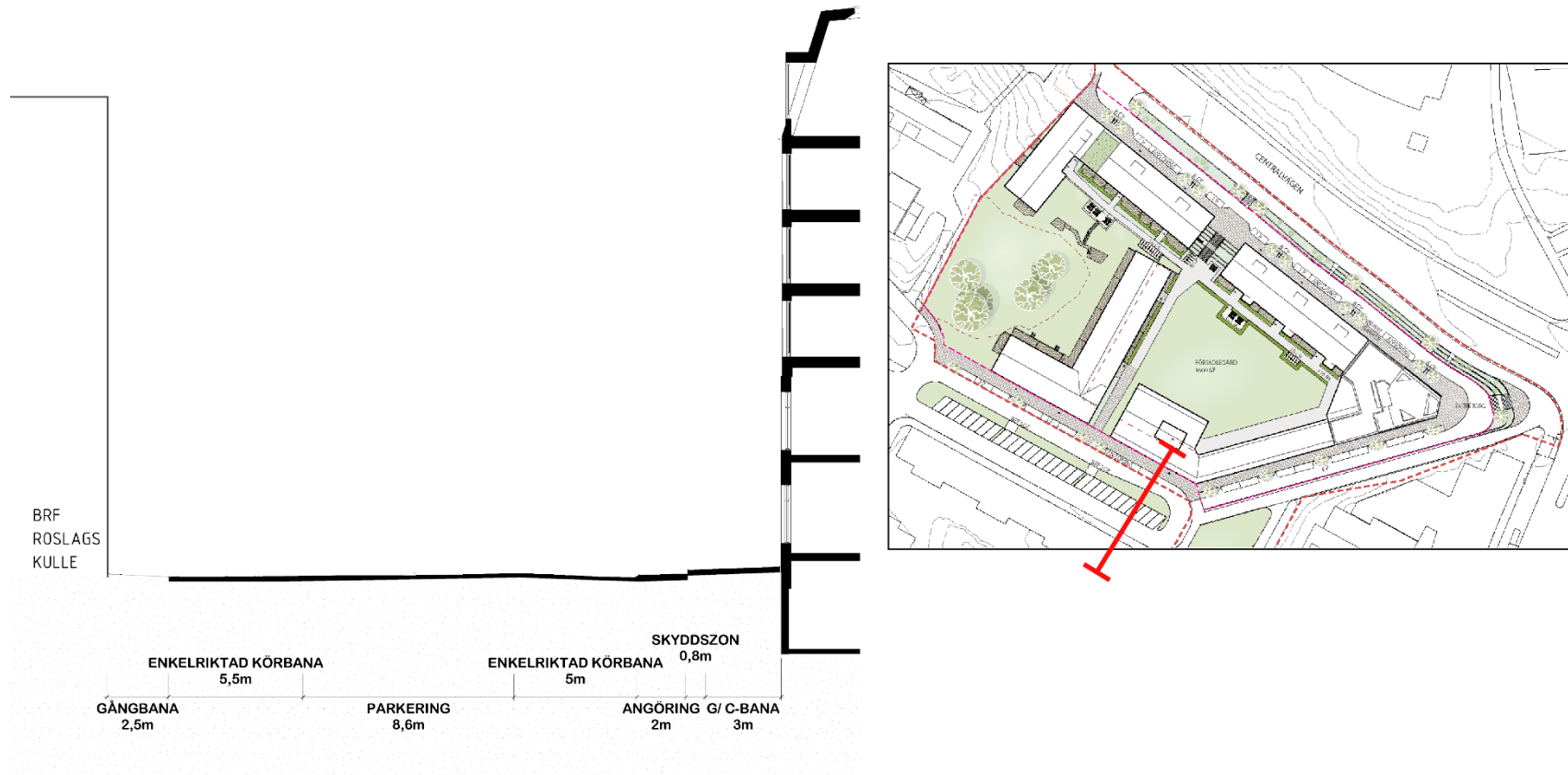
SEKTION GÅNGFARTSOMRÅDE



Figur 14. Sektion gångfartsområde.

Ett gångfartsområde planeras vid övre entrétorget intill Tech Farms coliving/coworking-verksamhet. Gångfartsområdet blir cirka 60 meter långt. Gångfartsområdet utformas på de oskyddade trafikanternas villkor och ansluter till trapporna som leder ner till det nedre entrétorget och Centralvägen. Inga angöringsfickor eller parkeringar kommer att iordningställas utmed gångfatsområdet. Se Figur 14.

