

SAMHÄLLSUTVECKLINGSKONTORET

Plan- och exploateringsavdelningen

Sofi Tillander

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

Innehåll

1. Sammanfattning av planprocessen	1
2. Plansamråd	2
3. Granskning	3
4. Inkomna yttranden	3
5. Sammanfattning av yttranden, med kommentarer.....	4
6. Ändringar inför antagande	15
7. Synpunkter som inte tillgodosetts	16

1. Sammanfattning av planprocessen

Planen handläggs med standardförfarande. Utskottet för stadsbyggnad, miljö och näringsliv beslutade den 9 juni 2014, § 30, att pröva ny detaljplan för Fenan 1 för befintlig verksamhet och nya bostäder. Utskottet för stadsbyggnad och miljö beslutade den 11 september 2017, § 23, att pröva ny detaljplan för Flygkompassen 1, Höjdmätaren 1 samt Stjärnmotorn 1 och 2 avseende bostäder och service.

Stadsbyggnadsnämnden godkände projektets start-PM den 14 maj 2019, § 97.

Stadsbyggnadsnämnden beslutade om samråd den 9 september 2022, § 89.

Beslut om betydande miljöpåverkan är fattat enligt stadsbyggnadsnämndens delegationsordning punkt 4.2b den 30 september 2024.

Stadsbyggnadsnämnden beslutade om granskning den 12 november 2024, § 105.

2. Plansamråd

2.1. Handlingar

Samrådshandlingar godkändes av stadsbyggnadsnämnden den 20 september 2022, § 89.

2.2. Remiss

Förslaget har varit utsänt på samråd under perioden 30 september – 27 oktober 2022.

2.3. Samrådsmöte

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

2.4. Ändringar efter samråd

Efter samrådet genomfördes följande ändringar av planförslaget:

Planbeskrivningen

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

Plankartan

- Fastigheterna Stjärnmotorn 1 och 2 utgick ur planområdet.
- Yta för transformatorstation (E1) avsattes intill det norra kvarteret.
- Justerade användnings- och egenskapsgränser inom båda kvarteren med avseende på reviderade bebyggelseförslag och justeringar av Sjöflygvägens bredd.
- Användningen förskola (S1) kombinerades med användningarna bostäder (B) och centrum får finnas (C2).

- Områden där strandskyddet föreslås upphävas preciserades.
- Bestämmelser om markhöjder infördes för att säkra flödesvägar vid skyfall.
- Användningsområde parkering (P) preciserades till parkering i garage (P1).
- Skyddsbestämmelse om buller omformulerades utifrån Naturvårdsverkets uppdaterade riktlinjer för trafikbuller vid skol- och förskolegårdar.
- Skyddsbestämmelse om utrymning av lokaler från två håll utgick med anledning av den låga risknivån och avståndet till E18.

3. Granskning

3.1. Handlingar

Granskningshandlingar godkändes av stadsbyggnadsnämnden den 12 november 2024, § 105.

3.2. Remiss

Förslaget har varit utsänt på granskning under perioden 22 november – 16 december 2024.

4. Inkomna yttranden

Myndigheter och andra remissinstanser	Anmärkning
1. Sörab	Avstår från att yttra sig
2. Täby miljövärme	Synpunkt
3. Ellevio	Synpunkt
4. Svenska kraftnät	Ingen erinran
5. Sjöfartsverket	Synpunkt
6. Swedavia	Ingen erinran
7. Region Stockholm – Trafikförvaltningen	Ingen erinran
8. Storstockholms brandförsvär	Synpunkt
9. Trafikverket	Ingen erinran
10. Länsstyrelsen i Stockholms län	Synpunkt

Föreningar	Anmärkning
1. Täby föreningsråd	Synpunkt
2. Aktiva Hägernäs strand	Synpunkt

Privatpersoner och fastighetsägare	Anmärkning
1. Privatperson 1	Synpunkt
2. Privatperson 2	Synpunkt
3. Specialfastigheter Sverige AB	Synpunkt

5. Sammanfattning av yttranden, med kommentarer

Nedan redovisas i sammanfattad och förkortad form de synpunkter som inkommit under granskningsskedet samt samhällsutvecklingskontorets kommentarer.

