

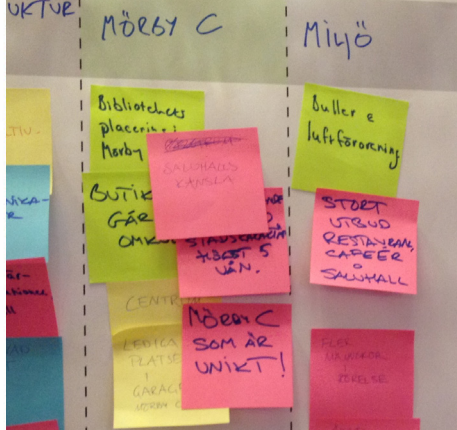
# Samrådssammanställning

**CENTRALA DANDERYD –  
PROGRAM FÖR FÖRDJUPNING AV ÖVERSIKTSPLANEN**



# Innehåll

<b>Inledning</b>	<b>4</b>
<b>Sammanfattning</b>	<b>6</b>
<b>Sammanfattning av remisinstanternas svar</b>	<b>8</b>
Länsstyrelsen i Stockholms län	8
Stockholms läns landsting	11
Trafikverket	12
Kommunförbundet Stockholms Län	13
Stockholms läns museum	13
Polismyndigheten	13
Lantmäteriet	14
Solna stad	14
Sollentuna kommun	14
Täby kommun	14
Vallentuna kommun	16
Svenska kraftnät	16
Norrvatten	16
Storstockholms brandförsvär	17
Käppalaförbundet	18
Locum	19
E.ON	19
<b>Tematisk sammanfattning av samtliga inkomna svar</b>	<b>20</b>
Tunnelalternativ	20
Bebyggelseutveckling	23
Grön- och blåstruktur	26
Hälsa- och miljöpåverkan	27
Ekonomi	30
Trafik	31
Process	34
Övriga synpunkter	36
<b>Synpunkter från skoldialogen</b>	<b>37</b>



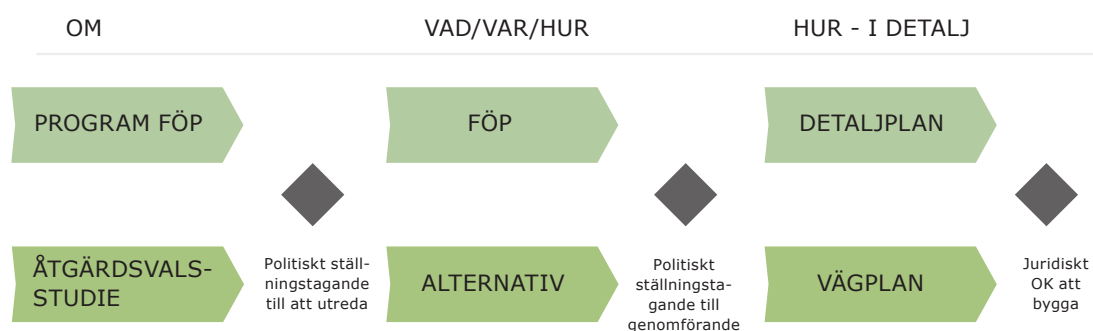
## Inledning

Stockholm växer och E18 som går rakt genom Danderyd är en viktig trafikled för en växande Stockholmsregion. Med ökad trafik ökar bullret och spridningen av hälsofarliga partiklar. Dessutom klyver E18 Danderyd mitt itu och har blivit en barriär som går genom centrala Danderyd. Men istället för att se E18 enbart som ett problem, finns en möjlighet till utveckling. Centrala Danderyd, med sin närhet till kollektivtrafik, skulle kunna bli en mötesplats för människor, istället för att bara vara en knutpunkt för trafik. Förutom att skapa möjligheter för nya bostäder, kan vi skapa förutsättningar för nya torg, kulturhus, affärer och företag.

Programmet "Centrala Danderyd – program för fördjupning av översiktsplanen" syftar till att visa på olika handlingsalternativ för att åstadkomma en bättre miljö i området längs med E18. I programmet presenteras fyra scenarier: En lång tunnel, en kort tunnel, en överdäckning vid Danderyds sjukhus eller ingen tunnel alls. Alternativen skapar olika möjligheter till miljöförbättringar och stadsutveckling i de centrala delarna av kommunen.

Mellan den 22 juni och 17 oktober 2016 har ett program för fördjupning av översiktsplanen för utvecklingen av centrala Danderyd varit ute på samråd. Under den tiden har privatpersoner, föreningar, organisationer, kommuner och myndigheter haft möjlighet att tycka till om centrala Danderyds framtid. Denna sammanställning är en sammanfattning av de närmare 160 yttranden som har inkommit under samrådstitiden.

Denna sammanställning innehåller även en sammanfattning av en mindre skoldialog som genomfördes med tre av de skolorna som deltog i framtagandet av programmet.



*Schematiskt processupplägg för planerings- och prövningsprocessen enligt plan- och bygglagen (ljusgrön) samt väglagen (mörkgrön). Projektet befinner sig nu i slutet av det första skedet, då program och åtgärdsvalsstudie upprättas.*



## Sammanfattning

Mellan den 22 juni och 17 oktober 2016 har ett program för fördjupning av översiktsplanen för utvecklingen av centrala Danderyd varit ute på samråd. Under den tiden har privatpersoner, föreningar, organisationer, kommuner och myndigheter haft möjlighet att tycka till om centrala Danderyds framtid. Denna sammanställning är en sammanfattning av de knappt 160 yttranden som har inkommit under remisstiden.

Av de som tagit ställning förespråkar majoriteten att E18 bör förläggas i tunnel. Flera remissinstanser, föreningar och privatpersoner framhåller att en tunnelförläggning har potential att bidra till positiv utveckling för kommunen och regionen i stort. Stockholms läns landsting menar exempelvis att alternativen lång och kort tunnel leder till störst potential för stadsutveckling och har dessutom möjligheter att uppnå påtagliga miljöförbättringar och minska barriäreffekten mellan Danderyds olika kommundelar. Även många privatpersoner förespråkar den långa tunneln och framhåller att den ger bäst förutsättningar för att bygga bostäder och skapa ett mer levande och innehållsrikt centrum. Några privatpersoner är skeptiska till förslaget om att lägga E18 i tunnel och menar att det är orealistiskt att kommunen befolkningsmässigt ska dubblas. Andra framhåller att den tekniska utvecklingen automatiskt kommer att lösa problemen med E18 och hänvisar bland annat till elbilar och tyst asfalt.

Länsstyrelsen bedömer att de av Trafikverket aktuella och planerade åtgärder är tillräckliga för att begränsa miljö- och hälsoeffekterna lokalt. De anser dock vidare att programförslagets omfattande åtgärder i form av tunnelförläggning och överdäckning skapar möjligheter till en stadsutveckling kring E18 som är positiv för kommunen och hela regionen. Bedömningar om åtgärdernas genomförbarhet bör göras med stor försiktighet eftersom Trafikverkets åtgärdsvalstudie inte är klar än. Hänsyn till bland annat miljökonsekvenserna för vatten och luft måste beaktas i vidare planering eftersom luft och vatten kan påverkas av en tunnel.

Det är positivt att kommunen inte planerar att lägga bebyggelse ovanpå en eventuell överdäckning av vägen eftersom E18 i framtiden ska vara möjlig att använda för alla slags transporter av farligt gods och att detta ska vara en utgångspunkt i den fortsatta planeringen.

Länsstyrelsen anser att kulturmiljö- och stadslandskapsutredningens slutsatser är väldigt relevanta. Vissa delar i utredningen kan dock lyftas fram. Det är bland annat angeläget att studera landskapets värden och mötet mellan ny och äldre bebyggelse, bl.a. vid Danderyds kyrka och riksintresset Stocksund. Fornlämningar som finns kvar bör bevaras. Det är positivt att en av inriktningarna för utvecklingen av stadsmiljön inkluderar naturmiljö- och hälsopåverkan samt ökad biologisk mångfald. Den fortsatta planeringen särskilt bör hantera aspekter som barnperspektiv, lokal grönstruktur och kopplingar till den regionala, det biologiska kulturarvet, samt klimatanpassning. Ett antal utredningar bör genomföras i nästa planeringsskede. Detta gäller till exempel utredningar om översvämningsrisk, en riskbedömning av om Roslagsbanan ska dras om, en fördjupning av kulturmiljöanalysen och även en miljökonsekvensbedömning ska genomföras som del av en fördjupad översiktsplan.

Ett flertal yttranden berör hälso- och miljöaspekter såsom buller, partiklar och utsläpp. Både remissinstanser och privatpersoner påpekar att en tunnel behövs eftersom de skolor och förskolor som ligger nära E18 idag påverkas i stor omfattning av buller och luftföroreningar.

Trafik och infrastruktur diskuteras i flera av remissvaren. Flera remissinstanser, bland annat Vallentuna kommun, Täby kommun och Tillväxt- och regionplanenämnden ser positivt på att det utvecklas en bytespunkt vid Danderyds sjukhus för Roslagsbanan, tunnelbana och bussar. En del yttranden gäller kollektivtrafik, där både Roslagsbanan och en eventuell förlängning av tunnelbanan tas upp.

Kommunens grönstruktur tas upp i flera yttranden. Det är framförallt frågor kopplat till parker, rekreatiomsområden och spridningskorridorer som tas upp i remissvaren. Flera menar att en tunnelförläggning skapar möjligheter att, genom tillskapandet av gröna kilar, bättre knyta samman kommunens delar och värna om djur och natur. Andra är oroliga att bebyggelseutvecklingen kommer innebära att grönytorna naggas i kanterna.

Några yttranden berör frågor kopplade till ekonomi och finansiering. Vissa privatpersoner och föreningar ställer sig exempelvis frågande till hur projektet kommer att finansieras. Vissa menar att det är positivt att kommunen kan finansiera projektet med hjälp av byggrätter. Andra framhåller att staten bör vara med och medfinansiera projektet eftersom det är en statlig väg.

Ett antal privatpersoner är intresserade att veta vad det innebär att ha en fastighet inom ett så kallat utpekade utvecklingsområde samt vad detta kan få för konsekvenser för fastighetsägare och hyresgäster.

I samband med att programmet för centrala Danderyd var ute på samråd, gjordes en skoldialog med tre skolor i Danderyd. Syftet var att bredda samrådet och få in synpunkter från en grupp som vanligtvis kan vara svåra att fånga in i samråd. Sex skolor, som på något sätt deltog i dialogen under våren 2015 kontaktades. Av dessa möjliggjordes tre dialoger. I samband med att programmet för centrala Danderyd var ute på samråd, gjordes en skoldialog med tre skolor i Danderyd. Syftet var att bredda samrådet och få in synpunkter från en grupp som vanligtvis kan vara svåra att fånga in i samråd. Sex skolor, som på något sätt deltog i dialogen under våren 2015 kontaktades. Av dessa möjliggjordes tre dialoger. Generellt tyckte eleverna att lång eller kort tunnel verkar vara de bästa alternativen. Dock tyckte de att det är en nackdel att det tar lång tid. Även kostnaden för tunneln var något eleverna framhävde som mindre positivt. Gällande överdäckning och ingen tunnel var den generella åsikten att det kändes "fjuttigt" och vissa tyckte att man likaväl kunde gå "all in" från början. Det kunde vara risk för att överdäckning eller ingen tunnel och endast små åtgärder inte skulle räcka till. Några elever lyfte att de dyra åtgärderna kanske inte skulle behövas om 10-20 år eftersom elbilen kommer slå ut den bränsle drivna bilen.

# Sammanfattning av remissinstansernas svar

I detta kapitel redovisas en sammanfattning av remissinstansernas inkomna samrådssvar. Vissa svar redovisas i sin helhet, medan långa svar i vissa fall har kortats ner. Samtliga remissvar finns att tillgå via kommunledningskontorets plan- och exploateringsavdelning..

## Länsstyrelsen i Stockholms län

### Åtgärdsvalsstudie

Trafikverket arbetar på en rad olika sätt för att hantera miljö- och hälsopåverkan från trafiken på E18. Sammantaget bedöms aktuella och planerade åtgärder vara tillräckliga för att begränsa miljö- och hälsoeffekterna lokalt. Programförslagets omfattande åtgärder i form av tunnelförläggning och överdäckning skapar dock möjligheter till en stadsutveckling kring E18 som är positiv för kommunen och hela regionen. Den åtgärdsvalsstudie som fortfarande pågår för E18 tar framför allt utgångspunkt i kommunens stadsutvecklingsplaner. Därför är det också kommunen som initierat, driver och finansierar åtgärdsvalsstudien. Trafikverket och Trafikförvaltningen är medverkande. Detta förhållande behöver tydligt framgå i planhandlingarna. Eftersom åtgärdsvalsstudien ännu inte är klar, är åtgärdernas genomförbarhet ännu inte utredd. Bedömningar om åtgärdernas genomförbarhet bör därför göras med stor försiktighet.

### Samband med översiktsplanen

För en ändring av översiktsplanen genom en fördjupning gäller samma krav på innehållet som för översiktsplanen i övrigt. Sambanden med och konsekvenser för översiktsplanen som helhet ska redovisas.

### Bostadsmarknaden

Det är positivt att kommunen i sina ekonomiska beräkningar utgått från en viss procentandel hyresrätter. För att uppnå en god utveckling i kommunen skulle det dock vara bra om kommunen i det fortsatte arbetet fördjupar diskussionen hur den sociala situationen ser ut bland olika grupper som bor i Danderyd, samt vilken typ av grupper kommunen förväntar sig ska flytta in.