SEKTION NÄSBYLVUNDSVÄGEN

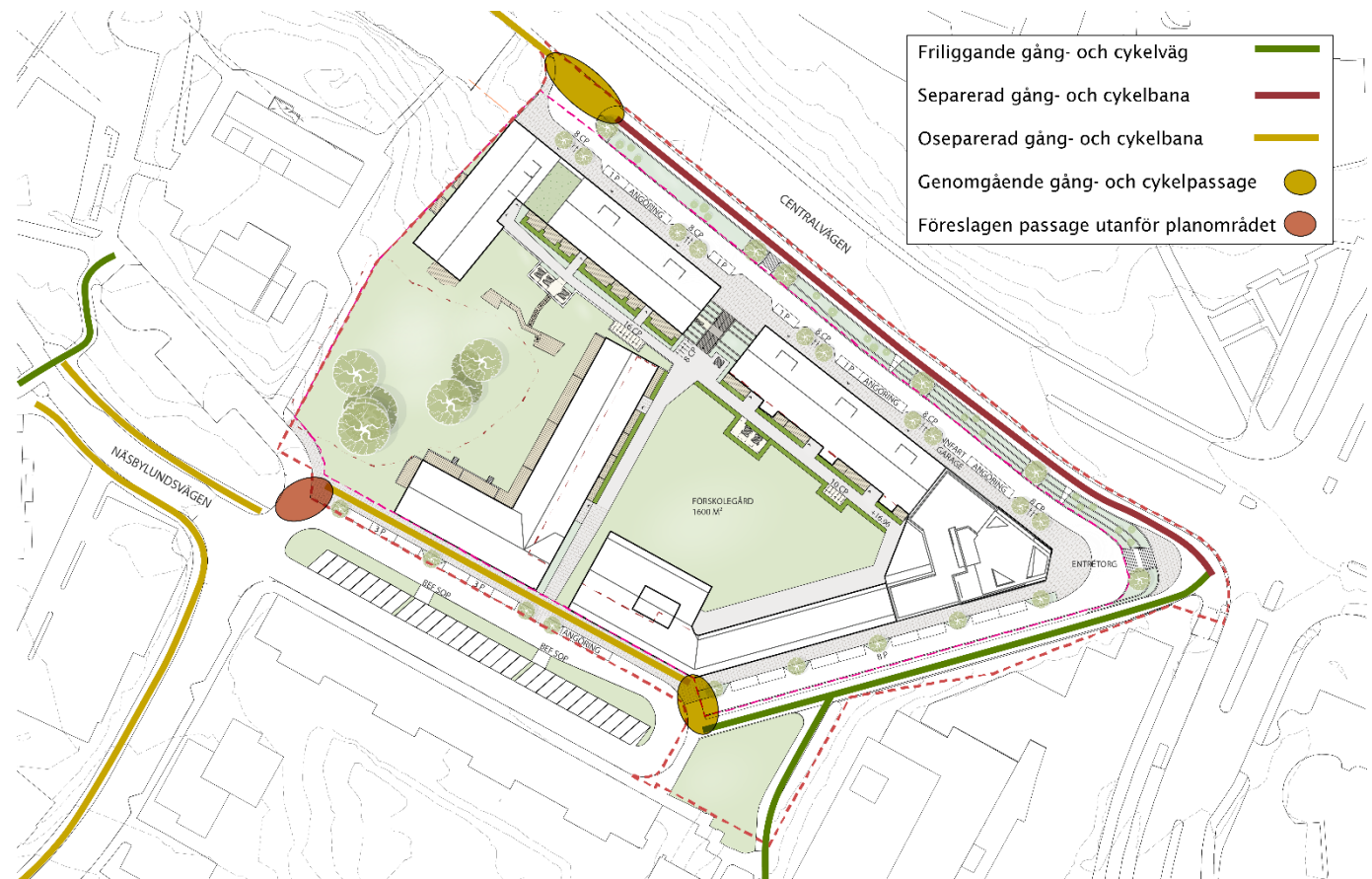


Figur 15. Sektion Näsbylundsvägen.

Näsbylundvägens östra ände, utanför Sågtorp 2, består av två enkelriktade körbanor med en parkeringsyta mellan körbanorna. Söder om parkeringsytan är körbanan 5,5 meter bred. Mellan körbanan och den befintliga bostadsrättsföreningen Roslags kulle finns en gångbana om 2,5 meter. Parkeringsytan i mitten består av tvärställda parkeringsplatser och grönska. I parkeringsytan finns även sopkassuner placerade som hör till bostadsrättsföreningen mittemot Sågtorp 2. Norr om parkeringsytan är körbanan 5 meter bred. Norr om körbanan finns 6 kantstensparkeringar, en angöringsficka, en skyddszon om 0,8 meter samt en integrerad gång- och cykelbana om 3 meter. Se Figur 15.

4.2 GÅNG- OCH CYKELNÄT

I förslaget behålls de befintliga gång- och cykelstråken kring Sågtorp 2. Flera av de intilliggande stråken påverkas dock av exploateringen. Se planområdets föreslagna gång- och cykelnät i Figur 16. Gångbanor finns utmed befintliga gators bägge sidor. Dessa illustreras inte i figuren. Centralvägen ligger utanför planområdet för Sågtorp 2. Föreslagen infart till Sågtorp 2 vid planområdets nordvästra sida påverkar dock gång- och cykelbanan längs Centralvägens södra sida. En genomgående gång- och cykelpassage föreslås över infarten för att prioritera gående och cyklister på Centralvägens huvudstråk. I samband med att Sågtorp 2 exploateras föreslås även en breddning av gång- och cykelbanan. Gång- och cykelbanan får en bredd om totalt 4 meter.



Figur 16. Planområdets föreslagna gång- och cykelnät.

Föreslagen exploatering medför att den befintliga friliggande gång- och cykelvägen längs planområdets sydöstra sida bibehålls. Gång- och cykelvägens dragning, lutning och bredd kommer att justeras för att anpassas till exploateringen. På grund av planområdets kuperade terräng kommer gång- och cykelvägen och den nya lokalgatan anläggas på olika nivåer. Därmed påverkas inte trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter på gång- och cykelvägen. Närmast Näsbylundsvägen är dock gång- och cykelvägen i samma nivå som lokalgatan.

Ett upphöjt övergångsställe med cykelpassage föreslås över den nya lokalgatan intill Näsbylundsvägen. Detta för att koppla samman gång- och cykelvägen med Näsbylundsvägens planerade gång- och cykelbana. Ett upphöjt övergångsställe skapar en hastighetssäkrad och trafiksäker passage. Näsbylundsvägens gång- och cykelbana på norra sidan gatan föreslås få en bredd om 3 meter. En skyddszon om 0,8 meter anläggs mellan gång- och cykelbanan och kantstensparkeringarna för att undvika konflikt mellan öppning av bildörrar och gång- och cykeltrafiken samt för att möjliggöra yta för vägmärken och belysning.

Planförslaget inkluderar ett nytt entrétorg i områdets nordöstra hörn. En trappa föreslås mellan korsningen Centralvägen – Ytterbyvägen och entrétorget, parallellt med gång- och cykelvägen. Trappan, tillsammans med gång- och cykelvägen, skapar en genkoppling mellan planområdet och Roslags Näsby trafikplats inklusive dess busstationer. Den föreslagna nya lokalgatan sträcker sig tvärs över entrétorget. För att prioritera oskyddade trafikanter kring entrétorget föreslås gatan regleras som gångfartsområde förbi torget.

Utöver trappan upp till entréplatsen innebär förslaget även en trappa från lokalgatans norra del in till det nya kvarterets innergård. En ytterligare trappkoppling planeras utanför planområdet som en förlängning av trappan till innergården, mellan lokalgatan och Centralvägen. Inom kvarteret föreslås inget särskilt gång- eller cykelstråk.

I vidare arbete föreslås att en genomgående gång- och cykelpassage över Ytterby skolgränd utreds, se rödmarkerad gång- och cykelpassage i Figur 16. En genomgående passage skapar ett prioriterat och säkert stråk för oskyddade trafikanter mellan Sågtorp 2 och Roslags Näsby stations- och centrumområde. Gång- och cykelbanan på Centralvägen, utmed Ytterbyskolan föreslås även utredas vidare och breddas för att uppnå fullgod standard och möjliggöra möte. Dessa platser ingår dock inte i adresserat uppdrag, varför dessa utredningar är en vidare rekommendation. Detaljplanen för Sågtorp 2 ska ej omöjliggöra en sådan passage.