Skrivelserna i sin helhet finns i stadsbyggnadsnämndens diarium. Privatpersoners uppgifter hanteras enligt GDPR och detta dokument kan publiceras på kommunens webbplats. För att ta del av vilka privatpersoner som har inkommit med yttranden kontakta kommunens kontaktcenter på tel. 08 - 555 590 00 eller <https://www.taby.se/kontakta-oss/fragor/>.

Myndighet och andra remissinstanser

Täby miljövärme AB

Planområdet ligger i direkt anslutning till fjärrvärmenätet i Sjöflygvägen och Pontongränd, dessa ledningar måste beaktas vid arbeten i närheten av dessa. TMAB (Täby Miljövärme AB) ser positivt på en anslutning av området.

Kommentar: Synpunkten noteras. Ledningarna beaktas i det fortsatta genomförandeskedet.

Ellevio

För att klara elförsörjningen av tillkommande bebyggelse och verksamheter etableras en ny nätstation i planområdets norra del enligt dialog mellan Ellevio och kommunen. Ellevio har befintligt 11 kV och 0,4 kV ledningsstråk inom planområdet samt nätstationer i närheten av planområdet. Anläggningarna måste beaktas och kablar som till följd av planen berörs av markarbeten kan bli föremål för flytt.

Myndigheters rekommendationer avseende buller, magnetfält och skyfall ska beaktas i samband med lokalisering av ny nätstation. Ellevios områdesansvarig önskar

fortsatt dialog avseende planens elförsörjning. Planerade effekter för såväl byggkraft som färdiga anslutningar behöver presenteras till Ellevio i god tid. Ellevio önskar bli kallade till ledningssamordning. Åtgärder i Ellevios befintliga anläggningar utförs efter beställning till Ellevio samt bekostas av beställare.

Kommentar: Synpunkterna noteras. Påverkan på Ellevios anläggningar och ledningar beaktas i det fortsatta genomförandeskedet.

Sjöfartsverket

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

Kommentar: Belysningens utformning regleras inte i detaljplanen.

Storstockholms brandförsvär

Storstockholms brandförsvär (SSBF) har inte kontrollmätt avstånd i planhandlingarna, men det framgår inte exakt hur långt det är från uppställningsplats till entréer, och några entréer ser ut att få långt till och från uppställningsplats. SSBF anser att detta bör fortsätta beaktas i senare skeden av processen.

Vidare så hittar inte SSBF en uppdaterad riskbedömning i planhandlingarna och har därmed inte granskat innehållet gällande risker. Återkom om ni vill ha stöttning i att granska riskbedömningen.

Kommentar: I det södra kvarteret fungerar Sjöflygvägen och Pontongränd som uppställningsplatser för insatsfordon. För den sydligaste byggnaden föreslås även uppställningsplats inom kvartersmark i anslutning till byggnaden. I det norra kvarteret fungerar Sjöflygvägen och insticksgatan som uppställningsplats. Detaljplanen möjliggör att samtliga bostadshus kan nå inom rekommenderade avstånd, och i bygglovsskedet kommer det säkerställas att fastigheterna uppnår krav på tillgänglighet för insatsfordon.

En uppdaterad riskbedömning har tagits fram till granskningsskedet. Med föreslagna åtgärder som regleras i detaljplanen bedöms riskerna med avseende på farligt gods-olyckor som mycket små.

Länsstyrelsen i Stockholms län

Ingripandegrunder enligt 11 kap. 10 § PBL

Översvämningsrisk

Dagvattenutredningen (Structor, 2024-10-15) redogör schematiskt för hur ett skyfall ska hanteras med flödesvägar och fördröjning.