### Riksintresse 3 kap. 8 § miljöbalken, e/distribution

Inom aktuellt planområde finns 220 kV-ledning, en 400 kV-ledning samt en kraftstation. Svenska kraftnät har ledningsrätt för de befintliga kraftledningarna. Se Svenska kraftnäts yttrande för ytterligare information om förhållanden inom planområdet.

### MKN vatten

Det är positivt att redan ianspråktagen mark tillgängliggörs för bebyggelse och därmed minskar belastningen av oexploaterad mark. Vid alternativet med den längsta tunneln måste man beakta spricksystem, hydraulisk konduktivitet och kontakt med urbergsförekomsten Täby-Danderyd (SE659439-162852) och dess vattentäkter.

Vid planering av nya bostadsområden måste yta avsättas för rening av dagvatten. Rening behöver ske till sådan grad att förhållanden förbättras jämfört med nuvarande förhållande.



### **MKN luft**

Beroende på längd av tunnlar och trafikmängd kan luften i tunnel påverka hälsan för de som dagligen utnyttjar sträckan. Det finns utredningar från Förbifart Stockholm som kan utnyttjas i fortsatt arbete.

Förutom tunnellostning för trafiken på E 18 bör kommunen även se på åtgärder för att minska transportbehovet långsiktigt.

### **Farligt gods**

Länsstyrelsen anser att det är viktigt att E18 Norrtäljevägen även i framtiden ska vara möjlig att använda för alla slags transporter av farligt gods och att detta ska vara en utgångspunkt i den fortsatta planeringen. När det gäller den fortsatta riskhanteringen är det positivt att kommunen inte planerar att lägga bebyggelse ovanpå en eventuell överdäckning av vägen.

Länsstyrelsen bedömer inte att olycksrisker kommer vara av avgörande betydelse för vilket scenario som är mest lämplig att gå vidare med utifrån beskrivningarna i programhandlingarna. Oavsett vilket scenario som väljs, rekommenderar Länsstyrelsen dock att kommunen utreder olycksriskerna från E18 i god tid före att bebyggelsestrukturer läggs fast i förslag till detaljplaner.

Inom området för den fördjupade översiktsplanen finns även en sekundär transportled för farligt gods, Vendevägen. Denna behöver beaktas i det fortsatta riskhanteringsarbetet.

### **Översvämningsrisk**

Den föreslagna utvecklingen av området kommer att förändra flödena av dagvatten. En av Länsstyrelsen framtagna kartering visar att vatten kan ansamlas inom stora delar av området för den fördjupade översiktsplanen. Till det fortsatta planeringsarbetet behöver kommunen utreda hur bebyggelsen påverkas vid kraftig nederbörd och om eventuella åtgärder, till exempel höjdsättning av byggnader eller dagvattendamm, behöver vidtas för att motverka översvämningsproblematik som planen kan ge upphov till.

### **Förorenade områden**

Det är viktigt att frågan avseende förorenade områden lyfts tidigt i efterföljande detaljplanearbete.

### **Roslagsbanan**

Länsstyrelsen anser att risken för urspårning behöver beaktas om ny dragning av Roslagsbanan kommer att ske. En riskbedömning behöver visa på vilka skyddsavstånd och skyddsåtgärder som behöver vidtas. Likaså behöver riskerna bedömas med eventuell placering av spår och hållplats för Roslagsbanan ovanpå överdäckningen.

## **Luftfart**

Höga objekt ska av flygsäkerhetsskäl även meddelas Transportstyrelsens luftfartsavdelning.

## **Kulturmiljö**

Slutsatserna kring kulturmiljövärden i kapitlet stadslandskapet är högst relevanta. Det bör dock förtydligas att kulturmiljöperspektivet behandlas i detta kapitel. Detta skulle vara till stöd för riktlinjen gällande hanteringen av historiska värden. Denna riktlinje är väldigt övergripande och bör utvecklas mer i enlighet med analysens slutsatser. Samtidigt bör den lyfta fram behovet av en närmare inventering av kulturvärden i bebyggelse och landskap samt att antikvariska konsekvensbeskrivningar tas fram i kommande planarbeten.

Länsstyrelsen instämmer med att det är angeläget att studera landskapets värden och mötet mellan ny och äldre bebyggelse, bl.a. vid Danderyds kyrka och riksintresset Stocksund. En annan central aspekt att arbeta vidare med är hur landsvägssträckningens långa historia ska kunna vara avläsbar vid en eventuell överdäckning med förtätning, samt hur ny bebyggelse tar hänsyn till de bebyggelsekaraktärer som finns i kommunen.

## **Danderyds kyrka**

Det finns skäl att studera om en överdäckning kan ge möjlighet till att förstärka kulturhistoriska värden och rumsliga samband vid kyrkan.

## **Fornlämningar**

Den fortsatta planeringen för området bör anpassas så att det blir möjligt att skydda de kvarvarande lämningarna. Utgångsläget är att bevara de fornlämningar som finns kvar.

## **Grönstruktur**

Det är positivt att en av inriktningarna för utvecklingen av stadsmiljön inkluderar naturmiljö- och hälsopåverkan samt ökad biologisk mångfald. Länsstyrelsen anser att den fortsatta planeringen särskilt bör hantera aspekter som barnperspektiv, lokal grönstruktur och kopplingar till den regionala, det biologiska kulturarvet, samt klimatanpassning.

## **Miljöbedömning**

En miljöbedömning ska göras för översiktsplanen. Samråd, framtagande av rimliga alternativ och redovisning av motiv till valda alternativ är viktiga inslag i miljöbedömningen. Hur processen gått till och de bedömningar som gjorts ska redovisas i en miljökonsekvensbeskrivning (MKB).

Avgränsningen av miljökonsekvensbeskrivningens innehåll ska göras i samråd med länsstyrelsen. I och med att kommunen valt att samråda om program för fördjupning av översiktsplanen anser Länsstyrelsen att samrådet även fungerar som samråd om avgränsning av miljöbedömning. Länsstyrelsen anser att programmet fungerar som underlag för att lyfta de frågor som kan komma att medföra betydande miljöpåverkan. Programmet utgår också från ett nollalternativ samt olika utbyggnadsförslag.

## Stockholms läns landsting

Landstingets yttrande utgår från ett samlat regionalt utvecklingsperspektiv utifrån landstingets roll som regionplaneorgan för Stockholms län samt som ansvarig för den strategiska trafikplaneringen. Landstingets trafikförvaltning har medverkat i remissarbetet och avger inget eget yttrande.

Landstinget är positivt till idén om en förläggning av E18 i en lång tunnel genom kommunen, liksom den bebyggelseutveckling det kan medföra. Landstinget vill samtidigt poängtera att det är angeläget att fortsatt studera konsekvenserna och utvecklingsmöjligheterna för övriga delar av kommunen, oavsett vilket scenario som blir av och när i tiden det sker.

Från ett regionalt perspektiv vill Landstinget understryka det positiva med att kunna förlägga E18 i tunnel eller att överdäcka del av sträckan, både för de påtagliga miljöförbättringar som kan uppnås, men också för att minska barriäreffekten mellan stadsdelar och utveckla centrala Danderyd till en attraktiv stadsmiljö. Potentialen att utveckla Danderyds sjukhus och Mörby centrum från både ett stadsutvecklings- och kollektivtrafikperspektiv bedöms som stor.

De fyra olika scenarierna medför alla olika möjligheter till bostadsbyggande. Alternativen lång och kort tunnel leder till störst potential för stadsutveckling och till ett påtagligt bostadstillskott, och är ur den aspekten och från ett regionalt perspektiv därmed mest fördelaktiga. Befolkningen i länet beräknas öka med ca 1,1 miljoner fram till 2050. Det talar för behovet av en stadsutveckling där bland annat användandet av regionens befintliga resurser, däribland kollektivtrafiksystemet, kan effektiviseras och utvecklas.

Landstinget noterar att ett tydligt resonemang kring tunnelns betydelse för framtida prioriterade led för farligt gods saknas i samband med att den gamla motorvägen görs om till stadsgata. En tydlig beskrivning kring hur tunneln skulle påverkas av att vara prioriterad led för farligt gods, och hur den gamla vägen ska hanteras är angeläget att redovisa.

En förläggning av E18 i tunnel skulle, enligt programmet, innebära en ändring av vägens sträckning och därmed även kräva en förflyttning av Roslagsbanan. Landstinget konstaterar att E18 är en regionalt viktig förbindelse för kollektivtrafiken till och från nordostsektorn, med en viktig bytespunkt vid Danderyds sjukhus, och ser positivt på möjligheten att koppla Roslagsbanan till tunnelbanan för att skapa en ännu bättre bytespunkt. Frågan behöver dock utredas ytterligare och möjligheten till finansiering belysas.

Landstinget vill poängtera att Roslagsbanan har pekats ut som riksintresse för kommunikationer, vilket bland annat innebär att Roslagsbanan skall skyddas mot åtgärder som kan påtagligt försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningen. Ytterligare aspekter att beakta i det kommande arbetet är buller, vibrationer och elsäkerhet. Detta gäller även från tunnelbanan som finns i södra delen av planområdet.

Kollektivtrafikkörfält krävs på E18 för en godtagbar kollektivtrafik, liksom god framkomlighet för busstrafiken i trafikplatser och övriga vägnätet. Landstinget ser därför positivt på den riktlinje som anger att gående, cyklisterna och kollektivtrafik ska ges prioritet. Det är i enlighet med miljömålsberedningens klimatstrategi för Sverige där kollektivtrafik, gång och cykeltrafik är normgivande i stadsutveckling. Landstinget saknar ett resone-

mang kring hur det regionala cykelstråket genom kommunen kan förbättras.

Landstinget tolkar programmet som att de två tunnelsecenierna och överdäckningen skulle kräva en flytt av spårdepån i Mörby och vill betona bedömningen att en flytt av Mörbydepån är möjlig om tidigast 15 år.

Givet att programmet är av mycket övergripande karaktär, och att kommunen är i ett tidigt skede av sin planering, ser landstinget fram emot en fortsatt planprocess med ett tydligt fokus på vikten av en blandad och mångfunktionell stadsmiljö som krävs för en god livsmiljö för invånarna. Landstinget ser även fram emot en miljökonsekvensbeskrivning, samverkan med grannkommuner samt en redogörelse för hur riksintresset för kulturmiljövård och övriga värden och samband ska säkerställas och bevaras.

## Trafikverket

Trafikverket tydliggör att en överdäckning av samhällsekonomiska skäl inte är en miljö- och hälsoåtgärd, dvs en åtgärd att ta till för att hantera miljö- och hälsoproblematik som huvudsyfte, även om den kan resultera i förbättrad närmiljö, och anser att överdäckningar kan vara förenade med luftföroreningar.

Trafikverket arbetar på en rad olika sätt för att hantera miljö- och hälsopåverkan från trafiken på E18 och bedömer att dessa aktuella och planerade åtgärder är tillräckliga. Detta anses inte framgå av programmet. Åtgärderna som föreslås i programmet anses inte nödvändigtvis vara en förutsättning för att klara miljö- och hälsoproblematiken eller säkerställa riksintresset.

Trafikverket lyfter att det är kommunen som initierat, driver och finansierat åtgärdsvalsstudien och att Trafikverket och Trafikförvaltningen är medverkande eftersom utgångspunkten för åtgärdsvalsstudien framför allt är kommunens stadsutvecklingsplaner. Detta bör tydliggöras.

Åtgärdsvalsstudien är inte klar, detta bör förtydliggöras. Åtgärdernas genomförbarhet ännu inte utredd. Bedömningar om åtgärdernas genomförbarhet bör göras med stor försiktighet.

Trafikverket ser ett behov av att klargöra syftet med programförslaget och ett fortsatt arbete med en fördjupad översiktsplan och att samtidigt ge en tydligare bild av stadsutvecklingsambitionerna snarare än de relativt detaljerade sträckningsalternativen för E18, vars genomförbarhet i dagsläget är högst osäkra.

Programmet bör förtydliga för att öka förståelsen: Vad kommer stadsutvecklingen att innebära? Vad kan detta innebära, hur kan det komma att se ut, vad blir trafikallsträngen, hur behöver den lokala trafikinfrastrukturen och bebyggelsen planeras för att exempelvis inte innebära nya barriäreffekter större än de befintliga?

I det fortsatta arbetet är det positivt att undersöka möjligheten till överdäckning men denna får inte äventyra E18:s funktion, varken idag eller i framtiden. Flera utredningar kommer att behövas.

Generellt gäller Trafikverkets råd för tunnel också för överdäckningar. Därtill behöver för-

djupade riskbedömningar göras. Följande utredningar föreslås genomföras och redovisas i ett tidigt skede: tekniska förutsättningar, påverkan på riksintresset, kapacitet, restriktioner för trafiken, störningar på omgivningen och trafikleden, finansiering och genomförbarhet.

Den specifika kopplingen till översiktsplanen för just detta programförslag bör tydliggöras.

E18 utgör ett riksintresse för kommunikationer, vilket behöver framgå tydligare.

Programförslaget hänvisar till en inaktuell basprognos. Nyare finns.

Även steg 1-3 åtgärder kan vara stora åtgärder. Detta anser Trafikverket inte framgår av programmet.

## **Kommunförbundet Stockholms Län**

Kommunförbundet Stockholms län (KSL) meddelar att de inte kommer lämna några synpunkter på samrådet.