4.2.1 TILLGÄNGLIGHET

För att säkerställa god tillgänglighet inom planområdet eftersträvas en längslutning utmed gator och gång- och cykelbanor om maximalt 5 procent. Lutningen utmed planområdets lokalgata varierar mellan 0 till strax under 5 procent i längslutning. Stora delar av gatans längslutning varierar mellan 0 och 2 procent. På ett fåtal platser är lutningen större, dock inte större än 5 procent. Utanför studentbostäderna lutar gatan som mest strax under 5 procent och utanför Tech Farms byggnad, parallellt med Centralvägen, lutar gatan med 4 procent.

Lutningen på gång- och cykelbanorna inom området överstiger inte 5 procent som är det övre gränsvärdet för tillgänglig lutning. Dock blir den friliggande gång- och cykelvägen, som leder oskyddade trafikanter från korsningen Centralvägen – Näsbyvägen till Näsbylundsvägen, mindre tillgänglig då den har en maximal lutning på 6 procent. Som eventuell åtgärd utreds möjligheten att placera bänkar eller likande utmed gång- och cykelvägen för att möjliggöra att äldre och rörelsehindrade kan vila utmed stråket.

För att nå planområdet från väst och roslagsbanans station är genaste vägen via Näsbylundsvägen och den nya lokalgatan. Här finns inga större nivåskillnader och planområdet kan därför nås av samtliga oskyddade trafikanter. För att nå planområdet från öst och korsningen Centralvägen-Ytterbyvägen är genaste vägen via trapporna upp mot Tech Farms byggnad eller via trappan i planområdets norra del. Denna väg är inte tillgänglig då det inte finns ramper intill trapporna. Dock kan den friliggande gång- och cykelvägen användas för att nå förskolan och planområdets södra del och planområdets norra del kan nås via gångbanan utmed Centralvägen samt vidare in på lokalgatan vid den nya korsningen Centralvägen - lokalgatan.

4.3 KOLLEKTIVTRAFIK

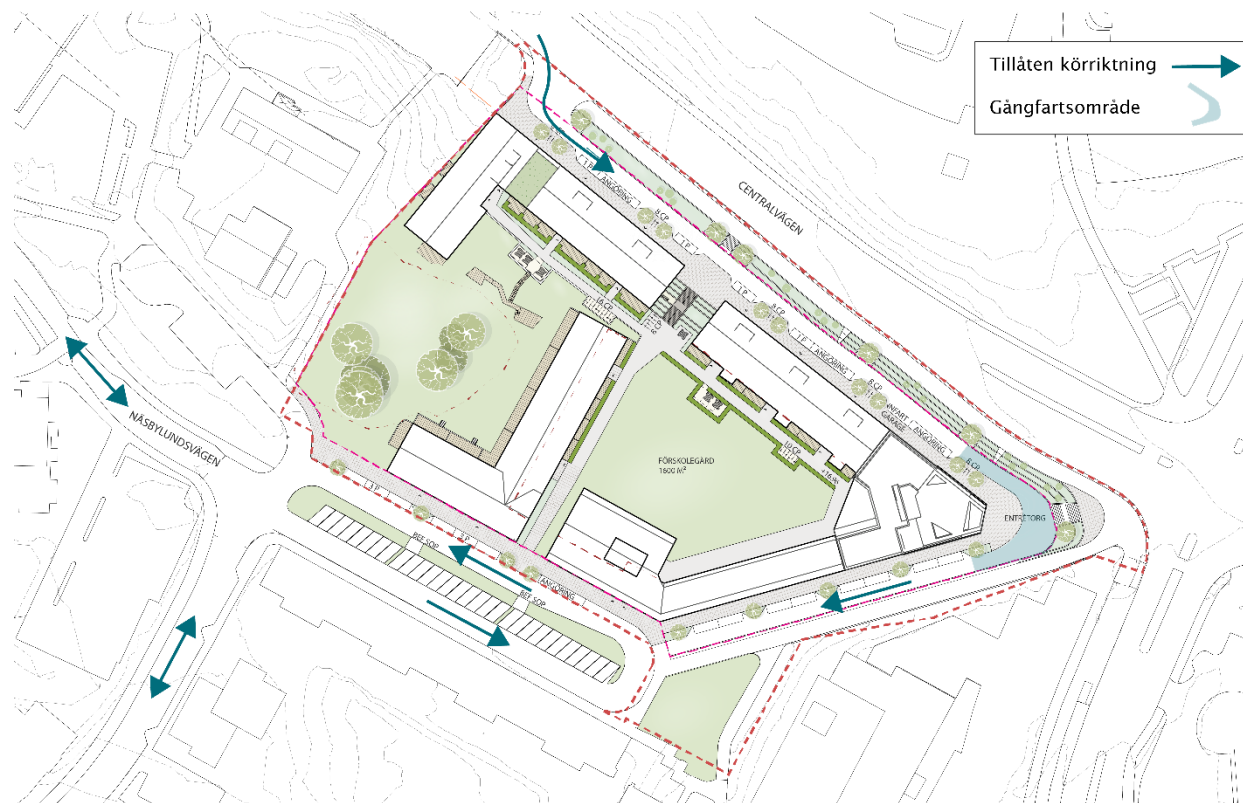
Planförslaget för Sågtorp 2 påverkar inte kringliggande linjetrafik och ingen ny busshållplats föreslås i samband med exploateringen. Området har ett fortsatt gynnsamt kollektivtrafikläge med tåg- och busstrafik inom 5 minuters promenadavstånd. En framtida förlängning av Roslagsbanan till Stockholm City kommer att gynna kollektivtrafikläget ytterligare.

Förslaget innebär nya kopplingar vilka underlättar för boende och resenärer att röra sig mellan Sågtorp 2 och hållplatslägena vid Roslags Näsby trafikplats. Detta via de föreslagna trapporna mellan kvarterets båda entrétorg och Centralvägens gång- och cykelbana. En koppling utan trappa finns fortsatt mellan Näsbylundsvägen och Centralvägen via gång- och cykelvägen.

Även kopplingen mellan planområdet och Roslags Näsby station planeras förbättras i samband med exploateringen. Stråket föreslås utformas med kontinuerlig gång- och cykelbana och eventuellt med en genomgående passage över anslutande gata, se kapitel ovan.