I MSB:s vägledning Metod för skyfallskartering av tätorter beskrivs olika metoder för skyfallskartering, där beskrivs bland annat en förenklad och en detaljerad analys. Enligt vägledningen bör en detaljerad analys användas vid fysisk planering på grund av att den förenklade analysen inte innehåller tillräcklig information om hur området påverkas och hur omkringliggande områden påverkas. I samband med aktuell detaljplan har varken en förenklad eller en detaljerad analys använts som metod för riskbedömningen. Då det även vid en förenklad analys är svårt att bedöma riskbilden är det utifrån analysen i den aktuella planen ännu svårare då den innehåller fler osäkerheter. Länsstyrelsen bedömer att MSB:s vägledning bör vara en utgångspunkt vid val av metod för skyfallskartering och konstaterar att det i ärendet inte har framkommit några skäl som talar mot denna bedömning. Länsstyrelsen finner att kommunens underlag för bedömning av planförslagets lämplighet avseende översvämningsrisk inte motsvarar vad som krävs. Underlaget innehåller för mycket osäkerheter vilket medför att slutsatser om översvämningsrisk och åtgärder för att hantera en sådan risk kan vara felaktiga.

Med hänsyn till ovanstående behöver kommunen även göra en förnyad bedömning av hur planförslaget påverkar omkringliggande bebyggelse och infrastruktur. Detta bör redovisas i planbeskrivningen och vid behov bör nödvändiga regleringar på plankartan införas.

Länsstyrelsen bedömer därför att kommunen utifrån nuvarande underlag inte har visat hur genomförandet av planförslaget kommer att påverkas och påverka omgivningen vid ett 100-årsregn med klimatfaktor.

Övriga synpunkter

Buller

Riktvärdet 60 dBA för ljudnivåer vid utsatt fasad överskrids i hus A, D och E i kvarteret Flygkompassen och hus B i kvarteret Fenan. Det innebär att bostäderna där kräver tillgång till ljuddämpad sida för hälften av bostadsrummen enligt förordning (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader. Kommunen har infört en generell planbestämmelse gällande buller Anpassning. Kommunen anger i planbeskrivningen att det är möjligt att utforma bebyggelsen så att planbestämmelsens krav på tillgång till ljuddämpad sida vid behov kan innehållas. I planbeskrivningen nämns endast att illustrationen över möjlig planlösning gäller kvarter D, vilket skulle kunna innebära en otydlighet beträffande övriga kvarter som också kräver buller Anpassning. Kommunen bör komplettera planbeskrivningen så att det framgår att det finns ett

möjligt sätt att utforma även bebyggelsen i kvarter A, E och B så att hälften av bostadsrummen får tillgång till ljuddämpad sida.

Kommentar:

Översvänningsrisk

En kompletterande skyfallsanalys har tagits fram efter granskningsskedet. Analysen omfattar en skyfallsmodellering som visar hur vattnet flödar, vid händelse av skyfall, i framtida scenario efter genomförandet av detaljplanen.

Norra kvarteret: I befintlig situation flödar vatten från grannfastigheterna Stjärnmotorn 1 och 2 in på Höjdmätaren 1 och vidare norr ut. En genomtänkt höjdsättning gör så att vattnet även i framtida scenario kan flöda genom det norra kvarteret på allmän plats, gata samt vidare via parkmarken (öster om planområdet) och ner i Rönningebäcken samt Hägernäsviken. Det vatten som rinner längs med Sjöflygvägen, som inte tar sig ned längs insticksgatan, rinner vidare söder ut på Sjöflygvägen. Genom medveten och eftertänksam utformning av den nya planerade gång- och cykelbanan utmed Sjöflygvägen, kommer vattnet kunna rinna ned i Rönningebäcken. Inga byggnader intill det norra kvarteret får en försämrad situation på grund av genomförd detaljplan.

Södra kvarteret: Genom höjdsättning inom kvartersmark kan vattnet styras till kvarterets nordöstra del och sedan vidare ut på Pontongränd. Genom att fasa ned kantsten kan vattnet rinna vidare ned i Rönningebäcken. På sådant sätt blir kvarteren öster om Fenan 1 och 2 inte påverkade negativt av genomförandet av detaljplanen. Inte heller det nya kvarteret riskerar att ta skada vid ett skyfall.