## **Stockholms läns museum**

Stockholms läns museum ser positivt på Danderyds kommuns avsikter att förlägga E18 i tunnel och därmed förbättra förutsättningarna för de befintliga kulturmiljöerna. Detta gäller särskilt området invid Danderyds kyrka.

Länsmuseet delar även de slutsatser som görs angående kulturmiljöer i "Inledande analys av stads- och landskaps bild", 2015-10-12. Särskilt viktigt är att Danderyds kommun tar fram ett kunskapsunderlag för bebyggelsen som tillkommit efter 1950. Det saknas dock två specificerade miljöer som har högt kulturhistoriskt värde och ligger i direkt anslutning till nuvarande E18, Mörby verkstäder och vagnhallar samt Danderyds sjukhus. Stockholms läns museum ser fram emot att ta del av Danderyds kommuns fortsatta analyser av sina centrala delar.

## **Polismyndigheten**

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

Polismyndigheten har tagit fram förslag på de två punkterna – öka upptäcktsrisken och försvåra genomförandet av brott. En ökad upptäcktsrisk försvårar också genomförandet av brott. Polismyndigheten är för en blandad bebyggelse, d.v.s. arbetsplatser och bostäder i samma område. Detta gör att området är befolkat dygnet runt med informell social kontroll.

Byggnaderna bör utformas och placeras så att gärningsmän inte kan gömma sig eller begå brott på insynsskyddade ställen. Då det byggs nytt är det också bra om det redan från början installeras ett ordentligt skalskydd. Med skalskydd menas från fabriken monterade låsbara terrass- och fönsterhandtag- samt dörrlås med hakregel. Dörrar bör vara försänkta i huslivet så att en negativ brytvinkel uppstår. Det är också viktigt att området får överblickbarhet och rätt belysning. Eftersträva att platser och stråk är väl överblickbara för att inte skapa lägen gynnsamma för rån och överfall. Undvik nischer, vrår, hörn eller vegetation intill gångvägar där det går att gömma sig. Platser och stråk ska vara än-

damålsenligt belysta, utan att blända, för att undvika känslan av utsatthet och otrygghet.

Vid planeringen av området är det en fördel att försöka dela in området i privata, halvprivata, halvoffentliga eller offentliga rum genom portaler, häckar och dylikt.

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

Polisen i Lokalpolisområde Täby, ställer sig självklart till kommunens förfogande om ytterligare synpunkter önskas vad gäller trygghet och brottsförebyggande åtgärder. Polismyndigheten önskar, i ett senare skede, även ha en brottsförebyggande dialog med utsedd byggherre.

### **Lantmäteriet**

Lantmäteriet har inga synpunkter på förslaget men vill framföra att det i fortsatta detaljplanarbeten är viktigt att tidigt i planskedet redovisa samtliga tekniska, organisatoriska, ekonomiska och fastighetsrättsliga frågor och en konsekvensbeskrivning av dessa. Detta ska redovisas i ett så tidigt skede som möjligt för att genomförbarheten i förslaget ska kunna bedömas. Det är därför även viktigt att utredningar inom ovanstående frågor görs inför samrådsskedet i detaljplaneprocessen.

### **Solna stad**

Solna stad meddelar att de har inga synpunkter.

### **Sollentuna kommun**

Sollentuna kommun meddelar att de har inga synpunkter.

### **Täby kommun**

Täby kommun anser att det är positivt att Danderyd vill växa och att programmet tittar på hur det kan skapas förutsättningar för fler bostäder och arbetstillfällen i goda kollektivtrafiklägen. Det är också bra att programmet visar på bättre omstigningsmöjligheter mellan Roslagsbanan och tunnelbanan vid Danderyds sjukhus.

Täby lämnar därutöver synpunkter på vad kommunen anser är viktigt att ta med i det fortsatta arbetet med en fördjupning av översiktsplanen för centrala Danderyd, mot bakgrund av Täbys arbete för att utveckla den regionala stadskärnan Täby centrum -Arninge och pågående arbete inom Stockholm Nordost för utvecklad kollektivtrafik.

Kommunen anser att det i programmet saknas en diskussion om hur centrala Danderyds utveckling förhåller sig till den regionala stadskärnan Täby centrum-Arninges roll i nordostsektorn. Det fortsatta arbetet behöver beskriva detta.

Täby kommun informerar om kommunens egna utbyggnadsplaner där det idag planeras och byggs ut för ca 12 000 bostäder i centrala Täby och Arninge. Ytterligare bostäder utreds i arbetet med en fördjupning av översiktsplanen för centrala Täby (den regionala stadskärnans sydvästra tyngdpunkt). När Arninge resecentrum byggs ut förstärks möjlig-

heterna för fler att resa med kollektivtrafik, såväl resenärer från andra nordostkommuner som invånare och verksamma i Arninge. Den nya stationen i Arninge bidrar också till att den regionala stadskärnans två tyngdpunkter kopplas samman på ett bättre sätt än idag.

Programmet för centrala Danderyd anger möjligheter till att koppla tunnelbana alternativt tvärsparväg västerut mot Sundbyberg och Solna. Täby anser att de scenarier där en sådan koppling kan möjliggöras tydligare skulle kunna visa de prioriterade trafikstråkens innehåll samt var nya spår eller annan stomtrafik utreds i ett större och regionalt sammanhang. Täby saknar också hänvisning till hur föreslagen ny infrastruktur förhåller sig till övriga nätet och till andra utpekade regionala kopplingar i RUFs och trafikförvaltningens stomnätplan. Det behöver utvecklas i det fortsatta arbetet.

I scenario lång tunnel ligger tunnelmynningen i närhet till kommungränsen. Täby ser att en tunnelmynning i det skisserade läget påverkar boende och verksamma i Lahäll negativt, i och med förstärkt bullereffekt i närheten av mynningen. Redovisning av bullereffekter och påverkan på närliggande befintliga områden vid tunnelmynningarna behöver därför fördjupas i det fortsatta arbetet.

Precis som Danderyd lyfter i programmet så kommer ökade trafikmängder att påverka även Täby, i lägen där det planeras för en tät stadsmiljö och många fler boende och verksamma. Liksom i Danderyd påverkar E18 också omkringliggande bebyggelse med buller och luftföroreningar och utgör en kraftig barriär. E18:s barriäreffekt är en av de stora utmaningarna för att utveckla centrala Täby till en fungerande, sammanhängande och tät stadsmiljö. Täby kommer utreda förutsättningar och genomförbarhet för tunnelförläggning av E18 från kommungränsen mot Danderyd och fram till Viggbyholms trafikplats under hösten 2016, som en del i arbetet med fördjupningen av översiktsplanen för centrala Täby. Det fortsatta arbetet i såväl Täby som i Danderyd behöver samordnas.

Danderyds sjukhus är en av regionens viktigaste bytespunkter. Bytespunkten är en viktig omstigningspunkt för resenärer från hela nordostsektorn och dess funktion behöver utvecklas i det fortsatta arbetet, oavsett om den ska utvecklas till en mer samlad resandenod med omdragning av Roslagsbanan närmare sjukhuset och tunnelbanan eller inte. Även sjukhuset i sig är en regional angelägenhet och en viktig arbetsplats. Sjukhusets roll i regionens utveckling skulle med fördel kunna beskrivas och studeras.

Roslagsbanan är en gemensam angelägenhet för hela nordostsektorn, vilket behöver framgå i det fortsatta arbetet. För Täbys del handlar det om hur en ny resandenod i centrala Danderyd förhåller sig till planerat resecentrum i Arninge och det gemensamma arbetet i nordost för nya förbindelser till Arlanda och City. Beroende på vilket eller vilka scenarier som utgör inriktning för fördjupningen av översiktsplanen för centrala Danderyd behöver omdragningen av Roslagsbanan förtydligas och diskuteras i ett större sammanhang mot bakgrund av övriga planerade åtgärder på Roslagsbanan.

Täby saknar diskussion om infartsparkering för bil och cykel i programmet och behovet av utbyggd infrastruktur för cykel. För nordostsektorn är det särskilt viktigt med snabba cykelstråk in mot City och viktiga målpunkter i Danderyds kommun. Det innebär attraktiva och gena cykelbanor byggda för cykelpendlare genom Danderyd och att den fortsatta planeringen tar hänsyn till ytor för detta. Parkering är också en viktig fråga som behöver belysas liksom busstrafiken i de nya stadsmiljöerna.

Om E18 kan förläggas i tunnel kan Danderyd utveckla stationsområdet med tydliga och gena stråk mot stationerna och skapa goda förutsättningar för hållbara resor. Det fortsatta arbetet kan med fördel belysa stationsområdena som kan skapas vid exempelvis Mörby centrum och Danderyds sjukhus.

## Vallentuna kommun

Ambitionen i programmet överensstämmer väl med Vallentuna kommuns ambition att tillsammans med övriga Nordostkommuner ta ansvar för en stor del av Stockholmsregionens tillväxt och skapa förutsättningar för 100 000 nya invånare och 50 000 nya arbetstillfällen.

Väg E18 utgör idag huvudstråket för vägtrafik i Nordostsektorn och är av stor betydelse för trafikförsörjningen då större delen av sektorn saknar kapacitetsstark kollektivtrafik. Vallentuna kommun ser positivt på att bytespunkt Roslagsbana, tunnelbana och bussar utvecklas samt att åtgärder för att förhindra problem med köer och trängsel för fordonstrafiken hanteras i det fortsatta arbetet med den fördjupade översiktsplanen. Kommunen ser positivt på att programmet har tagits fram parallellt med åtgärdsvalstudien som utgör underlag till lösningar för trafiksituationen idag och på längre sikt för aktuell sträcka av E18.

## Svenska kraftnät

Eventuella konflikter mellan en ny elförbindelse i tunnel mellan stationerna Anneberg och Skanstull och framtida ombyggnadsplaner för E18 och har tidigare varit uppe för dialog mellan Svenska kraftnät och Danderyds kommun. Svenska kraftnät framförde då synpunkten att någon konflikt inte bör föreligga då Anneberg-Skanstull Tunnel går på stort djup i området och största möjliga hänsyn har även tagits till framtida infrastrukturplaner. Någon konflikt med framtida nedgrävning av E18 bedöms inte som sannolik.

Det finns dock andra tunnlar i området som befinner sig i grunt läge i området och Danderyds kommun rekommenderas att utreda närmare.

Skyddszonen längs den planerade kabeltunneln mellan Anneberg och Skanstull kommer att vara 10 meter utanför tunneln. Samråd med Svenska Kraftnät måste dock även ske för de fall en ny tunnel ska byggas även utanför denna zon (inom cirka 30-50 meter). Svenska kraftnät har ledningsrätt för de befintliga kraftledningarna som är av betydelse för rikets elförsörjning. Ledningsrätten innebär att åtgärder som på något sätt inskränker Svenska kraftnäts verksamhet, inte får vidtas på fastighet som belastas av ledningsrätten. Svenska Kraftnät förutsätter en fortsatt god dialog och samråd med kommunen och vill att våra intressen beaktas i det fortsatta planeringsarbetet.

## Norrvatten

I det aktuella planområdet, ligger Norrvattens huvudvattenledningar av dimensioner 200 - 800 mm. Norrvattens rättigheter för ledningarna anges i erhållna upplåtelser av ledningsrätter. För arbeten inom Norrvattens ledningsrättsområde för huvudvattenledningen erfordras avtal med Norrvatten om utförandet samt ett godkännande av bygghandlingar och ritningar. När projektering påbörjas av kommande anläggningar, vägar och byggnader mm inom eller intill ledningsrättsområdet, skall handläggare på Norrvatten kontaktas.



Inom planområdet finns Norrvattens huvudvattenledningar på flera platser med koppling till olika scenarier, samt eventuella arbeten för att skapa "Huvudstråk" ifall tunnlar eller överdäckning anordnas.

## **Storstockholms brandförsvaret**

### **Riskhantering i fysisk planering**

Storstockholms brandförsvaret (SSBF) anser att riskhantering bör utgöra en central del i den fysiska planeringen inom det berörda utvecklingsområdet. SSBF saknar resomgång och ställningstagande kring riskhantering i föreslaget program. För en effektiv och konsekvent hantering av risker behöver detta starta i ett tidigt skede. Målet bör vara att riskhanteringen börjar i den fördjupade översiktsplanen och sedan fortsätter i detaljplaner med en stegvis ökande detaljgrad. Initialt bör en översiktlig riskbedömning utföras där hänsyn tas till det aktuella området. Riskbedömningens detaljnivå bör speglas utifrån den befärdade risken, det vill säga om risknivån befaras vara hög bör riskbedömningen med tillhörande riskanalys vara av detaljerad karaktär och vice versa. Miljöbalk (SFS 1998:808) 2 kap. 6 § stipulerar att "För en verksamhet eller åtgärd som tar i anspråk ett mark- eller vattenområde ska det väljas en plats som är lämplig med hänsyn till att ändamålet ska kunna uppnås med minsta intrång och olägenhet för människors hälsa och miljön". Denna paragraf, benämnd lokaliseringsprincipen, utgör en hörnsten i riskhantering i fysisk planering. Lokaliseringsprincipen gäller all bebyggelse och i denna bedömning behöver ett antal faktorer beaktas. Det långsiktigt robusta samhället kan endast uppnås om denna princip tillämpas strikt och kontinuerligt. Lokaliseringsprincipen är särskilt viktigt vid planering av skyddsvärd verksamhet, såsom skolor etc. SSBF anser att skyddsvärd verksamhet ej bör lokaliseras i riskutsatta områden såsom i närheten av farligt godsleder etc.