4.4 MOTORFORDONSTRAFIK

Planområdets intilliggande gator är Centralvägen, Ytterbyvägen och Näsbylundsvägen. Från planområdet planeras en ny gatukoppling från Centralvägen. Denna koppling kommer att utgöra en ny entré till området och utformas för att endast tillåta högersväng in till området från Centralvägen. Koppling ansluter till Näsbylundsvägen vars funktion blir lokalgata för att klara angöring till och från planområdet. Lokalgatan blir enkelriktad i södergående riktning med en bredd om 3,5 meter samt med trädplantering och kantstensparkering på hussidan. Lokalgatan föreslås få en hastighetsbegränsning på 30 km/tim. Vid det övre entrétorget utanför coliving/coworking-verksamheten avses lokalgatan regleras som gångfartsområde. I Figur 17 illustrerar blå pilar i vilka riktningar fordon får föras

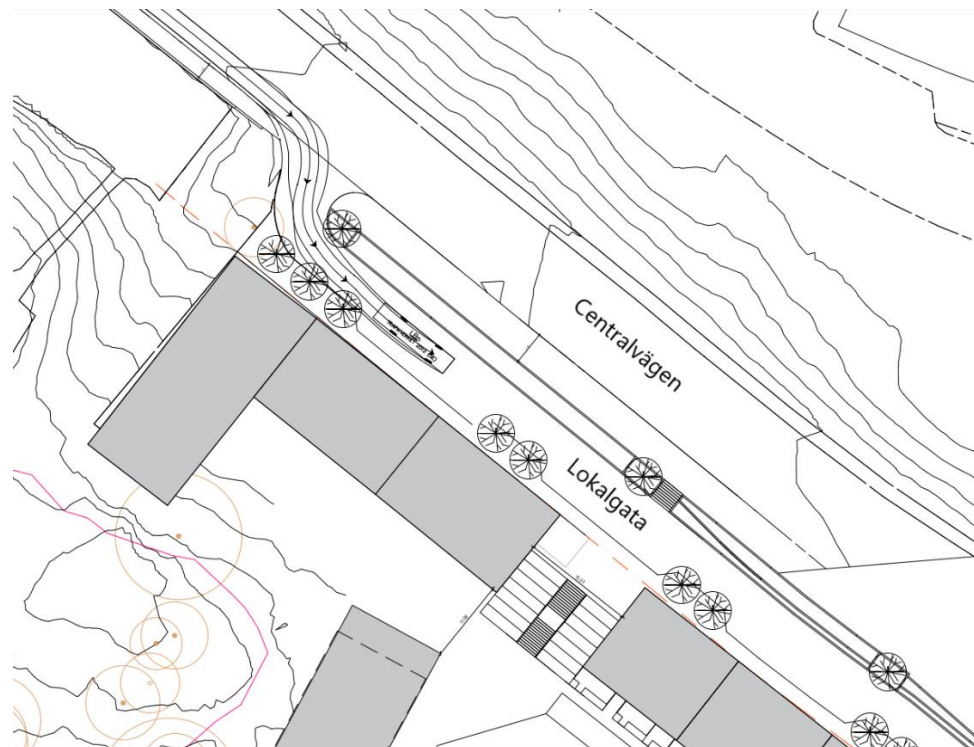


Figur 17. Planområdets föreslagna gatunät.

utmed gatorna som är enkelriktade. Den blå ytan illustrerar den del av lokalgatan som avses regleras som gångfartsområde.

Lokalgatan planeras som enskild väg och ska dimensioneras för fordonstypen LBN, 12 meters lastbil. Figur 18 visar körspår för LBN vid korsningen Centralvägen-lokalgatan.

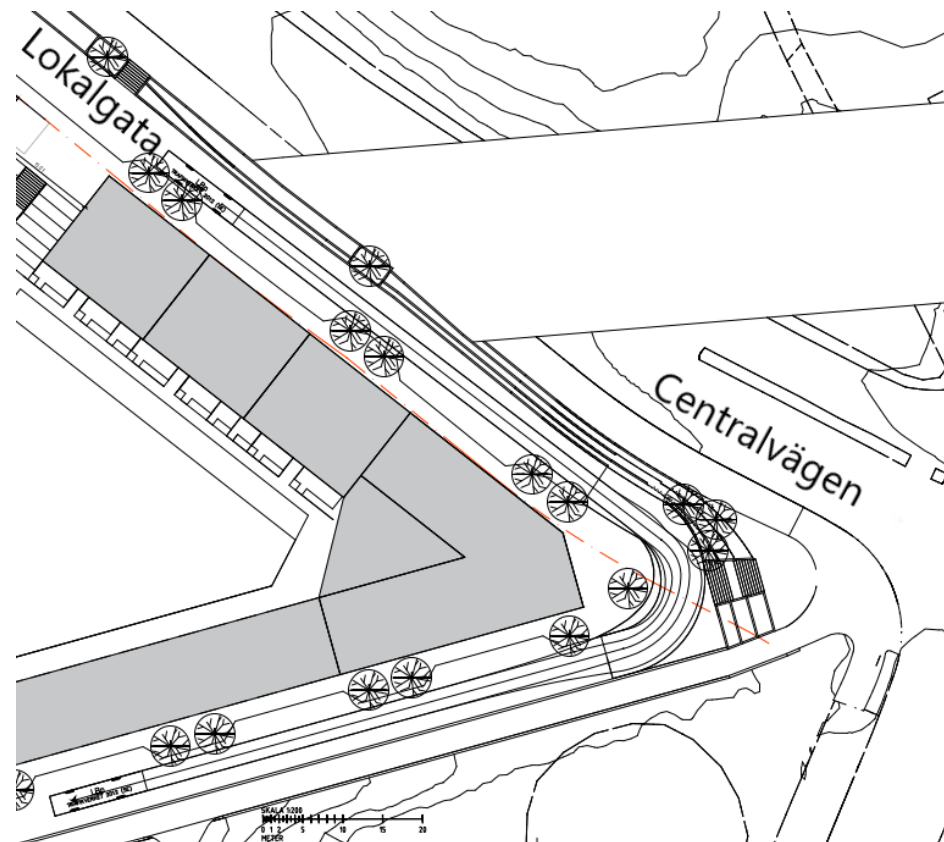
För att framkomligheten utmed Centralvägen inte ska påverkas negativt tillåts endast högersväng in från Centralvägens östgående körfält. För fordon som kör norrut på Centralvägen finns inte möjlighet att svänga vänster in till lokalgatan. Dessa fordon behöver istället fortsätta västerut för att vända eller angöra området via Näsbylundsvägen. Hur denna trafiklösning påverkar trafikflödena redovisas i den separata trafikanalysen "Trafiksimulering, Sågtorp 2".



Figur 18. Körspår vid korsningen Centralvägen - lokalgatan.