Åtgärderna genomförs i samband med utbyggnad av kvartersmark och ombyggnad av allmän plats. Genom föreslagna åtgärder förhindras vatten från att orsaka fara för människors liv och hälsa eller att skada byggnader. Vattnet kan flöda till områden som tål att översvämmas, såsom exempelvis Rönningebäcken och parken.

Buller

Planbeskrivningen kompletteras med möjliga planlösningar för hus A, B och E som redovisar att bebyggelsen kan utformas så att minst hälften av bostadsrummen får tillgång till ljuddämpad sida.

Föreningar

Täby Föreningsråd

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

Vi måste ånyo konstatera att intresset av att skapa en bra utemiljö för förskoleeleverna inte lever upp till Boverkets rekommendationer, 40 kvadratmeter per förskoleelev utan nu har minskats ytterligare från tidigare förslag och nu planeras bli endast cirka 12,5 kvadratmeter inhägnad yta. Detta har skett genom att tidigare avsatt yta för förskolan mellan hus G och H, nu har blivit parkeringsplatser. Dessa parkeringsplatser kan istället flyttas till öster om hus F och G samt väster om hus H. Vi har tidigare föreslagit att det i norra områdets park, görs en inhägnad som komplement till förskolans yta invid lokalerna i Tygförrådet, den yta som i förra förslaget redan där var alldeles för liten.

Vidare torde föreningslokaler kunna planeras inom området. Det ser vi inget förslag på.

Vi ser med tillförsikt fram emot positiva förändringar av planen.

Kommentar: I detaljplanen har den totala förskolegården utökats från 1500 kvadratmeter i samrådsskedet till 1900 kvadratmeter, fördelat på 1500 kvadratmeter primär förskolegård och 400 kvadratmeter sekundär förskolegård. Det beräknade antalet barn har sedan samrådet ökats från 75 till 120, vilket ger en friyta om 15,8 kvadratmeter per barn. Ingen del av förskolegården har omvandlats till parkeringsplatser.

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

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

Aktiva Hägernäs strand

Bebyggelse, exploateringsgrad, parkering

Vår sammanfattning är:

-att detaljplanens maximala BTA i plankartan måste minskas och koordineras med

antalet bilplatser, samt att maximal byggnadshöjd (nockhöjden h) begränsas till höjderna på de illustrerade huskropparna.

Föreningen Aktiva Hägernäs Strand anser att det är positivt att granskningshandlingen redovisar ett något minskat antal bostäder jämfört med samrådsskedet. Detta är i och för sig främst beroende på att nordvästra hörnfastigheten inte längre ingår i planområdet. Bearbetningen av de illustrerade husens gestaltning i norra kvarteret tycker vi också blivit mer tilltalande.

Eftersom illustrationen av husen inte är bindande för en slutlig utformning är vår uppfattning att exploateringen fortfarande är i överkant medan, enligt vår erfarenhet av behoven från det befintliga Hägernäs Strand, antalet visade bilplatser blir otillräckliga.

Planbeskrivningen anger i Södra kvarteret 110 bostäder på ca 6400 kvm bostadstomtyta och 130 bostäder på ca 6600 kvm tomtyta i Norra kvarteret. Resttomten Stjärnmotorn (utanför denna detaljplan) är på ca 2000 kvm tomtyta och möjliggör med liknande exploateringsgrad då ett tillskott på kanske 40 - 50 lägenheter.

I Norra kvarteret har 99 bilplatser redovisats (planbeskrivningen sid 43), vilket med kommunens antagna bilplatsnorm, endast motsvarar byggd BTA på 11.000 kvm.

För 130 bostäder är 99 platser otillräckligt! Centrumlokalerna i kvarteret Flygkompassen saknar vidare last- och besöksplatser vid Sjöflygvägen.

Södra kvarterets bostäder har 96 bilplatser redovisade dvs också motsvarande högst ca 11.000 kvm BTA.

När vi summerar planförslagets möjliga totala bruttoarea BTA enligt plankartan medges förvånansvärt nog dock mycket mer. Varför?