### **Olycksrisker**

Vidare ska inte några av de föreslagna handlingsalternativen medföra några oacceptabla risker/olägenheter. Dessa förutsättningar behöver beläggas och beslutas tydligt. Vad som är acceptabelt bör samrådats med flera intressenter i varje enskilt fall.

Liknande utvecklingsprojekt inom Stockholmsområdet

Inom Stockholmsområdet finns i dagsläget en rad liknande projekt som genomförts vilket SSBF anser Danderyds kommun skulle ha stor nytta av att titta på med avseende på riskhantering. De utvecklingsområden som arbetat med just tunnellsnring är:

- Hagastaden
- Rinkeby - Hjulsta
- Mälardalen

### **Möjlighet till räddningsinsatser**

Utifrån förutsättningen att programmet är i ett så pass tidigt skede samt att det inte är klarlagt utvecklingsalternativ har SSBF valt att inte i detalj kommentera utformningen utifrån ett räddningsinsatsperspektiv. Ett par punkter som SSBF bedömt som generella nog att lyfta fram och särskilt beaktansvärda i tidiga skeden beskrivs dock nedan. Det kan nämnas att föreslagna utvecklingsalternativ kommer att påverka förutsättningar för räddningsinsatser vilket kan generera förutsättningar för projektet. SSBF ser gärna att detta samrådats tidigt i processen.

### **Framkomlighet/Tillgänglighet**

För att SSBF:s fordon ska kunna framföras krävs normalt BK2-väg. Ibland behöver så kallade räddningsvägar upprättas för att brandförsvarets fordon ska kunna nå fram till byggnader och anläggningar. I SSBF:s vägledningsdokument VL2014-098 beskrivs de förutsättningar som krävs för en räddningsväg.

### **Stegutrymning/Åtkomlighet**

Enligt föreslagna utformningsalternativ bedömer SSBF det som troligt att räddningstjänstens utrustning kommer nyttjas vid utrymning från den planerade bebyggelsen. Om så är fallet bör det i planprocessen säkerställas att framkomlighet och åtkomlighet för SSBF:s stegfordon och stegutrustning är möjlig. Detta kräver även att uppställningsplatser för höjdfordon eller bärbara stegar anordnas. SSBF:s möjligheter att hjälpa till vid stegutrymning beskrivs närmare vägledningsdokument VL2014-099.

### **Tekniska installationer**

De utvecklingsförslag som omnämns i programmet förväntas bli komplexa ur ett insatsperspektiv (undermarksanläggningar så som tunnlar eller överdäckade tunnlar). Komplexa konstruktioner ställer speciella krav på både utrymningslösningar och på hjälpsystem för räddningstjänstens insats. Dessa krav måste uppfyllas i projekteringen, men det är av vikt att förutsättningarna för att lösa dessa aspekter utreds tidigt. Det är viktigt att dialog förs med SSBF kring förutsättningarna för räddningsinsats under projektets gång. För undermarksanläggningar (tunnlar eller överdäckade tunnlar) bör det i planprocessen tas hänsyn till dessa anläggningars behov av utrymningsvägar/angreppsvägar samt behov av brandgasventilation. Om exempelvis utrymningstrapphus eller brandgasventilation från en undermarksanläggning mynnar i markplan måste dess placering möjliggöras i detaljplan. Vidare bör även placeringen av brandgasventilation utredas ur ett olycksriskperspektiv. Exempelvis kan en storbrand i undermarksanläggningen påverka omgivningen runt brandgasventilationens placering.

I övrigt rekommenderar SSBF en tidig samverkan kring riskfrågorna samt i resterande del av processen. En tidig samverkan kring riskfrågorna bidrar till att minska projektrisken samt för att rätt frågor ska komma i rätt ordning i riskhanteringsprocessen.

### **Käppalaförbundet**

Käppalaförbundet vill framföra att förbundets spillvattentunnel löper genom Danderyds kommun och korsar E18 i området kring Danderyds sjukhus. Käppalaförbundet förutsätter att eventuellt tunnelarbete kommer utföras på ett sådant sätt att Käppalatumnelns integritet och funktion inte riskeras.

Programmet redovisar inga negativa miljöeffekter till följd av de olika alternativen. Käppalaförbundet vill poängtera att alternativet bergtunnel kan orsaka uppkomst av annat vatten än spill- och dagvatten som kommer behöver avledas. Käppalaförbundet har riktlinjer för hur länshållningsvatten, som kan uppkomma vid sprängning, ska hantearas och inget länshållningsvatten får avledas till Käppalaverket utan Käppalaförbundets skriftliga medgivande.

## **Locum**

Locum AB har tagit del av Program för fördjupning av översiktsplanen och har i detta tidiga skede inga synpunkter på programmet.

## **E.ON**

Det är viktigt att E.ON Elnät kontaktas för samråd vid exploateringar och i samband med bygglov i närheten av bolagets kraftledningar eftersom det finns vissa restriktioner som kan komma att införas i markanvändningen. Arbete i närheten av starkströmsanläggningar ska utföras i enlighet med Elsäkerhetsverkets föreskrifter om elsäkerhet samt de av elbranschen framtagna Elsäkerhetsanvisningarna.

E.ON Elnät har för avsikt att efterleva myndighetsråd beträffande allmänhetens exponering för lågfrekventa magnetfält och uppmanar kommunen att göra detsamma i den fysiska planeringen.

Elanläggningar i kommunen: E.ON Elnät har inom kommunen ett regionalt ledningsnät för elförsörjning. Detta ledningsnät består av 70 kV ledningar/kabel samt fördelningsstationer i Sökvabäck, Rinkeby samt Kevinge. Därutöver finns ett förgrenat distributionsnät för den lokala elförsörjningens behov.

Gällande utbyggnader i samband med bebyggelseutveckling och exploateringar önskar E.ON Elnät återkomma med mer specifika synpunkter i samband med upprättandet av detaljplaner.

Då regionnätledningarna samt fördelningsstationer har stor betydelse för regionen yrkar E.ON Elnät på att dessa ska redovisas såväl i planens verbala del som i dess kartdel.

## Tematisk sammanfattning av samtliga inkomna svar

I detta kapitel redovisas en sammanfattning av samtliga inkomna samrådssvar. För att underlätta för läsaren är sammanfattningen indelad efter olika tematiska områden. Dessa områden är:

- Tunnelalternativ
- Bebyggelseutveckling
- Grön- och blåstruktur
- Hälsa- och miljöpåverkan
- Ekonomi
- Trafik
- Process
- Övriga synpunkter

### Tunnelalternativ

Av de som tagit ställning förespråkar majoriteten av yttrandena att E18 bör förläggas i en lång tunnel. Stockholms läns landsting är positiva till idén om en förläggning av E18 i en lång tunnel genom kommunen, liksom den bebyggelseutveckling det kan medföra. De menar bland annat att alternativen lång och kort tunnel leder till störst potential för stadsutveckling och till ett påtagligt bostadstillskott, och är ur den aspekten och från ett regionalt perspektiv därmed mest fördelaktiga. Från ett regionalt perspektiv vill Stockholms läns landsting även understryka det positiva i att kunna förlägga E18 i tunnel eller att överdäcka del av sträckan, både för de påtagliga miljöförbättringar som kan uppnås och för att minska barriäreffekten mellan stadsdelar och utveckla centrala Danderyd till en attraktiv stadsmiljö. Även Stockholms stads stadsbyggnadskontor förespråkar en lång tunnel eftersom det förslaget ger störst antal nya bostäder.

Stockholms läns museum ser positivt på Danderyds kommuns avsikter att förlägga E18 i tunnel eftersom det förbättrar förutsättningarna för de befintliga kulturmiljöerna. Detta gäller särskilt området invid Danderyds kyrka. Det kommunala handikapprådet i Danderyds kommun påtalar att den långa tunneln är bäst utifrån tillgänglighetssynpunkt.

Även Danderyds villaägareförening förordar en lång tunnel och ser gärna att den frigjorda marken omvandlas till en grön och människovänlig kvartersstad som knyter samman kommunen och inte exploateras hårdare än vad som krävs för att projektet ska vara ekonomiskt genomförbart, och för att skapa en levande stadsmiljö.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden i Danderyd kommun framhåller att scenariot lång tunnel ger de största positiva effekterna vad gäller buller, barriäreffekter, avgasutsläpp och partiklar. Scenario överdäckning vid Danderyds sjukhus samt Nollalternativet ger endast begränsade förbättringar av miljön, där luft- och bullerproblematik kvarstår för större delen av E18's sträckning genom kommunen. Miljö- och hälsoskyddsnämnden poängterar att Nollalternativet kan innebära att miljö kvalitetsnormen för luft inte kan innehållas i framtiden om trafiken ökar. Länsstyrelsen och Trafikverket bedömer dock att aktuella och av Trafikverket planerade åtgärder för E18 är tillräckliga för att begränsa miljö- och hälsoeffekterna lokalt. Programförslagets omfattande åtgärder i form av tunnelförläggning

och överdäckning skapar dock möjligheter till en stadsutveckling kring E18 som är positiv för kommunen och hela regionen.

Majoriteten av privatpersonerna som inkommit med yttranden är positiva till förslaget att förlägga E18 i en lång tunnel. Ett flertal av yttrandena framhåller att den långa tunneln har störst potential att minska bullernivåerna och tillskapa en mer hälsosam miljö i centrala Danderyd. Många privatpersoner ser även att den långa tunneln ger bäst förutsättningar för att bygga bostäder och skapa ett mer levande och innehållsrikt centrum.

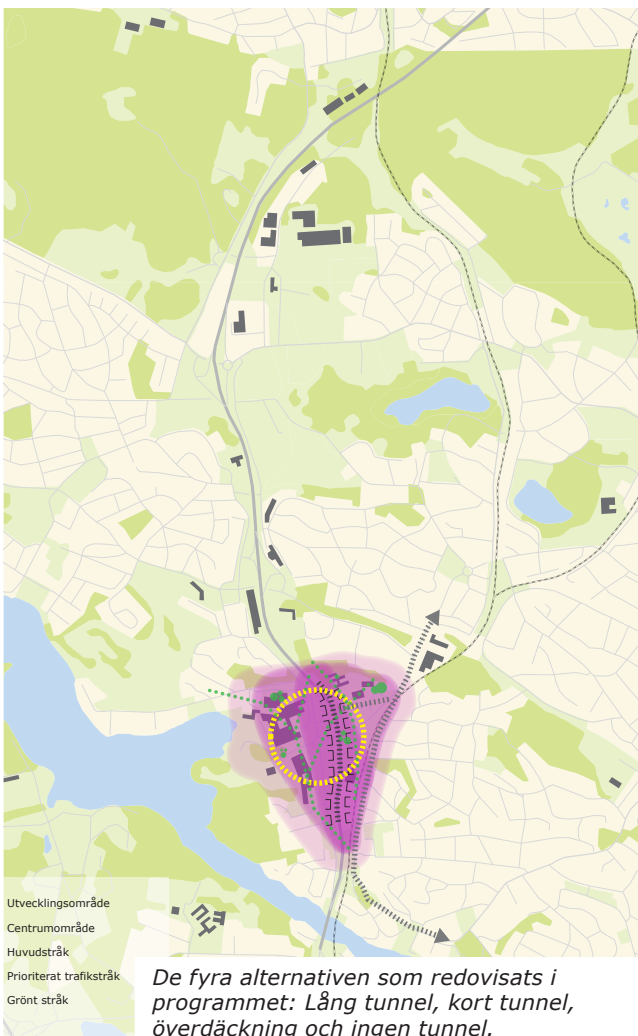
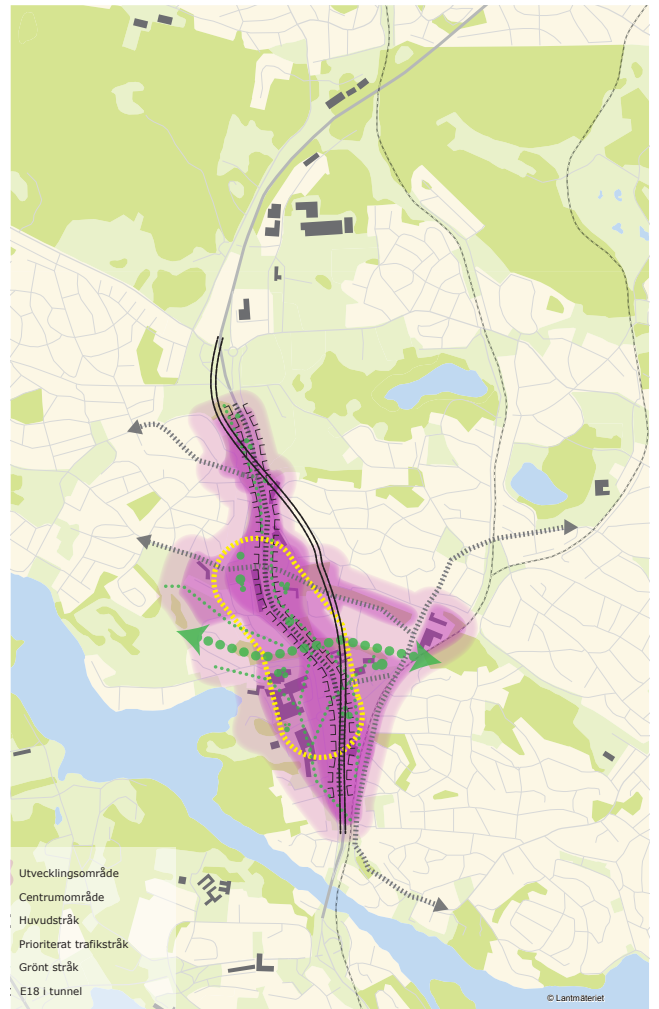
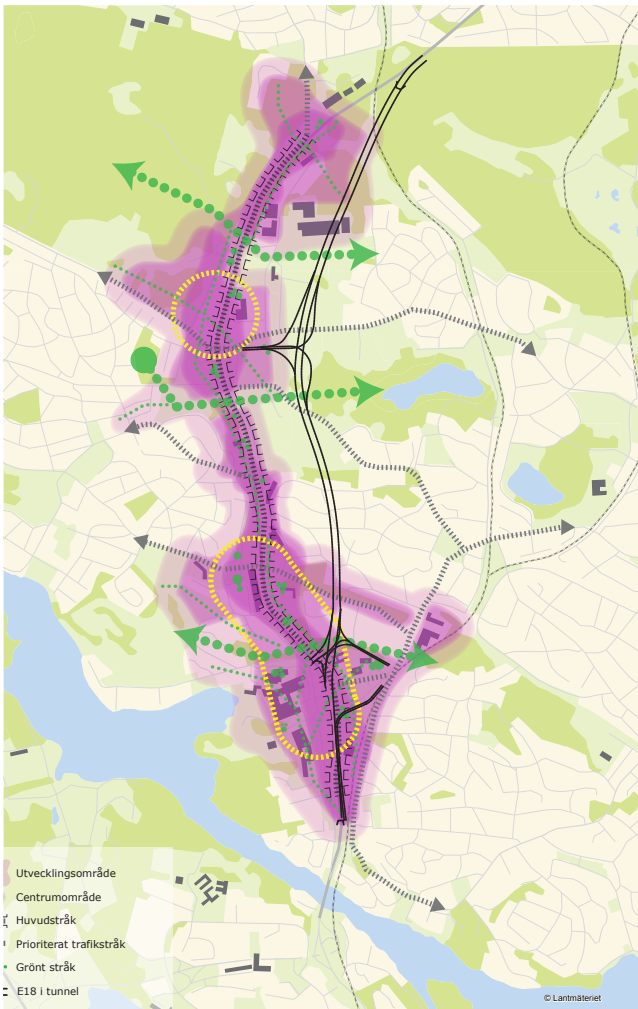
Några privatpersoner är skeptiska till förslaget om att lägga E18 i tunnel och förordar därför Nollalternativet. Vissa menar att det är orealistiskt att kommunen befolkningsmässigt ska dubblas. Andra framhåller att den tekniska utvecklingen automatiskt kommer att lösa problemen med E18 och hänvisar bland annat till elbilar och tyst asfalt.