I Figur 19 redovisas körspår för LBN vid gångfartsområdet. Då kurvan vid gångfartsområdet är relativt skarp krävs en bredare utformning för att möjliggöra för större fordon, LBN, att passera. Detta utrymme möjliggörs i gångfartsområdets utformning. Sikten bedöms god i kurvan, förbi hushörnet, då siktlinjerna uppfylls i enlighet med VGU.

I Figur 20 redovisas körspår vid Näsbylundsvägen. Körspåren visar att en 12 meters lastbil kan vända runt parkeringsytan utan att backning krävs. För att möjliggöra detta har körbanan, öster om den befintliga parkeringsytan, breddats och gångbanan justerats österut. Dessutom föreslås kantstenen mellan gångbanan och körbanan krökas för att tillskapa så stor yta för gående som möjligt utan att fordonstypen LBN sveper över gångbanan. Visst svep kan dock förekomma över skyddszonen intill gång- och cykelbanan utmed Sågtorp 2. Det är därför viktigt att inga fasta föremål placeras här, så som lyktstolpe, soptunna eller dylikt. Det eventuella svep som kan förkomma sker i lastbilens körriktning, med fordonets främre del och i chaufförens siktlinje. Denna yta blir en eventuell konfliktpunkt och det är därför viktigt att tydliggöra och särskilja ytan för gång- och cykeltrafik och skyddszonen. Detta görs förslagsvis med annan beläggning på skyddszonen.

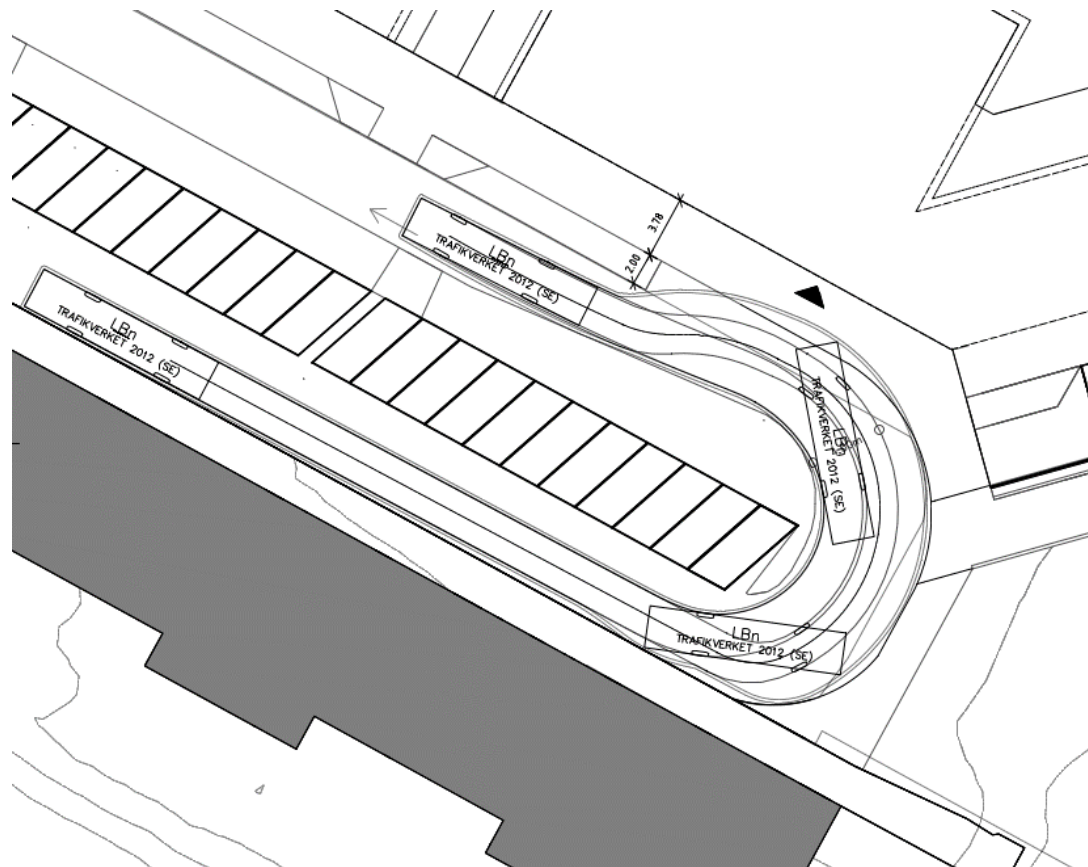


Figur 19. Körspår vid gångfartsområdet.

För att tydliggöra korsningspunkten lokalgatan-Näsbylundsvägen föreslås att Näsbylundsvägens södra körbanan regleras med väjning intill korsningen med hjälp av vägmärken och målning. Detta för att ge det västgående flödet, utmed lokalgatan-Näsbylundsvägens norra körbana, företräde.

Ytterligare åtgärd för att förtydliga korsningspunkten är att placera vägmärken som tydliggör att fordon som kommer körandes utmed lokalgatan ska fortsätta på Näsbylundsvägens norra körbana. Det är även viktigt att utformningen medför god sikt i korsningen. Träd eller andra högre fast föremål bör därmed undvikas intill korsningen.

Inom planområdet planeras det inte för någon ny vägkoppling mot Ytterbyvägen. Via Ytterbyvägen går det att nå planområdet via Näsbyvägen. Området går även att nå via Östra Banvägen och Ytterbygrindväg som båda leder till Näsbylundsvägen.



Figur 20. Körspår vid Näsbylundsvägen.

4.5 PARKERING

4.5.1 BILPARKERING

I Sågtorp 2 är förutsättningarna för ett lågt bilinnehav goda. Närhet till spårbunden kollektivtrafik och till Täby centrum med ett stort utbud av service och handel är viktiga faktorer som påverkar bilinnehavet.

Enligt parkeringsstrategin för Täby kommun ligger planområdet Sågtorp 2 i parkeringszon A. För flerbostadshus och studentbostäder i zon A ska det enligt strategin finnas 9 bilplatser per 1000 kvadratmeter BTA, varav 1 besöksparkering. Vidare ska minst 2 procent eller 1 plats vara reserverade för rörelsehindrade. Parkering för rörelsehindrade ska anordnas nära samtliga entréer, max 25 meter från entré, och utformas enligt Boverkets byggregler. För förskolor i zon A ska det enligt strategin finnas 4 bilplatser per 1000 kvadratmeter BTA, varav en besöksparkering. Det platsspecifika parkeringstalet för bil inom strukturplanen för Sågtorp 2 blir 175 parkeringsplatser enligt parkeringsstrategin.