Norra kvarteret 13.920 kvm BTA

Södra kvarteret ca 13.500 kvm BTA (e för huskropp H i sydost saknas på plankartan)

Detta ger ett exploateringstal (BTA/ TY) på 2,1 vilket vi fortfarande anser vara för högt i detta ytterkantläge av Hägernäs Strand. Byggnadshöjderna (nockhöjd h) förefaller också vara alltför generösa i förhållande till illustrationsbilderna.

Gatumarken och parkmarken

Vår sammanfattning är:

-att gatumarkstillskottet på Sjöflygvägen vid Flygkompassen måste breddas så att såväl parkeringsficka som huvudgång- och cykelstråk ryms.

I kvarteret Flygkompassen saknas bilplatser för lokalerna för centrumändamål i kvarteret Flygkompassen. Dessa kommer inte att kunna fungera utan last- och besöksplatser längs Sjöflygvägen.

Driftserfarenheterna från många års förvaltning och skötsel av våra gator och gångvägar med en blandning av olika huvudmän och olika samfälligheter skapar gränsproblem. Vi menar att insticksgatan i norr som kommunal gata kommer att skapa underhållsproblem i gränsen mot kvartersinfarter och anslutande kvartersgångvägar.

Planförslagets insticksgata avslutas t.ex. i parkeringsillustrationen med två bilplatser som effektivt hindrar kommunentreprenörens upplag av plogad snö. Den kommunala gatans T-vändplan avslutas vidare i en kvartersparkering som plogas av en BR-entreprenör.

Det är positivt med den föreslagna parkmarksutvidgningen i norr. Det gör det möjligt att förhindra allmän biltrafik och vild parkering vid tennisbanan.

Miljö och naturvärden

Vår sammanfattning är:

Det har ifrågasatts om gräsplanen mellan Norra kvarteret och Hägernäsviken skulle kunna användas för en kommunal lekplats. Detta är en dålig idé. Det är viktigt att värna om denna fria yta.

I planbeskrivningen, sid 46, står:

En upprustning av de allmänna parkytorna i anslutning till planområdet föreslås inom ramen för projektet, där platser för både lek, aktivitet och vila kan skapas. Detta innebär att planområdet uppfyller Täby kommuns grönplans riktvärden om högst 500 meter till lekplats/lek i naturpark samt 300 meter till lokalpark.

Det här låter oroväckande. Det är viktigt att behålla den fria ytan. (Namnet är enligt uppgift Rönningeparken). Den inbjuder till fria aktiviteter och umgänge såsom brännboll, kubbspel, krocket mm. Den skall finnas för alla, både vuxna och barn. Runt den fina fågelskådarbryggan bör den täta vegetationen öppnas upp för att släppa in solljus till parken och promenadvägen.

En lekplats där skulle endast utnyttjas av de angränsande husen i Norra kvarteret och snabbt bli en ersättning för de lekplatser som anläggs där. Vi anser att även dessa bostadsrättsföreningar måste anordna bra lekplatser på egen mark, precis som befintliga bostadsrättsföreningar i Hägernäs Strand har gjort.

Hägernäs Strand har en kommunal lekplats, Sjöflygleken, för mindre barn. Det som skulle behövas i Hägernäs Strand är en lekplats för lite äldre barn (8–12 år), gärna i stil med den som finns i Hägernässtaden. En bra placering av en sådan lekplats kan vara i anslutning till badet eller konstgräsbanan. Det är ett öppnare läge och parkeringsplatser finns i närheten. En "Äventyrslekplats" på gräsplanen nedanför Norra kvarteret, ligger "off" och riktar sig endast till barn i norra delen av Hägernäs Strand. Där får föräldrar med bil svårt att hitta parkering.

Cykelvägar

Vår sammanfattning är:

Sjöflygvägen behöver planeras för säker cykeltrafik hela vägen från Flygstigen till Sjövillegränd. Bedömningarna i Granskningsunderlaget bygger på orealistiska förutsättningar.

Planeringen utgår från Översiktsplan 2050. Tydligast syns det i en bild från bilagan PM Trafik, sid 9. Det är förstås en skiss, men ger skäl till oro. Det Regionala snabbcykelstråket är alltså kommunens huvudalternativ eftersom inget annat alternativ anges. Man kan notera att cykelstradan planeras fortsätta upp till Vaxholmsvägen där den tar stopp, eftersom markägaren knappast kommer att upplåta mark för någon cykelväg.