### **Kommunens kommentar**

*Programmet är ett första steg i en lång planeringsprocess. Flera remissinstanser, föreningar och privatpersoner har lämnat synpunkter som är viktiga att ta hänsyn till i den fortsatta planeringen. Om kommunfullmäktige beslutar att en fördjupning av översiktsplanen ska tas fram måste ett flertal utredningar genomföras, bl.a. en miljökonsekvensbeskrivning.*

*Ett genomförande av alternativet lång tunnel samt den stadsutveckling som detta alternativ innebär, skulle pågå ungefär fram till år 2050. En beräknad byggtakt skulle kunna vara ca 400 lägenheter/år uppdelat på en lägre byggtakt i början av genomförandeperioden och en högre byggtakt i slutet av perioden.*

*Några personer har yttrat sig om att det borde räcka med att förlita sig på att dagens miljöproblem förbättras genom att elbilen kommer att slå ut den bränsledrivna bilen. Oavsett framtida tekniska lösningar för transporter kvarstår E18 som barriär genom kommunen.*



## Bebyggelseutveckling

De synpunkter som kan kopplas till stadsutvecklingsfrågor handlar bland annat om byggandet av nya bostäder, hur kommunen ska – eller inte ska – förändras, hur kulturmiljön ska tas om hand samt vad en eventuell ny stadsdel ska innehålla.

Några yttranden handlar om kulturmiljön och hur den bör beaktas i kommande arbete. Länsstyrelsen anser att slutsatserna kring kulturmiljövärdena är högst relevanta. Dock anser vissa att kulturmiljöperspektivet kan förtydligas genom att lyftas tidigare i dokumentet. En närmare inventering av kulturvärden i bebyggelse och landskap bör tas fram i kommande planarbete. Länsstyrelsen anser att det är angeläget att studera landskapets värden i mötet mellan äldre och nyare bebyggelse. Även Stockholms läns museum delar de slutsatser som görs angående kulturmiljöer i "Inledande analys av stads- och landskapsbild". Museet anser dock att det är viktigt att kommunen tar fram kunskapsunderlag för bebyggelsen som tillkommit efter 1950. Svenska turistföreningen anser att bebyggelse inte får påverka miljön kring Roslagsleden, Båtsmanstorpet, eller skogen däromkring, eller Rinkebyskogens naturreservat. Enligt Svenska turistföreningen bör kulturlandskapet kring Danderyds kyrka skyddas. Några privatpersoner framhåller att det är viktigt att ge plats för gamla kulturbyggnader i centrala Danderyd. Detta kan vara ett sätt för det gamla Danderyd att möta det nya Danderyd "i fin harmoni", som en privatperson uttrycker det.

Ett antal yttranden handlar om bostäder, stadsmiljö och arkitektur. Stockholms läns landsting bedömer att det finns stor potential att utveckla Danderyds sjukhus och Mörby centrum utifrån ett stadsutvecklingsperspektiv. Landstinget ser även fram emot en fortsatt planprocess med ett tydligt fokus på vikten av en blandad och mångfunktionell stadsmiljö som krävs för en god livsmiljö för invånarna. Även flera privatpersoner ser stor potential i att bygga stad med nya parker, bostäder, affärer och caféer i centrala Danderyd. Detta, menar de, kan både bidra till en bättre atmosfär och nya jobbmöjligheter. Några privatpersoner framhåller att det är bra att skapa ytor för till exempel torg, mötesplatser och lekplatser men även plats för byggnader för kultur och sport för alla åldrar. De menar att det som byggs bör vara en stadsmiljö med stora inslag av grönska och parker, där fotgängarna, miljön och trivseln sätts i främsta rummet. Vissa privatpersoner framhåller även att det behövs fler bostäder och att det är bra att Danderyd är med och bidrar till Stockholmregionens utveckling. Om det byggs fler bostäder i kommunen är det viktigt att det även byggs hyresrätter, menar vissa. Med en variation av bostadstyper och upplåtelseformer kommer det vara möjligt för unga och äldre att stanna kvar i kommunen.

Trafikverket önskar ett förtydligande av vad en stadsutveckling med hög exploateringsgrad kan innebära: hur kan det komma att se ut, vad blir trafikstringen, hur behöver den lokala trafikinfrastrukturen och bebyggelsen planeras för att exempelvis inte innebära nya barriäreffekter större än de befintliga?

De privatpersoner som har synpunkter på arkitektur samlas kring frågan om att det är viktigt med gestaltningen. Vissa hänvisar till andra stadsdelar i Stockholm som de inte vill att det ska se ut som eftersom de tycker att arkitekturen i dessa stadsdelar är för likriktad och tråkig. Även våningsantalet diskuteras och några uttrycker att det inte bör byggas för högt. Andra tycker att de borde vara möjligt att bygga ny bebyggelse som är "rimlig" både i höjd och i täthet.

Vissa yttranden handlar om kommunens identitet som en villa- och trädgårdsstad. Naturskyddsföreningen i Danderyd känner oro inför den bebyggelse som förslås i programmet och önskar en analys av hur det skulle kunna bli med mindre bebyggelse med bevarad grönska mellan. Föreningen önskar bevara Danderyds karaktär som villastad och ser gärna att kommundelarna knyts ihop med hjälp av grönska. På det sättet hoppas man att kommunen förblir en grön lunga i den växande storstaden. Andra vill värna kommunens karaktär som grön villastad men anser att det bör byggas stad i det tomrum som uppstår om E18 förläggs i en lång tunnel. En komplettering av trädgårds- och villastaden med en mer stadslik bebyggelse i vissa delar av centrala Danderyd bör kunna bli "ett riktigt lyft" för kommunen i flera avseenden, enligt vissa. Danderyds Villaägareförening anser man kan bygga och exploatera marken men endast så mycket så att projektet blir ekonomiskt genomförbart. Danderyd ska även i fortsättningen förknippas med Henrik Palmes vision om den naturnära villastaden och inte med höghus, buller, stress och avgaser. Vissa privatpersoner uttrycker en oro för att kommunen ska växa till nästan dubbelt invånarantal. Detta, menar vissa, kan förändra kommunens struktur och identitet som trädgårds- och villastad. Några menar bland annat att lugnet som idag finns i kommunen kan komma att försvinna i samband med att kommunen bygger nytt. Några privatpersoner menar att förtätning kan komma att medföra även andra utmaningar såsom högre krav på service, skolor, sjukvård och trafik.

Ett antal övriga synpunkter har framförts kopplat till bebyggelseutveckling. Täby kommun framhåller i sitt yttrande att utvecklingen av centrala Danderyd bör förhålla sig till den regionala stadskärnan Täby Centrum och att detta bör diskuteras i den framtida utvecklingen. Kultur och fritidsnämnden i Danderyds kommun anser det är viktigt att planera för sport och kultur i centrala Danderyd, och att detta bör förtydligas framöver. Polismyndigheten framför i sitt svar att det är viktigt att det är tydligt vad som är privat, halvprivat och offentligt. Detta för att människor känner mer ansvar för sitt område om detta är tydligt. Man rekommenderar även att bygga så att det finns ett flöde av människor.

Länsstyrelsen påpekar att barnperspektivet bör belysas i en fortsatt stadsutvecklingsprocess. Danderyds villaägareförening föreslår ett finmaskigt gatunät, för att undvika stora trafikmängder genom centrala Danderyd. Enligt villaägarföreningen bör parkering förläggas under jord.

### **Kommunens kommentar**

*Projektet centrala Danderyd är ännu i ett mycket tidigt skede och flera utredningar behöver göras om en fördjupning av översiktsplanen upprättas. Det kan bland annat bli aktuellt med en fördjupning av analysen av stads- och landskapsbild samt kulturmiljö.*

*En viktig del av Danderyds identitet ligger i mötet mellan modernitet och tradition, där den gröna villastaden utgör en värdekärna och där förändringar i centrala Danderyd på ett tydligt sätt måste förhålla sig till dessa värden. En av riktlinjerna för framtida stadsutveckling, som anges i programmet är att befintliga värden tas om hand i mötet mellan gammalt och nytt. Detta innebär att det är angeläget att studera övergångarna mellan ny och äldre bebyggelse när den nya bebyggelsen i centrala Danderyd ska planeras vidare, så att landskapets historiska och estetiska värden tas tillvara.*



Stora delar av området som möjliggörs för stadsutveckling om E18 tunnelförläggs genom hela kommunen, består idag av hårdgjorda ytor såsom vägar, av- och påfarter, parkeringsplatser m.m. Detta innebär att detta centrala område skulle kunna bebyggas utan att i särskilt stor omfattning påverka befintlig bebyggelse. I utkanterna av området är det dock av största vikt att mötet mellan befintlig och ny bebyggelse studeras noga.

En mer detaljerad gestaltning av stadsutvecklingen i centrala Danderyd sker först i ett senare skede/detaljplaneskedet och illustrationerna som finns i programmet visar ett exempel på hur det skulle kunna se ut.

Kostnaderna för att tunnelförlägga E18 gör att marken behöver nyttjas effektivt, vilket innebär en relativt hög exploateringsgrad i större delen av de nya bebyggelseområdena. Den nya bebyggelsen i centrala Danderyd kan dock ges olika karaktär i olika delar, alltifrån centrumområden med innerstadskaraktär och byggnadshöjder om i genomsnitt 5-7 våningar till mer utpräglade bostadsområden i ytterkanterna där skalan anpassas till befintliga miljöer.

Om en fördjupning av översiktsplanen upprättas bör frågan om förhållandet mellan centrala Danderyd och den regionala stadskärnan Täby centrum-Arninge beaktas.



Bilden visar ett exempel på hur den nya bebyggelsens typ och skala kan anpassas vid mötet med natur. Inga konkreta förslag finns framtagna i detta tidiga planeringskede. Illustration: Sydväst arkitektur och landskap/Rundquist Arkitekter.

## Grön- och blåstruktur

Flera yttranden berör kommunens grön- och blåstruktur. Det är framförallt frågor kopplat till parker, rekreationsområden och spridningskorridorer som tas upp i remissvaren. Flera menar att en tunnelförläggning skapar möjligheter att, genom tillskapandet av gröna kilar, bättre knyta samman kommunens delar och värna om djur och natur. Andra är oroliga att bebyggelseutvecklingen kommer innebära att grönytorna naggas i kanterna.

Länsstyrelsen framhåller att det är positivt att en av inriktningarna för utvecklingen av stadsmiljön inkluderar naturmiljö- och hälsopåverkan samt ökad biologisk mångfald. Man menar även att en ökad förtätning medför utmaningar för den lokala miljön när kvaliteter med betydelse för bland annat ekosystemtjänster och klimatanpassning riskerar att minska. Länsstyrelsen framhåller att den fortsatta planeringen särskilt bör hantera aspekter som barnperspektiv, lokal grönstruktur och kopplingar till den regionala grönstrukturen, det biologiska kulturarvet samt klimatanpassning.