Antalet parkeringsplatser kan reduceras enligt "Grön resplan", med vilken antalet parkeringsplatser kan sänkas om vissa förutsättningar eller åtgärder uppfylls. Dessa åtgärder är prissättning av parkering, samnyttjande av parkering, parkeringsköp och avlösen, bilpool och/eller om det går att påvisa att det finns eller ska anläggas attraktiva gång- och cykelstråk som sammanbinder målpunkter med kollektivtrafiken. Det kan även finnas leveransskåp och cykelpool för att en reduktion av antalet bilplatser enligt "Grön resplan" kan göras.

HSB, Tech Farm och SSM har tagit fram en grön resplan för att minska antalet bilparkeringsplatser inom Sågtorp 2. I den gröna resplanen framgår att byggaktörerna ska anlägga och bekosta en gemensam bilpool för att skapa förutsättningar för hållbara transporter för de boende i Sågtorp 2. Bilpoolsplatserna placeras i områdets garage. Utöver en bilpool kommer en cykelpool anordnas med tillgång till ett antal el- och lådcyklar. För att ytterligare möjliggöra för de boende att välja ett hållbart resande kommer cykelrum placeras lättillgängligt inom och utanför byggnaderna samt mindre cykelverkstad med elpump och tvättmöjligheter. Vidare hänvisar resplanen till närheten till spårbunden trafik samt goda villkor för gång- och cykeltrafik.

Den gröna resplanen med planerade åtgärder reducerar antalet bilparkeringar med 20 procent. Det betyder att det platsspecifika bilparkeringstalet om 175 platser kan reduceras till 146 platser, se Tabell 2. Av dessa avses 6 platser regleras som platser för rörelsehindrade och 24 platser som besöksparkering.

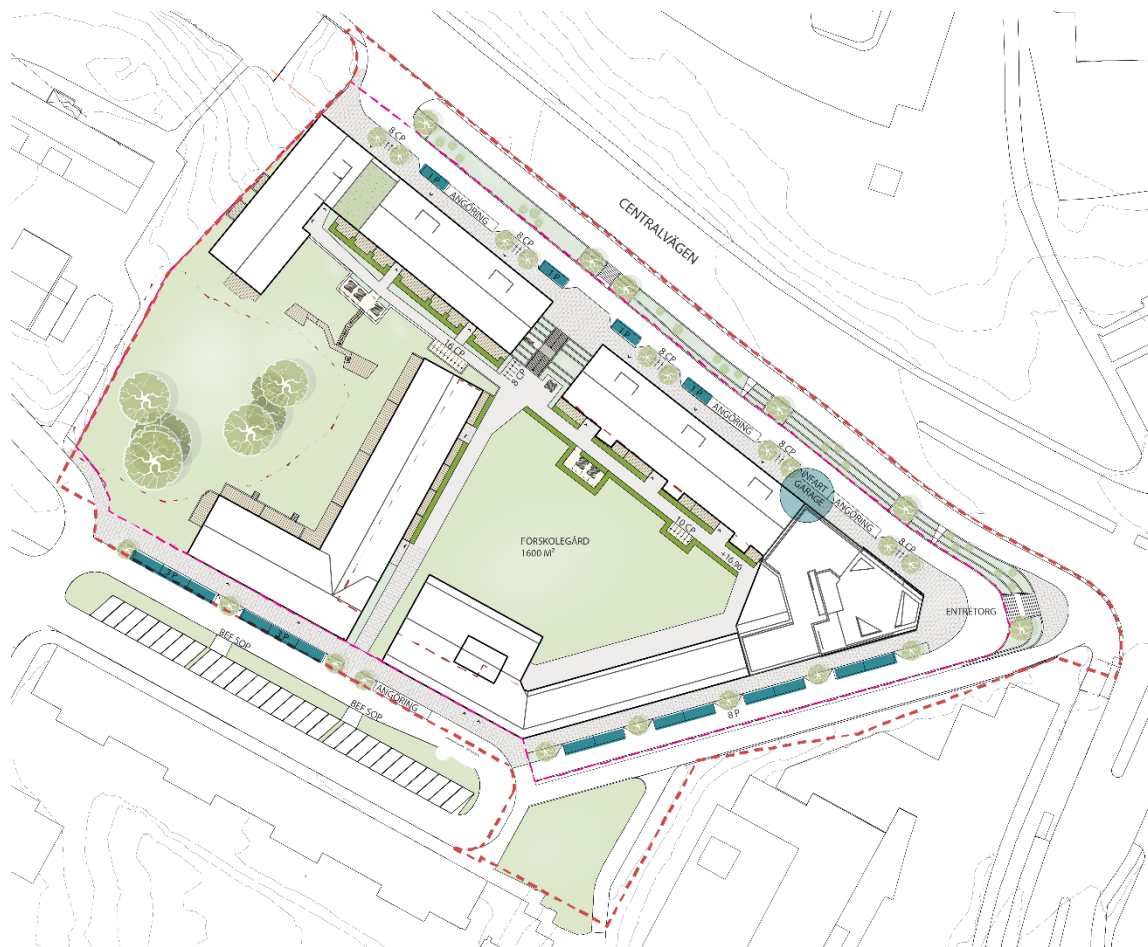
Tabell 2. Antal bilparkeringsplatser i Sågtorp 2 enligt framtagna grön resplan.

Byggaktör	Upplåtelseform	BTA ovan mark [kvm]	Parkeringsnorm zon A	Antal parkeringsplatser enligt parkeringsnorm	Antal bilparkeringsplatser efter reduktion med Grön Resplan
HSB Bostad AB	Brf Flerbostadshus	14 250	7p/1000 BTA (1)	100	83
HSB Bostad AB	Lokaler	250	10p/1000 BTA (1)	3	3
Tech Farm	Coliving/coworking	5 400	7p/1000 BTA (1)	38	31
SSM	Studentbostäder	4 400	7p/1000 BTA (1)	31	26
SSM	Förskola	830	4p/1000 BTA (1)	3	3
TOTALT				175	146

Bilparkering inom Sågtorp 2 föreslås huvudsakligen i ett parkeringsgarage om två våningar, placerat under sydöstra delen av innergården. In- och utfart till garaget föreslås från lokalgatan nordöst om kvarteret. Samtliga huskroppar är anslutna till garaget och parkering för rörelsehindrade finns placerade i garaget intill huskropparnas anslutningspunkter. Garaget bör utformas med laddplatser för el-bilar för att täcka ett ökat framtida behov.