Den G/C-väg som går genom skogen parallellt med E18 ser kanske bra ut på kartan, men är omöjlig i verkligheten. Det beror på höjdförhållandena, den kraftiga backen upp från Sjöflygvägen. Inga cyklister norrifrån väljer att köra uppför där idag, man fortsätter i stället på Sjöflygvägen, som är rimligt plan. Och skulle man söderifrån ha kommit in på denna G/C-väg så har man en lång utförsbacke att bromsa sig utför innan man till sist i för hög fart, med dålig sikt och små möjligheter att väja svischar ut på Sjöflygvägen mot körriktningen. Cyklisterna kommer därför att välja Sjöflygvägen. Strandpromenaden som kan vara ett alternativ är en social yta och blir det än mer när folkmängden ökar ytterligare. Strandpromenaden är olämplig för snabbcyklande.

Lösningen måste vara att se till att cyklister får bättre utrymme på Sjöflygvägen för att komma vidare söderut eller norrut. För att cyklister på ett smidigt sätt också ska komma ner till strandstigen genom skogen mot Viggbyholm bör passagen från Sjöflygvägen förbi konstgräsplanen anpassas, lämpligen när Ishall nr 2 planeras.

Gör Sjöflygvägens gatuutrymme förbi Fenan och Flygkompassen tillräckligt brett så att huvudcykelstråket får plats innan det är för sent!

Kommentar:

Bebyggelse, exploateringsgrad och parkering

Planområdet är i Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen (RUFS 2050) utpekad som en del av den regionala stadskärnan Täby-Arninge. I Täby kommuns Översiktsplan 2050 – Staden på landet är planområdet utpekad som stadsbebyggelse främst för bostäder och utvecklingsområde för bebyggelse och anläggningar. I och med det goda kommunikationsläget med närheten till Hägernäs station bedöms planområdet vara lämpligt för en relativt hög exploateringsgrad och en mer stadsmässig utformning jämfört med det befintliga Hägernäs strand.

I detaljplanen finns en viss marginal inräknad där maximal byggrätt och högsta nockhöjd i plankartan är något större och högre än illustrerat bebyggelseförslag. Detta är för att i bygglovsskedet inte omöjliggöra byggnadstekniska lösningar som exempelvis trästommar som kräver något högre bjälklag än betongstommar. Kombinationen av planbestämmelse för största exploateringsgrad och högsta nockhöjd säkrar dock att inga extra våningar kan tillföras husen.

Parkering för den tillkommande bebyggelsen sker inom respektive kvarter. Antalet parkeringsplatser är beräknat utifrån Täby kommuns parkeringsnorm, där både boende- och besöksparkering ingår. Det exakta antalet parkeringsplatser styrs inte av detaljplanen. Om exploateringen skulle bli något större än det illustrerade förslaget behöver även antalet parkeringsplatser inom kvartersmarken öka enligt kommunens parkeringsstrategi riktlinjer, vilket bevakas i bygglovsskedet.

Exploatörerna har valt att tillämpa ”Grön resplan” inom detaljplanen, vilket kan ge en reduktion på parkeringstalen. I den gröna resplanen redovisas mobilitetsåtgärder som minskar behovet av att äga en egen bil. Den exakta omfattningen av reduktionen hanteras i arbetet med de gröna resplaner som biläggs exploateringsavtalen, men gör att behovet av parkeringsplatser kan sänkas.

Gatumark och parkmark

Den exakta dispositionen av parkeringsplatser inom kvartersmark regleras inte i detaljplanen, de illustrationer och situationsplaner som finns i planhandlingarna visar möjliga placeringar och att detaljplanen rymmer det antal parkeringsplatser som krävs enligt Täby kommuns parkeringsstrategi. Exakt placering av parkering kopplat till

centrumlokaler styrs därmed inte. Ingen gatuparkering avses dock att anordnas inom Sjöflygvägen vid det norra kvarteret.

Driftsfrågorna regleras inte i detaljplanen.