I ett flertal yttranden tas behovet av spridningskorridorer och gröna kilar upp. Vissa anser att en tunnelförläggning av E18 kan innebära att korridorer kan öppnas upp mellan grönområdena för att återupprätta de gröna sambanden vilket gynnar biologisk mångfald och ekosystemtjänster, funktioner som är livsviktiga/nödvändiga för oss människor. Några privatpersoner framhåller att en tunnelförläggning torde innebära bättre förhållanden för kommunens djur- och naturliv. En privatperson skriver exempelvis att tunnelförläggning innebär att skog och grönområden i närheten av dagens motorväg blir både mer tillgängliga och framförallt tystare, vilket bör uppskattas av alla som bor inom motorvägens bullerzon. En annan privatperson skriver att en lång tunnel troligtvis bör ge bättre förhållanden för djur och natur i exempelvis Ekeby sjöns naturreservat. Naturskyddsföreningen i Danderyd vill se att Danderyd förblir en grön lunga i en alltmer växande storstad. Man poängterar även betydelsen av gröna samband i geografin och menar att det inte räcker med en smal remsa såsom en allé utmed en gata: det krävs rejält breda förbindelser som inte enbart har karaktär av öppen klippt gräsmatta med enstaka träd utan verklig natur.

Några föreningar och privatpersoner skriver i sina yttranden att det är viktigt att värna om kommunens fritids- och rekreationsområden. Svenska Turistföreningen poängterar att en tunnel inte får innebära att det blir bebyggelse som påverkar miljön kring Roslagsleden, Båtsmanstorp och skogen däromkring, eller Rinkebyskogens naturreservat. Svenska Turistföreningen önskar även en passage för Roslagsledens eventuella förlängning österut förbi E18. Några privatpersoner framhåller att Rinkebyskogen bör lämnas orörd och att grönområdet/skogen vid Mörbylund bör förbli oexploaterad. En privatperson lyfter betydelsen av att värna den miljö med grönska och vatten som finns kvar, särskilt i den södra delen. Invånare i kommunens södra del ska inte behöva ha och använda bil för att nå grönområdena för vardagsrekreation som ligger i norra delen.

Vissa skriver i sina yttranden att det är svårt att utläsa betydelsen av de utpekade utvecklingsområdena på kartorna. En privatperson frågar sig vad det innebär att Danderyds sjukhus är utpekad som utvecklingsområde och menar att det är viktigt att värna om sjukhusparken. En annan privatperson har svårt att utläsa hur mycket av grönområdena som kommer påverkas längs E18, och poängterar betydelsen av att ingen mark bör tas av beteshagarna och markerna på den östra sidan vid Danderyds kyrka, utan hela det kulturhistoriska området måste kraftfullt skyddas ytterligare.

## **Kommunens kommentar**

*Projektet centrala Danderyd är ännu i ett mycket tidigt skede och flera utredningar och riskbedömningar behöver göras om en fördjupning av översiktsplanen upprättas. I en fördjupning av översiktsplanen för centrala Danderyd kan även analysen av stads- och landskapsbild samt kulturmiljö komma att behöva fördjupas.*

*Flera befintliga grönområden i kommunen skulle kunna bli mer tillgängliga om en ny stadsmiljö skapas utifrån programmets alternativ Lång tunnel. Bland annat Inverness och grönområdena vid Danderyds sjukhus. Miljön kring dagens E18 domineras av hårdgjorda ytor. En ny stadsbebyggelse skulle kunna öka den totala gröna ytan i kommunen genom att parker och gröna stråk skapas inom och genom den nya stadsstrukturen.*

*Danderyds kommunfullmäktige har beslutat att inrätta ett naturreservat på kommunens mark i Rinkebyskogen. Bebyggelsen som redovisats i de olika tunnelscenarierna gör inget intrång i naturreservatet.*

## **Hälso- och miljöpåverkan**

Ett flertal yttranden berör hälso- och miljöaspekter såsom buller, partiklar och utsläpp. Från ett regionalt perspektiv ser Stockholms läns landsting det positiva med att kunna förlägga E18 i tunnel eller att överdäcka del av sträckan, på grund av påtagliga miljöförbättringar som kan uppnås. Landstinget ser positivt på den riktlinje i programmet som ger prioritet till gående, cyklister och kollektivtrafik. Detta är i enlighet med miljömålsberedningens klimatstrategi för Sverige där kollektivtrafik, gång- och cykeltrafik är normgivande i stadsutveckling. Miljö- och hälsoskyddsnämnden i Danderyds kommun ser positivt på att en av riktlinjerna för framtida stadsutveckling som lyfts i programmet är att centrala Danderyd byggs hållbart. Om intentionerna och riktlinjerna i programmet följs så anser nämnden att det sannolikt innebär en förbättring av miljön i kommunen. Miljö- och hälsoskyddsnämnden saknar dock en bedömning av fördelar och nackdelar ur ett miljöperspektiv för de olika scenarierna.

Trafikverket anser att åtgärderna som föreslås i programmet inte nödvändigtvis är en förutsättning för att klara miljö- och hälsoproblematiken eller säkerställa riksintresset.

Länsstyrelsen anser att det är positivt att en av inriktningarna för utvecklingen av stadsmiljön inkluderar naturmiljö- och hälsopåverkan samt ökad biologisk mångfald. Länsstyrelsen anser att det är positivt att redan ianspråktagen mark används för ny bebyggelse. Därmed minskar belastningen på oexploaterad mark. Dock framhåller Länsstyrelsen att tunneldrivning och tunnlar kan ha stor påverkan på grundvattnet och hydrogeologin i området. Länsstyrelsen uppmärksammar att den föreslagna utvecklingen kommer att förändra dagvattenflödena och påpekar att kommunen behöver utreda översvämningsproblematiken vidare. Länsstyrelsen informerar även om att det finns objekt i länsstyrelsens databas över förorenade områden inom aktuellt område.

Länsstyrelsen i Stockholms län påpekar även att luften i tunnlar kan, beroende av längd och trafikmängd, påverka hälsan för de som dagligen utnyttjar sträckan. Täby kommun framhåller i sitt yttrande att det behövs en redovisning av bullereffekter och påverkan på områden vid tunnelmynningen.

Trafikverket framhåller att en överdäckning av samhällsekonomiska skäl inte är en miljö- och hälsoåtgärd, dvs en åtgärd att ta till för att hantera miljö- och hälsoproblematik som huvudsyfte, även om den kan resultera i förbättrad närmiljö, t.ex. genom mindre buller och föroreningar. Överdäckningar kan samtidigt vara förenade med högre halter av luftföroreningar, framförallt vid tunnelmynningar, liksom ökad energianvändning och betydande risker, särskilt vid transportleder för farligt gods.

Både remissinstanser och privatpersoner påpekar att en tunnel behövs eftersom de skolor och förskolor som ligger när E18 idag påverkas i stor omfattning av buller och luftföroreningar. Även om flera privatpersoner menar att en lång tunnel är det bästa för framtiden, är det några privatpersoner som påtalar att det även behövs kortsiktiga åtgärder. Bullerplank och sänkta hastigheter tas upp som några exempel. Några privatpersoner menar även att de som bor närmast tunnelmynningarna fortfarande kommer att bli påverkade av buller och partiklar och därför inte kommer gynnas av en tunnel på samma sätt som de andra kommuninvånarna. Därför efterlyses en fördjupning av hur gränssnitten samt infarts-/utfarts- och avgasproblematiken hanteras framöver. Några privatpersoner anser att det inte blir nödvändigt att bygga tunnel i framtiden eftersom elbilen kommer att slå ut den bränsle drivna bilen och när det händer blir miljön tyst och partikelfri. Även en tilltro till tyst asfalt gör att vissa bedömer att E18 i framtiden inte kommer utgöra ett problem utifrån buller och partikelperspektivet. Dock anser Danderyds villaägareförening att införandet av elbilar endast kommer att reducera buller och partiklar runt E18. Biltrafiken kommer fortfarande att öka eftersom Stockholm expanderar och därför är lång tunnel fortfarande det bästa alternativet.

Ett antal övriga synpunkter har framförts kopplat till hälso- och miljöpåverkan. Storstockholms brandförsvaret (SSBF) anser att riskhantering bör utgöra en central del i den fysiska planeringen inom det berörda utvecklingsområdet. SSBF saknar resonemang och ställningstagande kring riskhantering i föreslaget program. Elbolaget E.ON Sverige uppmanar kommunen att efterleva myndighetsråd beträffande barns exponering för lågfrekventa magnetfält.

### **Kommunens kommentar**

*Projektet centrala Danderyd är ännu i ett mycket tidigt skede och flera utredningar och riskbedömningar behöver göras om en fördjupning av översiktsplanen upprättas.*

*Precis som vissa tar upp i sina yttranden är det viktigt att åtgärder för att förbättra nuvarande bullersituation genomförs på kort sikt. Åtgärdsvalsstudien som tas fram tillsammans med Trafikverket och Trafikförvaltningen i Stockholms län ska ligga till grund för att lämpliga åtgärder genomförs. Exempel på en lämplig åtgärd på kort sikt kan vara bullerplank.*

*Några personer har yttrat sig om att det borde räcka med att förlita sig på att dagens miljöproblem förbättras genom att elbilen kommer att slå ut den bränsle drivna bilen. Oavsett framtida tekniska lösningar för transporter kvarstår E18 som barriär genom kommunen.*



*Bilden visar hur en huvudgata mellan Danderyds sjukhus och Mörby Centrum skulle kunna se ut om E18 förläggs i tunnel. Inga konkreta förslag till utformning av ny bebyggelse finns framtagna i detta tidiga planeringsskede. Illustration: Sydväst Arkitektur och landskap/Rundquist Arkitekter.*

## Ekonomi

Några yttranden berör frågor kopplade till ekonomi och finansiering. Vissa privatpersoner och föreningar ställer sig exempelvis frågande till hur projektet kommer att finansieras. Vissa menar att det är positivt att kommunen kan finansiera projektet med hjälp av byggrätter. Andra framhåller att staten bör vara med och medfinansiera projektet eftersom det är en statlig väg. Danderyds villaägareförening skriver i sitt yttrande att Trafikverket är skyldigt att se till att trafiksystemet fungerar utan att miljögränsvärdena överskrids. De menar att det är ohållbart att en sådan stor nationell trafikpulsådra går rakt igenom ett tätbebyggt kommuncentrum. Eftersom vägen är nödvändig ur ett regionalekonomiskt perspektiv och Stockholms expansion åt nordost är av riksintresse så ska även finansieringen av tunnelbygget avspegla detta. Enligt villaägareföreningen bör Danderyd därför ta hjälp av övriga Nordostkommuner och uppvakta regeringen gemensamt med krav på statligt stöd. Även Naturskyddsföreningen i Danderyd menar att finansieringen av projektet i första hand bör ske via statliga medel. Naturskyddsföreningen hänvisar till Trafikverkets planer att bredda bussfilerna och menar att dessa pengar stället skulle kunna användas som delpost för tunnelförläggning.

Trafikverket anser att utgångspunkten är att överdäckningen/tunnelförläggningen samt merkostnader därtill för exempelvis framtida drift- och underhåll finansieras av den part som önskar genomföra överdäckningen, normalt kommunen. Det behöver klargöras att det inte finns några statliga medel att finansiera de föreslagna investeringsåtgärderna med och att de förutsätter annan finansiering.

Flera yttranden tar upp betydelsen av att se projektet som en långsiktig investering. Några menar bland annat att projektet på kort sikt kan bli en ekonomisk belastning men att det kommer återbetala sig på lång sikt. En privatperson ser det som nödvändigt att kommunen växer för att trygga skatteintäkter över tid. En annan privatperson beskriver att projektet ger en god ekonomisk utveckling för kommunen och dess skattebetalare. Kommunen har ju annars en utmaning avseende försörjningskvoten, det vill säga att allt färre ska försörja allt fler. Ytterligare en privatperson kommenterar skatteutvecklingen och menar projektet kan leda till ökad skattekraft för utbyggnad av barnomsorg, skolor och äldreomsorg. Några privatpersoner uttrycker en oro över att projektet, och anser bland annat att ett tunnelbygge riskerar leda till ekonomisk belastning och skattehöjningar.