Vidare föreslås även kantstensparkeringsplatser på Näsbylundsvägen och på den nya lokalgatan. Totalt föreslås 18 kantstensparkeringsplatser där samtliga är placerade på sidan av gatan intill bebyggelsen. Ett antal av kantstensparkeringsplatserna kommer regleras som platser för rörelsehindrade, och ytterligare platser kan komma att regleras på annat sätt. Markparkeringarna och infarten till garaget redovisas i Figur 21.

Kantstensparkeringsplatserna på Näsbylundsvägen avses vara kommunala och tillfalla förskolan. En majoritet av de 80 barnen som ska gå på förskolan antas bo i närområdet och därför gå eller cykla till förskolan. Vidare rekommendation är



Figur 21. Föreslagen markparkering samt infart till garage i Sågtorp 2.

att låta förskolans parkeringsplatser nyttjas av besökare och/eller boende under kvällstid och helger. Kantstensparkeringarna utmed den nya lokalgatan avses regleras som platser för rörelsehindrade samt som besöksparkering.

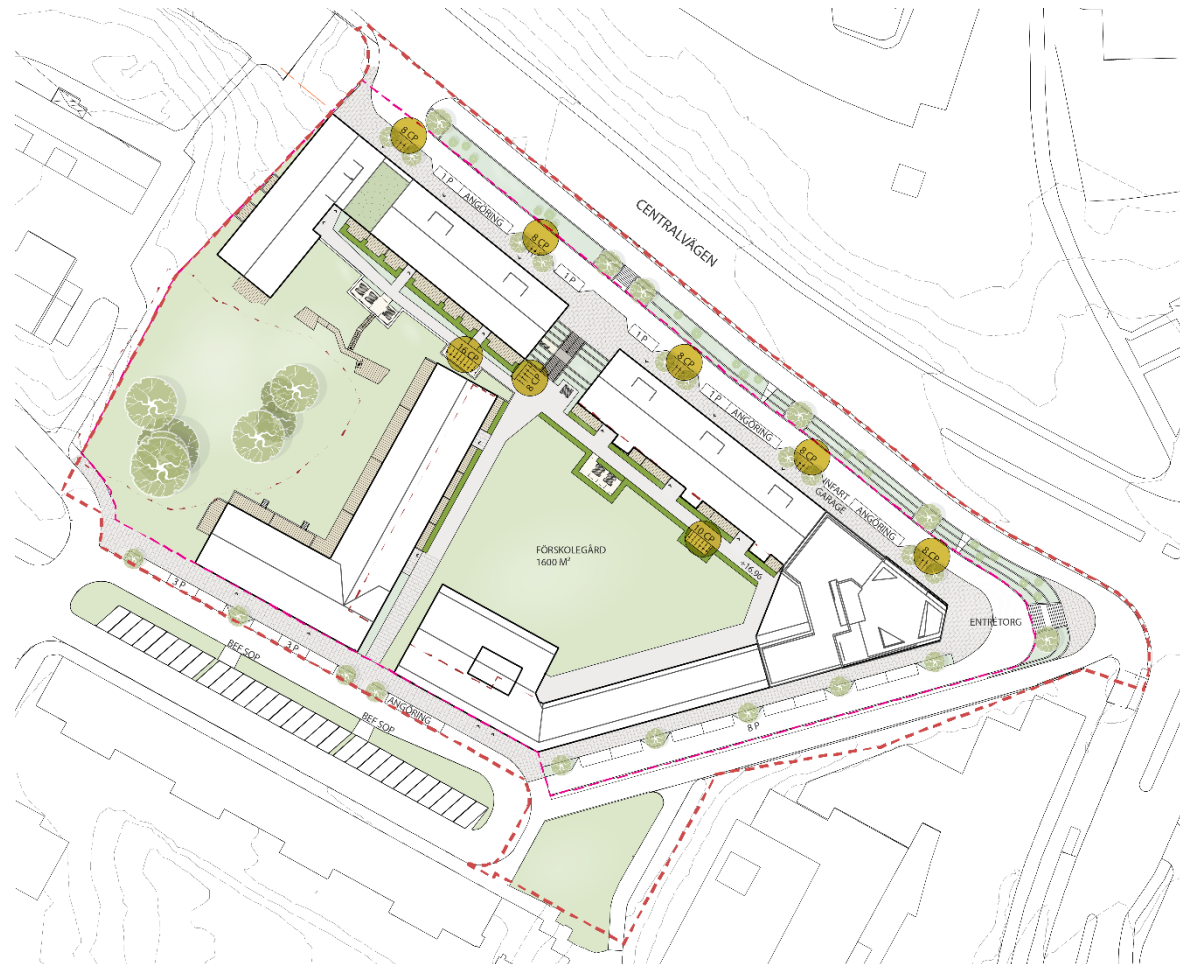
Utöver ovan föreslagna parkeringsplatser bibehålls den befintliga markparkeringen på Näsbylundsvägen. Dessa platser ska tillhöra den befintliga bostadsrättsföreningen söder om Näsbylundsvägen.

4.5.2 CYKELPARKERING

Sågtorp 2 har tack vare sitt centrala läge i Täby stor potential för en hög andel cykeltrafik. En cykelresa börjar och slutar alltid i en parkerad cykel, varför utformning och placering av cykelparkering är av stor vikt. Cykelparkeringar behöver vara attraktiva och trygga för att de ska användas.

För boendeparkeringar bör de vara väderskyddade och ligga i markplan, helst i direkt anslutning till entrén. Ramen och bakhjulet ska kunna låsas fast. Elcyklar, lastcyklar och andra dyrare cykelvarianter blir vanligare och därför finns behov av laddningsmöjligheter, eventuella cykelskåp och särskilda platser för större cyklar. Vidare bör utrymme för att mecka och tvätta cyklar finnas för att möjliggöra ett bra cykelliv. Även permobiler kräver möjlighet att parkeras och laddas.

Enligt Tåbys parkeringsstrategi krävs 20–30 cykelparkeringsplatser per 1000 BTA för flerbostadshus och 45–50 cykelparkeringsplatser per 1000 BTA för studentbostäder. Vidare krävs 25–30 cykelparkeringar för förskolor.



Figur 22. Föreslagen cykelparkering utomhus.

För Sågtorps strukturplan innebär detta att totalt 620–830 cykelparkeringar behövs, se Tabell 3. Av dessa ska minst 349 cykelparkeringar finnas i cykelrum och 271 parkeringar i anslutning till entréer. Eftersom Sågtorp 2 ligger centralt i Täby och byggaktörerna avser att tillämpa grön resplan med bland annat tillgång till cykelpool medför planen stor potential för cykling som transportmedel.