Miljö- och naturvärden

En upprustning av den kommunala parken öster om det norra kvarteret studeras parallellt med detaljplanen, där lekmöjligheter föreslås ingå. Ingen större lekplats planeras att anläggas i parken, men avsikten är att skapa mindre lekmöjligheter som integreras i den gröna miljön. Detta regleras dock inte i detaljplanen.

Mindre lekplatser avses anläggas inom bostadskvarteren, men regleras inte i detaljplanen.

Cykelvägar

I detaljplanen möjliggörs cykelbana längs Sjöflygvägen från den anslutande befintliga gång- och cykelvägen vid det södra kvarteret och vidare norrut till det norra kvarteret. Utbyggnaden är del av det planerade cykelstråk som finns utpekad i kommuns översiktsplan och kommunens riktlinje för cykeltrafik. För cyklister som vill cykla längs Sjöflygvägen vidare söderut från planområdet finns en befintlig gång- och cykelväg direkt öster om det södra kvarteret som leder cykeltrafik mellan Sjöflygvägen och Pontongränd. För Pontongränd, som har en begränsad trafikmängd, bedöms inte en separat cykelbana vara nödvändig utan cyklande sker i blandtrafik.

Övriga cykelvägar utanför planområdet hanteras inte i detaljplanen.

Privatpersoner och fastighetsägare

Privatperson 1

Av detaljplanen framgår att inriktningen för bebyggelsen i norra delen av Hägernäs Strand ska vara en stadsmässig utveckling. Denna ambition medför en påtaglig förändring jämfört med den bebyggelse som funnits i området sedan bostadsbyggandet startade för mer än 20 år sedan. Hägernäs Strand har kännetecknats av en luftig miljö med generösa grönområden och av boenden uppskattade acceptabla avstånd mellan huskropparna. Det är positivt att antalet lägenheter reducerats till 240 jämfört med den ursprungliga planen. Ändå bryter tyvärr den föreslagna bebyggelsen tydligt mot de förhållanden som hittills rått i området. Kommunens behov av stadsmässig bebyggelse borde kunna tillgodoses i områden som Täby Park och Roslags-Näsby. Av den anledningen föreslås att antalet

huskroppar inom kvarteren Flygkompassen och Höjdmätaren reduceras från planerade sex till fem, vilket skulle innebära ett ökat avstånd mellan husen och möjlighet till mer öppna ytor. Det skulle också medföra en minskad trafik på Sjöflygsvägen.

Även om planeringen för promenad- och cykelstråk inte ingår i detaljplanen är det viktigt att ändå beakta den stora efterfrågan som finns för en koppling mellan Hägernäs Strand och Arninge/Arninge station. En sådan förbindelse har efterfrågats i olika sammanhang, t.ex. vid dialogmötena. Kommunens cykelplan innehåller förslag på en cykelstrada (d.v.s. en bana av högre kvalitet) genom Hägernäs Strand som vid Vaxholmsvägen sedan ersätts med ett s.k. huvudstråk till Arninge. Någon tydlig tidplan för arbetet finns inte angiven. Det är angeläget att hänsyn tas till detta behov i samband med beslut och genomförande av planen.

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

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

Privatperson 2

Mina tidigare synpunkter mot föreslagna hushöjder kvarstår, framför allt mot hus B. Hur detta 9-våningshus harmonierar med intilliggande befintliga 2- och 3-våningshus i enlighet med planens syfte i planbeskrivelsens punkt 1.3 förstår jag inte, då jag inte upplever att synpunkten bemöttes tydligt i samrådsredogörelsen.

GC-vägen som löper parallellt med E18 genom Hägernäs strand är i kommunens cykelplan utpekad som en del av kommunens framtida cykelstrada. Denna ska enligt cykelplanen ha högsta tänkbara standard. Detaljplanens nuvarande förslag tar inte hänsyn till detta utan låser snarare fast den befintliga utformningen, som inte uppfyller utrymmeskraven i cykelplanen. Befintlig standard längs med Sjöflygvägen klarar inte av blandad gång- och cykeltrafik (och är heller inte klassificerad som det i dagsläget). Hur ska samma delsträcka klara av att klassificeras om till dubbelriktad gång- och cykelbana utan breddning?