### Kommunens kommentar

*Kostnaderna för utvecklingen av centrala Danderyd har i detta skede beräknats översiktligt och mer utvecklade kalkyler kommer att utföras i den fördjupade översiktsplanen. Även bedömningar av värdet av framtida byggrätter har genomförts. Sammantaget visar de ekonomiska utredningarna att byggrättsvärdena överstiger kostnaderna för genomförandet. I detta skede har frågan om finansiering inte utretts; finansieringsformer kommer att belysas i det fortsatta arbetet.*

## Trafik

### Bytespunkt Danderyds Sjukhus

En del yttranden handlar om synen på bytespunkten vid Danderyds sjukhus. Vallentuna kommun ser positivt på att det utvecklas en bytespunkt för Roslagsbanan, tunnelbana och bussar. Även Stockholms läns landsting delar denna syn men önskar dock att frågan utreds ytterligare samt att finansieringsfrågan belyses. Andra som är positiva till bytespunkten vid Danderyds sjukhus är Täby kommun och Danderyds Villaägareförening. Täby kommun stödjer en utveckling av bytespunkten vid Danderyds sjukhus som de anser är en av regionens viktigaste bytespunkter för resenärer från hela nordostsektorn. Täby vill poängtera den regionala stadskärnans roll som knutpunkt i kollektivtrafiknätet. Regionen behöver utvecklas med snabba, effektiva och kapacitetsstarka förbindelser mellan de yttre regionala stadskärnorna som komplement till trafik i det radiella kollektivtrafiksystemet. I och med nordostkommunernas gemensamma arbete för en förlängning av Roslagsbanan till Arlanda och City kommer centrala Täby att kunna utvecklas till en nod mellan viktiga regionala målpunkter. Funktionen som kollektivtrafiknod kan också utvecklas i enlighet med den rumsliga flerkärniga strukturen som anges i RUF 2010 med en yttre regional tvärförbindelse västerut. Danderyds Villaägareförening uttrycker i sitt yttrande stöd för en bytespunkt vid Danderyds sjukhus och framhåller att det bästa är att denna bytespunkt placeras under mark. Andra anser att bytespunkten vid Danderyds sjukhus bör förstärkas. Det gynnar Danderyds sjukhus som målpunkt för besökande och för de som arbetar på sjukhuset. Detta som en del i en förbättrad kollektivtrafik. Ett fåtal privatpersoner anser att trafikknutpunkten vid Danderyds sjukhus inte är välfungerande idag och anser att planerna kring en ny bytespunkt som samlar de olika trafikslagen är positivt.

### Gång- och cykel

Några yttranden handlar om cykel- och gångtrafik. Ett fåtal privatpersoner uttrycker att de önskar säkra cykelvägar för barn, och hastighetsbegränsningar för cykelpendlare. Täby kommun påpekar att det för nordostsektorn är särskilt viktigt med snabba cykelstråk in mot City och viktiga målpunkter i Danderyds kommun. Det innebär attraktiva och gena cykelbanor byggda för cykelpendlare genom Danderyd och att den fortsatta planeringen tar hänsyn till ytor för detta.

### Framkomlighet

Några yttranden handlar om framkomlighet och genomfartstrafik. Ett antal privatpersoner menar att tunneln bör byggas så den anpassas för framtida behov och att det bör läggas krafttag för att förbättra framkomligheten i hela kommunen. En lång tunnel möjliggör en fungerande trafik till och från nordostsektorn. Fler bostäder kan skapa mer lokaltrafik - både buss och biltrafik - som belastar vägar och gångvägar hårdare. Det kan även skapa mer buller och avgaser. Även genomfartstrafiken anses belasta E18 mest och i och med att kranskommunerna har planer på att växa, borde Danderyds kommun kräva att dessa är med att betala för tunneln.

Danderyds villaägareförening anser att det behövs en tunnelförläggning när Stockholm expanderar i nordost för att expansionen kommer att skapa ökad trafik genom Danderyd.

Länsstyrelsen i Stockholms län anser att kommunen bör se på åtgärder som minskar transportbehovet.

Stockholms brandförsvår påpekar att det är viktigt att upprätta räddningsvägar för brandförsvarets fordon.

Stockholms läns landsting menar att det saknas ett tydligt resonemang kring tunnelns betydelse för framtida prioriterade led för farligt gods i samband med att den gamla motorvägen görs om till stadsgata. Länsstyrelsen och Trafikverket påpekar även att E18 utgör ett riksintresse för kommunikationer vilket behöver framgå tydligare. Kommunen får därför inte äventyra E18s funktion och inte påverka nuvarande eller eventuella framtida kapacitetsbehov. Länsstyrelsen anser att det är viktigt att vägen även i framtiden ska vara möjlig att använda för alla slags transporter av farligt gods och att detta ska vara en utgångspunkt i den fortsatta planeringen. När det gäller den fortsatta riskhanteringen är det positivt att kommunen inte planerar att lägga bebyggelse ovanpå en eventuell överdäckning av vägen. Länsstyrelsen bedömer inte att olycksrisker kommer vara av avgörande betydelse för vilket scenario som är mest lämplig att gå vidare med utifrån beskrivningarna i programhandlingarna. Det är dock viktigt att utreda olycksriskerna från E18 i god tid.

Stockholms stad anser det är viktigt att kapaciteten på E18 inte påverkas under byggtiden. Även störningar, såväl provisoriska som permanenta, bör undvikas.

### **Infartsparkeringar**

Enstaka yttranden handlar om infartsparkering. Täby kommun saknar diskussion om infartsparkering för bil och cykel i programmet. Ett fåtal privatpersoner tycker att det skulle kunna byggas en omfattande infartsparkering nära kommunikationer där inte bara Danderydsbor kan parkera.

### **Kollektivtrafik**

En del yttranden gäller kollektivtrafik, där både Roslagsbanan och en eventuell förlängning av tunnelbanan tas upp. Stockholms läns landsting ser en stor potential i att utveckla Danderyds sjukhus och Mörby Centrum utifrån ett kollektivtrafikperspektiv. Landstinget anser att det är nödvändigt att effektivisera och utveckla länets kollektivtrafiksystem eftersom befolkningen i länet beräknas öka med cirka 1,1 miljoner invånare fram till 2050. Landstinget uppmärksammar ytterligare att Roslagsbanan har utpekats som riksintresse för kommunikationer vilket bland annat innebär att Roslagsbanan skall skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningen.

Danderyds villaägareförening anser att åtgärden att förbättra kollektivtrafiken i närtid kan vara en viktig kompletterande åtgärd. Föreningen anser att Enebyängen kan utvecklas om tunnelbanan kan förlängas och en ny station anläggas i detta område. Föreningen anser att genomfartstrafik till detta område bör begränsas så att gående prioriteras och därmed skapar en attraktiv stadsmiljö. Föreningen anser att det är viktigt att planera för ett gatusystem som bättre knyter samman de olika stadsdelarna. De uttrycker oro för att den "trädkantade boulevarden" som kan ersätta E18 kan utvecklas till en hårt trafikerad gata med nya miljöproblem.

Stockholms stad ser gärna en helhetslösning för Roslagsbanan och har därför ett intresse i det fortsatta arbetet med Roslagsbanan. Täby kommun förklarar att Roslagsbanan är en gemensam angelägenhet för hela nordostsektorn, vilket behöver framgå i det fortsatta



arbetet. För Täbys del handlar det om hur en ny resandenod i centrala Danderyd förhåller sig till planerat resecentrum i Arninge och det gemensamma arbetet i nordost för nya förbindelser till Arlanda och City. Länsstyrelsen anser att risken för urspårning behöver beaktas om ny dragning av Roslagsbanan kommer att ske.

Naturskyddsföreningen i Danderyd anser att trafiken kommer att öka avsevärt på grund av den stora bebyggelse som planeras i Nordostkommunerna Täby (Täby Park och Arninge bl.a.), Vallentuna, Vaxholm, Österåker och Norrtälje. Därför bör urberget också utnyttjas till att förlänga tunnelbanan från Mörby Centrum till Täby.

Täby kommun anser att de scenarier där en tvärförbindelse mot Solna och Sundbyberg kan möjliggöras genom tunnelbana eller tvärspårväg, tydligare skulle kunna visa de prioriterade trafikstråkens innehåll samt var nya spår eller annan stomtrafik utreds i ett större och regionalt sammanhang.

Flera privatpersoner välkomnar en förlängning av tunnelbanan. En förlängning av tunnelbanan bör prioriteras för att avlasta Roslagsbanan som nu ökar turtätheten med mer buller till följd.

### **Kommunens kommentar**

*Strategierna för ett hållbart centralt Danderyd som beskrivs i programmet kan tänkas vara en utgångspunkt för hållbarhetsarbetet i den fördjupade översiktsplanen. Där föreslås det bland annat att fotgängare och cyklisterna samt kollektivtrafik ges prioritet. Trafiksystemet i centrala Danderyd föreslås utformas så att en säker trafikmiljö med god tillgänglighet skapas, med barns och funktionsnedsattas behov som utgångspunkt. Om avvikelser behöver göras för att ge prioritet åt cykeltrafik eller kollektivtrafik är det viktigt att en god avvägning mellan de olika trafikantslagens behov tillgodoses.*

*I flera scenarier i programmet möjliggörs en förbättring av trafikknutpunkten vid Danderyds sjukhus och Roslagsbanan vilket kommer behövas utredas mer i detalj.*

*Om arbetet med centrala Danderyd ska fortsätta med sikte på alternativ Lång tunnel kommer det att behövas en kapacitetsstark kollektivtrafik till norra Danderyd. I programmet anges att det finns möjlighet att förlänga befintlig tunnelbana från Mörby centrum med en ny station i norra Danderyd.*

## Process

Flera remissinstanser ser fram emot fördjupningar av de utredningar och kartläggningar som presenteras i programmet. Stockholms läns landstingandsting vill se ett tydligt fokus på vikten av en blandad och mångfunktionell stadsmiljö som krävs för en god livsmiljö för invånarna. De ser även fram emot en miljökonsekvensbeskrivning och en redogörelse för hur riksintresset för kulturmiljövård och övriga värden och samband ska säkerställas och bevaras. Stockholms läns museum ser fram emot en analys av kommunens centrala delar. Länsstyrelsen i Stockholms län ser fram emot en närmare inventering av kulturvärden i bebyggelse och landskap samt att antikvariska konsekvensbeskrivningar tas fram i kommande planarbeten. Länsstyrelsen anser även att den fortsatta planeringen särskilt bör hantera aspekter som barnperspektiv, lokal grönstruktur och kopplingar till den regionala, det biologiska kulturarvet, samt klimatanpassning. Lantmäteriet vill med sitt yttrande framföra att det i fortsatta detaljplanarbeten är viktigt att tidigt i planskedet redovisa samtliga tekniska, organisatoriska, ekonomiska och fastighetsrättsliga frågor och en konsekvensbeskrivning av dessa.

Storstockholms brandförsvaret framhåller att de utvecklingsförslag som omnämns i programmet förväntas bli komplexa ur ett insatsperspektiv (undermarkanläggningar så som tunnlar eller överdäckade tunnlar). Komplexa konstruktioner ställer speciella krav på både utrymningslösningar och på hjälpsystem för räddningstjänstens insats. Dessa krav måste uppfyllas i projekteringen, men det är av vikt att förutsättningarna för att lösa dessa aspekter utreds tidigt. Brandförsvaret framhåller att det är viktigt att dialog förs mellan kommunen och SSBF kring förutsättningarna för räddningsinsats under projektets gång.

Enstaka privatpersoner ser gärna att kommunen tar tid till att undersöka och planera innan beslut tas om inriktning. Även Danderyds villaägareförening anser att centrala Danderyd måste ses ur ett långsiktigt perspektiv. De beslut som tas idag kommer vara avgörande för kommunens utveckling minst ett sekel framåt. Därför är det värt att kämpa för en bra framtidslösning även om det initialt är kostsamt och tar flera decennier att genomföra. Då får dagens kommunpolitiker ett bättre eftermäle än de politiker på 60-talet som planerade en motorväg rakt igenom kommunens centrala delar.

Några privatpersoner, samt Utbildningsnämnden och Kultur- och fritidsnämnden lyfter att informationen kommunen tagit fram i programmet är välutformat och lättillgängligt. På ett pedagogiskt sätt beskriver det dagsläget för Danderyd idag med dess utmaningar och möjligheter.

Ett fåtal privatpersoner saknar en beskrivning av vilka effekter och konsekvenser en förändring av kommunen med 30 000 nya innevånare och allt det kan medföra. En omfattande analys och utredning av konsekvenser och effekter såväl positiva som negativa av en omvandling av kommunen som kan bli av om planerna genomförs, saknas helt.

Naturskyddsföreningen i Danderyd, samt några enstaka privatpersoner, önskar att kommunen kallar till samråd och offentliga möten där alternativen presenteras och allmänheten bereds tillfälle att ge synpunkter och ställa frågor till styrande tjänstemän och politiker. De anser att medborgardialogen hittills har varit lam och att den kan ha uppfattats som ostrukturerad och svår att greppa.



På workshop 2 fick deltagarna arbeta med så kallade moodboards som skulle beskriva hur man vill att centrala Danderyd ska kännas i framtiden. Till hjälp fick gruppen de framtidsbilder som arbetades fram under referensgruppträff 1, samt en massa inspirerande bilder.

Danderyds Villaägareförening menar att kommunen har gjort en gedigen och förut-sättningslös utredning och anser att det är positivt att kommunen i ett tidigt skede har involverat så många olika aktörer. Föreningen anser att kommunen ska ha en eloge att de redan i ett tidigt skede aktivt försökt engagera Danderydsborna och bemött dem med lyhördhet.

### **Kommunens kommentar**

*Projektet centrala Danderyd är ännu i ett mycket tidigt skede och flera utredningar och riskbedömningar behöver göras om en fördjupning av översiktsplanen upprättas.*

*Att planera för en tunnelförläggning/överdäckning är komplext och behöver genomgripande planering i olika steg som både kräver tid och resurser. Dialogen med allmänheten kommer att fortsätta om kommunen väljer att gå vidare med en fördjupning av översiktsplanen. Kommunen tar med sig de synpunkter som framkommit under dialogarbetet inför en eventuell fortsatt dialogprocess.*

### **Övriga synpunkter**

Utöver de ovan beskrivna tematiska områden har det framförts ett antal övriga synpunkter. Socialnämnden i Danderyds kommun konstaterar att det är viktigt att i det fortsatta arbetet beakta behovet av utbyggnaden av äldreomsorg och social omsorg oberoende av vilket alternativt som beslutas. Utökning av personalresurser på socialkontoret i takt med att kommunens invånarantal ökar behöver påbörjas redan i ett tidigt skede med anledning av den aktuella såväl som den prognostiserade fortsatta bristen på socionomer i Sverige. Polismyndigheten skriver i sitt yttrande att de önskar att ett brottsförebyggande tänkande finns med i detta tidiga skede av planeringen. De önskar också att det i den slutgiltiga planbeskrivningen av området bör finnas med ett stycke som upptar det brottsförebyggande/trygghetsrelaterade tänkandet.