Cykelparkering för flerbostadshusen, studentbostäderna och coliving/coworking-verksamheten planeras huvudsakligen anläggas i cykelrum inomhus på kvartersmark. Totalt 74 cykelparkeringar planeras på kvarterets innergård samt längs den nya lokalgatan norr om kvarteret. Cirka 40 av dessa tillfaller coliving/coworking-verksamheten. Dessa 74 platser illustreras i Figur 22.

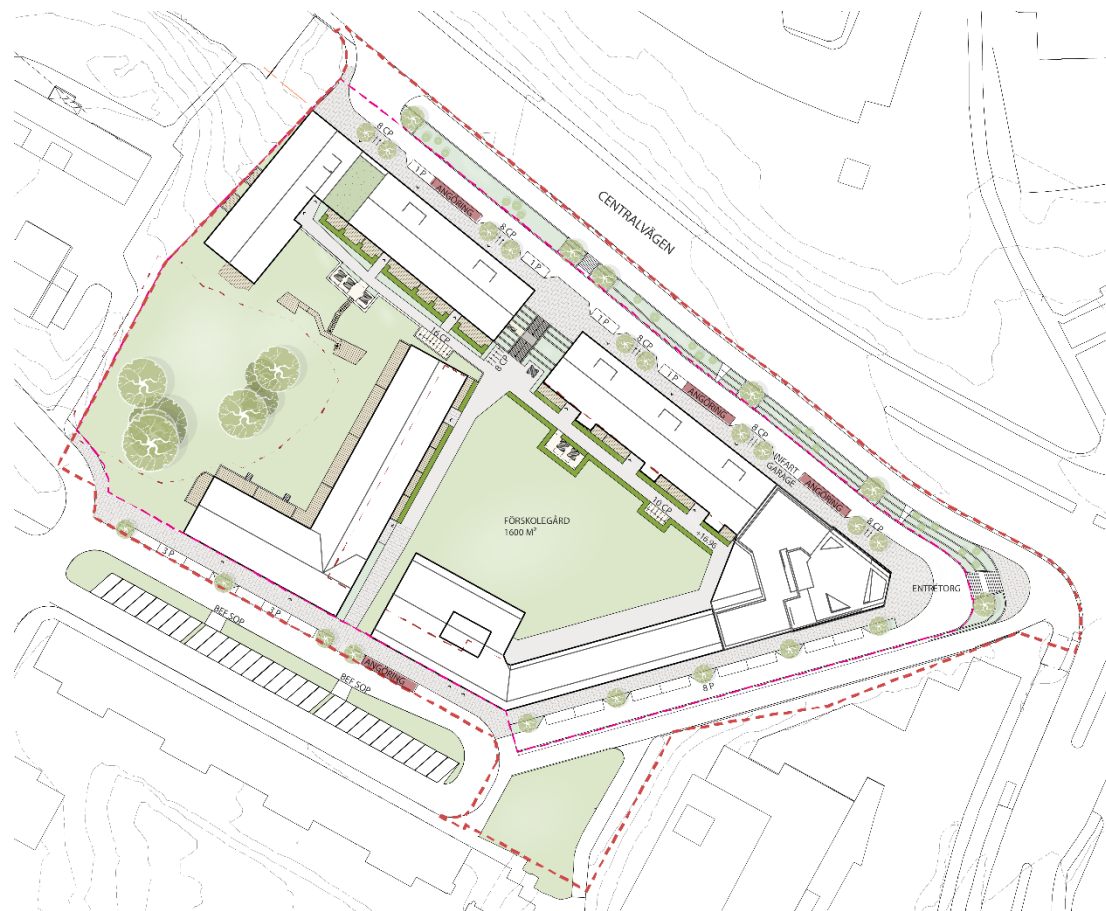
Tabell 3. Antal cykelparkeringsplatser i Sågtorp 2 enligt framtagna grön resplan.

Byggaktör	Upplåtelseform	BTA ovan mark [kvm]	Parkeringsnorm	Antal parkeringsplatser enligt parkeringsnorm
HSB Bostad AB	Brf Flerbostadshus	14 250	20-30p/1000 BTA	285–427
HSB Bostad AB	Lokaler	250	25-35p/1000 BTA	6–9
Tech Farm	Coliving/coworking	5 400	20-30p/1000 BTA	108–162
SSM	Studentbostäder	4 400	45-50p/1000 BTA	198–220
SSM	Förskola	830	25-30p/1000 BTA	21–25
TOTALT				618–829

4.5.3 ANGÖRING OCH VARULEVERANS

Angöringsplatser för lastning och lossning föreslås på Näsbylundsvägen och på den nya lokalgatan, se Figur 23. Angöringsplatserna möjliggör förutom för varuleverans även för sophämtning för såväl bostäder, studentbostäder, förskolan och eventuella verksamheter i bottenvåningarna. All sophantering för Sågtorp 2 hanteras via soprum vilka huvudsakligen placeras inom 10 meter från de respektive angöringsplatserna. Markerad yta för avfall på markparkeringen söder om Sågtorp 2 tillhör fastigheten söder om Näsbylundsvägen.

För utryckningsfordon möjliggörs angöring utmed lokalgatorna. Tillgängliga parkeringsplatser kommer att anordnas i garage och utmed lokalgatorna så att samtliga entréer nås inom 25 meter.



Figur 23. Föreslagna angöringsplatser i Sågtorp 2.

5 TRAFIKANALYS

En separat trafikanalys för planområdet och planförslaget har tagits fram. I analysen har en trafikstring beräknats för det aktuella planområdet. Trafiken har utifrån antagna färdvägar fördelats ut i det omkringliggande vägnätet och trafikmängder för år 2040 tagits fram. Med de resulterande flödena har framkomligheten i vägnätet studerats med hjälp av trafiksimulering.

Enligt genomförda alstringsberäkningar uppgår trafikstringen till cirka 700 fordon/dygn för den nya exploateringen; vilket motsvaras av ett tillskott på cirka 70 fordon/timme under högtrafik. Den alstrade trafiken från Sågtorp 2 antas i första hand komma att belasta Centralvägen, Näsbylundsvägen med förlängning, Östra Banvägen och Ytterbyvägen. De prognosticerade trafikmängderna visar dock att det inte sker någon dramatisk förändring då det rör sig om förhållandevis låga trafikmängder som alstras.

Hur planområdets trafiklösning påverkar trafikflödena redovisas i den separata trafikanalysen, *"Trafiksimulering, Sågtorp 2"* där påverkan av planförslagets enkelriktade gata beskrivs i kapitel 4.7.