Enligt planförslaget ska något tiotal meter GC-bana av regional standard anläggas framför hus I. Detta skapar förvirring och oklarheter för trafikanterna, samt tvingar dem att passera över både Sjöflygvägen, Pontongränd, lokalgatan in till Höjdmätaren 1 samt infarten till anstalten för att nå Flygstigen. Den föreslagna

lösningen är betydligt mer trafikfarlig än att låta detaljplanen till fullo omfatta Sjöflygvägens västra gångbana, för möjliggöra breddning av den till regional standard på GC-bana upp till Flygstigen. På så sätt undviks 3 av 4 korsningspunkter och kopplingen till det regionala cykelstråket blir tydligare.

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

Den kombinerade gång- och cykelbanan längs Sjöflygvägen utformas inte som ett snabbcykelstråk av de mått som anges i Täby kommuns tekniska handbok, då den bredden på cykelstråk (4,5 meter) inte bedömts vara lämplig utifrån platsens förutsättningar. Den nya kombinerade gång- och cykelbanan varierar mellan 3,5 – 4,7 meter och uppfyller kravet på framkomlighet för huvudstråk för cykel i kombination med gångbana. Då utvecklingen av kvarteren med nya bostadshus sker på Sjöflygvägens östra sida har även gång- och cykelbanan placerats på denna sida.

Specialfastigheter Sverige AB

Under genomförande eller när nya byggnaderna är tagna i drift kan fastighetsägarna, dess entreprenörer eller andra som de anlitar nyttja våra ytor för parkering. Vi har en mycket trång situation som det är och har inte råd att avvara någon ens under kort period.

Infarten från Sjöflygvägen är vår enda väg in till anstalten. Därför är det viktigt att våra transporter under hela utbyggnadstiden kan komma fram utan att tvingas till stopp vid till exempel flaggvakt - detta för att förhindra fritagningsförsök. Vidare är det också viktigt att polis och räddningstjänst inte hindras vid eventuella utryckningar. Behöver man stänga av en kortare period eller minska gatuyta så vill vi veta i förväg och samordnar gärna med byggaktören.

Kommentar: Parkering för den nya bebyggelsen ordnas inom fastigheterna och påverkar inte anstaltens parkering.

Viss påverkan på framkomligheten på Sjöflygvägen bedöms behöva ske under byggtiden vid exempelvis ledningsomläggningar. Inför detta skede kommer Specialfastigheter att informeras så att möjlighet finns att planera trafikeringen under byggtiden.

6. Ändringar inför antagande

Inför antagandet görs följande ändringar i planen:

Plankartan

- Kantstensparkeringen längs Sjöflygvägen i det södra kvarteret kompletteras med användningen förskola (S₁) för att möjliggöra större flexibilitet i placeringen av hämta- och lämnplatser för förskolans verksamhet.
- Förtydligande planbestämmelse ”Utöver angiven största bruttoarea får källare och tekniska utrymmen anläggas under bostadsbebyggelse” har tillkommit.
- Förtydligande planbestämmelse ”Marken inom 1 meter från fasad som angränsar mot allmän plats kan omfattas av servitut vars syfte är att kunna uppföra och behålla tekniska anläggningar för dagvatten, så som dräneringsledningar” har tillkommit.
- Mindre justeringar av egenskapsbestämmelser för högsta nockhöjd (h) och största tillåtna bruttoarea (e) har genomförts.

Planbeskrivningen

- Kapitel 3.5.6 kompletteras med förtydligande gällande skyfallshantering.
- Kapitel 3.5.5 kompletteras med möjliga planlösningar för hus A, B och E som redovisar att bebyggelsen kan utformas så att minst hälften av bostadsrummen får tillgång till luddämpad sida.
- Kapitel 3.7 har kompletterats med de tillagda planbestämmelserna.
- Övriga redaktionella ändringar har genomförts.

Kommunen bedömer att ändringarna inte är av sådan omfattning att de nödvändiggör en ny granskning.

7. Synpunkter som inte tillgodosetts

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