Ett antal privatpersoner är intresserade att veta vad det innebär att ha en fastighet inom ett utpekad utvecklingsområde. En privatperson undrar exempelvis vad det innebär för fastigheten och bergvärmen att tunneln kommer gå under huset. Några privatpersoner har noterat att området mellan Edsbergsvägen och Sätträängsvägen, från kraftledningsgatan till Örtvägen, ingår som utökat utvecklingsområde i Scenariot Lång tunnel. Området består av 12 privatägda radhus och 44 privatägda villafastigheter. De undrar varför kommunen utökat utvecklingsområdet till att omfatta även privatägda villa- och radhusfastigheter och vilka konsekvenser detta kommer att få för fastighetsägare och hyresgäster.

### **Kommunens kommentar**

*Scenarierna som presenteras i programmet är mycket översiktliga och schematiska. Villaområden kommer vid en utbyggnad inte att beröras direkt. Att illustrationerna i programmet visar en markering över vissa enskilda fastigheter innebär inte att dessa kommer att exproprieras. Markeringen visar ett influensområde för centrala Danderyd och ska ses som en schematisk illustration. Det är inte färdigstuderat var en eventuell tunnel exakt förläggs och om den påverkar exempelvis bergvärmeanläggningar. Utgångspunkten är att fastighetsägare ersätts för eventuella kostnader detta i så fall skulle medföra.*

## Synpunkter från skoldialogen

I samband med samrådet för programmet för centrala Danderyd , genomfördes en skoldialog med tre skolor i Danderyd. Syftet var att få in synpunkter från en grupp som vanligtvis kan vara svåra att nå ut till. Sex skolor, som på något sätt deltog i dialogen i våren 2015 kontaktades. Av dessa deltog tre skolor: Stocksundsskolan, Danderyds gymnasium och Marina läroverket.

Dialogupplägget var att besöket på skolan skulle ta cirka en timme. På Stocksundsskolan deltog en mindre grupp elever från årskurs fem. På Danderyds gymnasium deltog elever från design, tredje året och på Marina läroverket deltog samma klass som vi träffade våren 2015, andra årskursen på ekonomiprogrammet.

Efter en kort presentation av programmet, där fokus var på de fyra framtidsbilderna och på illustrationerna på hur det kan se ut i centrala Danderyd samt en diskussion om centrala Danderyd, fick eleverna tycka till om de fyra olika framtidsbilder som visas i programmet. I grupper fick de tillfälle att diskutera vad de tyckte var bra och vad som var dåligt med de olika framtidsbilderna. Nedan redovisas resultatet av de tre skolbesöken.

### Allmänna kommentarer

Eleverna reflekterade över hur Danderyd känns idag i förhållande till hur de uppfattade hur centrala Danderyd kan komma att kännas i framtiden. Vissa beskrev hur de saknar saker att göra i Danderyd i dag och hur de istället åker till Täby Centrum eller till stan (Stockholm) när de vill gå på bio eller shoppa till exempel.

Det diskuterades hur lång tid det skulle ta att bygga en tunnel samt till vilket pris. Vem betalar?, frågade en elev.

Vissa uttryckte en rädsla för att "mysfaktorn" skulle kunna försvinna om exploateringen blev för hög. Det är mysfaktorn som lockar människor till Danderyd, sa en elev. En annan elev uttryckte att "visst, Danderyd är en mormorskommun, men det är ändå ganska härligt."

Det kom förslag på att man i början av tunneln skulle kunna bygga parkeringshus och att man skulle kunna ha säkerhetstullar i änderna av tunneln. Det vore bra med ett gupp på vägen som tvingar bilarna att köra långsammare. Det föreslogs att det skulle finnas vägar där bara ambulanserna får köra.

När diskussionen handlade om hur högt det skulle kunna byggas i centrala Danderyd var åsikterna lite blandade. En elev uttryckte att det inte får bli för mycket "centrum" medan en annan elev framhöll att det inte får byggas för höga hus, max 15 våningar.

## Lång tunnel

### Bra

- Det är bra att det blir möjligt att bygga många fler bostäder och att det bidrar till att lösa bostadsbristen i Stockholm. En lång tunnel lönar sig i längden och man kan lika väl gå "all in" på direkten.
- Det är positivt med två centrum-områden och att länka ihop Mörby Centrum med Sjukhuset. Det är också bra att länka ihop Enebybergs mindre villor med Djursholms större villor.
- Det blir mer yta för "saker att göra". En centrumkärna ger möjlighet att promenera. Det får gärna vara lugnt som på Djursholms torg. Centrumet kan förbättras och göras större vilket kan bidra till ett bättre samhälle i Danderyd. Det blir bättre gemenskap på grund av fler mötesställen i kommunen. Det blir möjligt med fler butiker, restauranger och caféer som kan locka människor. De gröna promenadstråken är väldigt positiva.
- Med en lång tunnel blir det möjligt att begrava motorvägen och ta bort buller och ge bättre luft. Vissa elever ansåg att det löser alla problem med E18 och att en lång tunnel gör Danderyd mer attraktiv. Om kommunen inte går back på idén, är det bättre att satsa på den största/längsta som är bästa förslaget. Det kan vara svårare att bygga den långa tunneln om den korta tunneln har valts från början.
- Vissa tycker att den korta och den långa tunneln är bästa lösningarna.

### Dåligt

- Det är dyrt och tar lång tid. Det kan kännas stökigt medan tunneln byggs vilket kan medföra att folk väljer att flytta någon annanstans.
- En lång tunnel kräver mycket material.
- Förutsättningarna kan förändras så att det kanske inte nödvändigt att bygga en tunnel om elbilen ersätter bränsledrivna bilen om 10-20 år.
- När det byggs fler bostäder kan det bidra till fler bilar vilket gör det sämre för miljön.
- Det får inte bli någon storstad då många flyttar till Danderyd för att det är lugnt här. Att fördubbla befolkningen är inte bra.

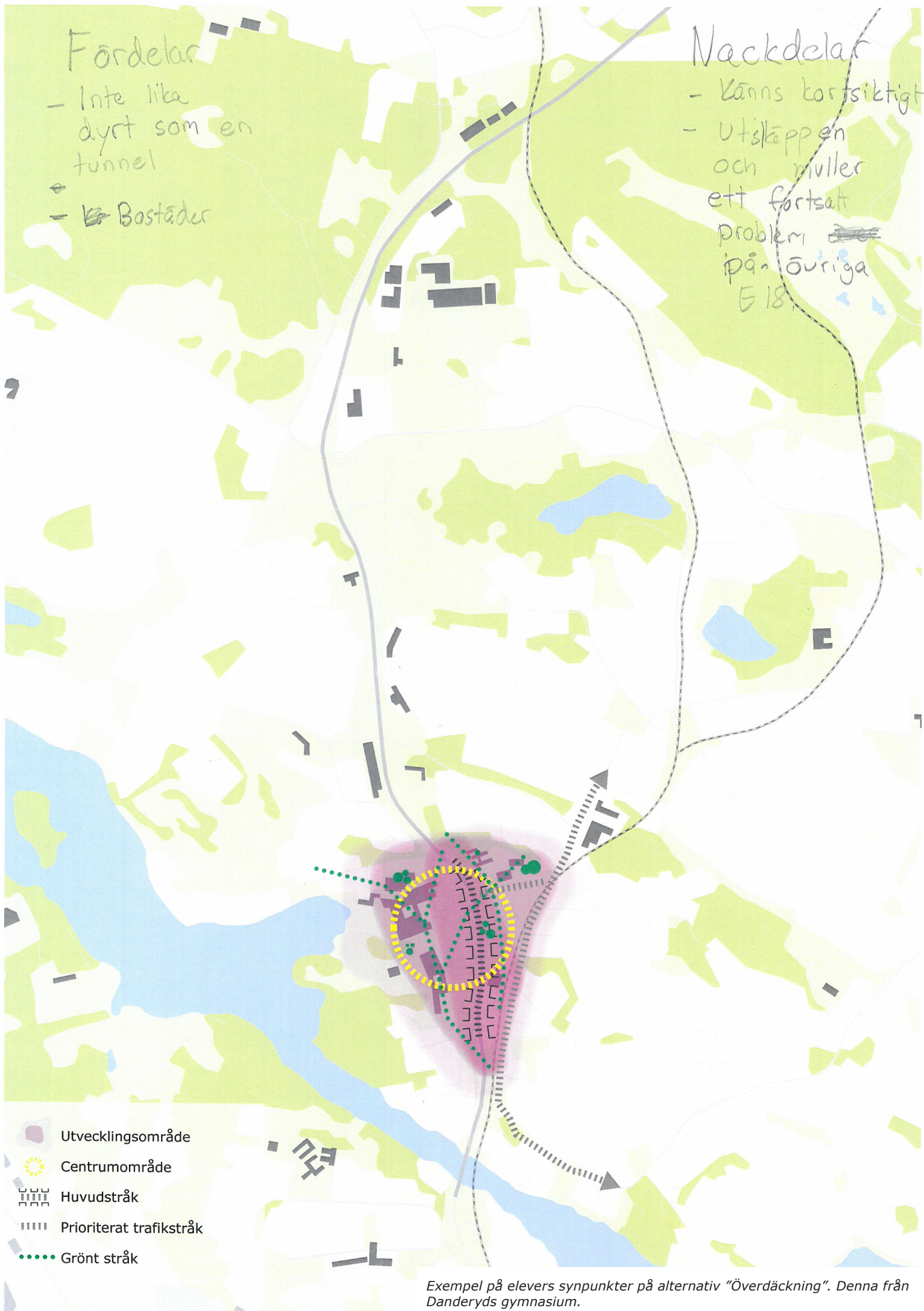
## Fördelar

- Inte lika dyrt som en tunnel

☉ Bostäder

## Nackdelar

- Känns kostsiktigt
- Utsläppen och buller ett fortsatt problem ~~på~~ på övriga E18.



- ☐ Utvecklingsområde
- ☉ Centrumområde
- ▬ Huvudstråk
- ▬▬▬ Prioriterat trafikstråk
- Grönt stråk

Exempel på elevers synpunkter på alternativ "Överdäckning". Denna från Danderyds gymnasium.

## Kort tunnel

### Bra

- Ger möjligheter att bygga fler bostäder som ger plats för fler invånare i kommunen. Ovanpå tunneln kan det till exempel byggas idrottshallar. Centrum blir väldigt mycket större och bättre. De gröna promenadstråken är väldigt trevliga. Man löser delar av problemet genom en kort tunnel.
- En kort tunnel ger mindre buller och föroreningar.
- Man slipper den extremt långa byggtiden.

### Dåligt

- När man inte bygger tunnel hela vägen, så kan dem som bor längre bort/längre norrut fortfarande höra bullret som vi hör idag. Det blir fortfarande ganska mycket vanlig väg kvar.
- Det blir mindre bostäder och inte så många jobbplatser.
- Det tar fortfarande lång tid att bygga.

## Överdäckning

### Bra

- En överdäckning är inte lika dyr som en tunnel. Det går fortare att bygga och är inte ett enormt projekt.
- Det är fortfarande möjligt att bygga nya bostäder där alla får nära till kollektivtrafiken.
- En överdäckning täcker bort en del av bullret och luftförorening på åtminstone en kort sträcka.

### Dåligt

- Att bygga en överdäckning känns "fjuttigt" och kortsiktigt. Man kan lika väl bygga om hela området. Danderyd borde ha kapital för detta då de är Sveriges rikaste kommun.
- Det kan kännas onödigt med en överdäckning eftersom problemet med E18 kommer att vara kvar. Det kommer fortfarande finnas problem med buller och luftföroreningar.
- Överdäckning ger endast ett litet utrymme att bygga nya bostäder på, så man kan inte bygga så många.



## Ingen tunnel

### Bra

- Denna lösning är den billigaste och tar inte lika lång tid som de andra förslagen. Det är billigt, enkelt och snabbt. Det finns en liknande lösning i Täby och det funkar bra. Det är bekvämt för de som redan bor här.
- Om det finns elbilar i framtiden så kommer luften och bullret ändå inte vara ett problem
- Det är bra med många broar där man kan ta sig över E18.
- Med bulleråtgärder längs E18 kommer det bli mindre buller. Det blir bättre för de som bor i närheten.

### Dåligt

- Det löser inte trafikproblemet och kommer inte påverka luften eller bullret mycket. De små förändringarna hjälper inte mycket och gör inte så stor skillnad egentligen.
- Det kommer inte ge tillväxt och inga nya bostäder. Det ger ingen möjlighet till att bygga flera billiga bostäder till exempelvis studenter. Danderyd kommer fortsätta vara en "pensionärsstad". Centrum kommer inte kunna förbättras.
- Bulleråtgärder längs E18 löser inte problemet med en uppdelad kommun.