

Täby stadskärna 2050

Fördjupning av översiktsplan

Samrådsförslag september 2017



Innehållsförteckning

Förord	4	Markanvändning			
Begrepp	5	Plankarta	48	4. Östra Roslags-Näsby och Centralvägen	114
Sammanfattning		Allmänna intressen		5. Åva-Tibble	116
Planförslaget	6	Befolkning	53	6. Näsbydal	118
Inledning och utgångspunkter		Bostadsutveckling	54	7. Grindtorp	120
Täby växer	8	Social omsorg	55	8. Nytorp	122
Bakgrund	9	Arbete och näringsliv	56	9. Täby Centrum och Gustaf Bergs väg	124
Översiktsplanen och fördjupning av översiktsplanen	10	Kommunikationer	58	10. Marknadsvägen-Åkerbyvägen och Stora Marknadsvägen	126
Förhållningssätt till översiktsplanen	11	Ekosystemtjänster	70	11. Åkerby verksamhetsområde och Kemistvägen	128
Process och organisation	12	Grönstruktur	72	12. Täby Park	130
Planeringsförutsättningar	12	Förskolor och skolor	76	13. Viggbygården	132
Tidig dialog	18	Kultur, fritid och idrott	80	14. Viggbyholms verksamhetsområde och Bergtorpsvägen	133
En hållbar stadskärna		Barns platser i stadskärnan	81	15. Bergtorps verksamhetsområde	134
Hållbar utveckling i Täby stadskärna	20	Kulturmiljö	84	16. Roslagsbanan	135
Planstrategi		Klimatanpassning	86	17. E18	137
Täby stadskärna 2050	22	Teknisk försörjning och resurshushållning	88	Genomförande och konsekvenser	
Stadsbyggnadsmål; en stadskärna med närhet till regionen	25	Regionala och statliga intressen		Översiktsplan och detaljplan	138
Stadsbyggnadsmål; en trygg och rumsligt sammanhållen stadskärna	34	Mellankommunala och regionala intressen	103	Konsekvenser	141
Stadsbyggnadsmål; en grön och levande stadskärna	43	Riksintressen	104	Fortsatt arbete	149
		Delområden, vägar och spår		Planeringsunderlag	
		1. Enhagsvägen	108	Planeringsunderlag	150
		2. Pentavägsområdet och Stockholmsvägen	110		
		3. Roslags-Näsby	112		

Fördjupning av översiktsplanen för Täby stadskärna är uppdelad i åtta delar:

Inledning och utgångspunkter beskriver roll och funktion för fördjupningen av översiktsplanen samt vilka förutsättningar som påverkar planen och den långsiktiga planeringen.

En hållbar stadskärna lyfter fram Täby kommuns ambitioner för att utveckla Täby stadskärna ekologiskt, socialt och ekonomiskt hållbart.

Planstrategi är planens strategiska del, som redovisar Täby kommuns långsiktiga intentioner och övergripande stadsbyggnadsmål.

Markanvändning föreslår lämplig markanvändning med en karta som visar kommunens viljeinriktning för hur marken på lång sikt ska utvecklas i stadskärnan med en ändamålsenlig struktur för att tillgodose framtida behov av yta för olika användningsområden.

Allmänna intressen redovisar de allmänna intressen som bedöms vara särskilt viktiga att uppmärksamma och utveckla för stadskärnan.

Regionala och statliga intressen redogör för de viktigaste frågorna som förutsätter mellankommunal och regional samverkan samt hur planförslaget tar hänsyn till riksintressena i stadskärnan.

Delområden, vägar och spår delar in stadskärnan i 15 delområden samt Roslagsbanan och E18. För varje delområde beskrivs kortfattat nuvarande förutsättningar, utifrån dagsläget samt pågående planering, följt av planförslagets innebörd för vart och ett av delområdena. För varje delområde redovisas hur planförslaget knyter an till planens strategier, vilket skiljer sig åt beroende på varje delområdes nuvarande karaktär, funktion och innehåll, läge i stadskärnan samt målbild 2050.

Genomförande och konsekvenser beskriver en genomförandestrategi samt de konsekvenser av förslaget som hållbarhetskonsekvensanalysen (och miljökonsekvensbeskrivningen) och trafikanalysen visar.



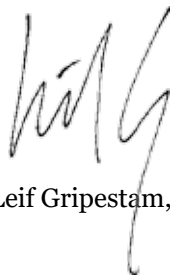
Täbys stadskärna växer fram

Täby växer med fler bostäder och arbetsplatser än på länge. Fler vill bo, leva och arbeta här. För att möta det växande behovet ska Täby erbjuda attraktiva bostäder, moderna arbetsplatser och närhet till kollektivtrafik som förenklar livspusslet. Just nu pågår dubbelspårsutbyggnaden av Roslagsbanan som kommer leda till högre turtäthet och inom ramen för Sverigeförhandlingen kommer Roslagsbanan att förlängas till city via Odenplan. Det gör det enkelt att ta sig till och från Täby, både för de som bor och arbetar här.

Täby är inne i en spännande utvecklingsfas då kommunen växer från förort till regional stadskärna. Täby centrum-Arninge är utpekad som en av åtta yttre regionala stadskärnor i utvecklingsplanen för Stockholms län, RUFSS 2010. Täby stadskärna med Täby centrum, Roslags-Näsby och Täby park ska tillsammans med Arninge bilda den regionala stadskärnan. Det innebär att vi behöver planera för att kunna erbjuda stadsmässiga bostäder, arbetstillfällen, handel och nöjen och på så vis bli en självklar central plats för hela nordostsektorn.

I fördjupning av översiktsplanen framgår hur de centrala delarna i Täby ska växa och utvecklas i framtiden. Planen föreslår nya parkstråk, cykelvägar och gator som gör det lättare och tryggare att ta sig fram både för bilar, cyklister och fotgängare i stadskärnan. Täby ska även i fortsättningen erbjuda invånare och besökare grönområden och parker. Planen ska vägleda den fortsatta planeringen när stadskärnan ska växa, med sikte på år 2050.

Alla Täbybor får nu tycka till om planen under samrådsperioden. Välkommen att ta del av fördjupningen av stadskärnan och lämna dina synpunkter på hur du tycker att Täbys stadskärna ska utvecklas i framtiden.



Leif Gripestam, kommunstyrelsens ordförande

RUFS 2010

Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen, RUFS 2010. Planen uttrycker den gemensamma viljan för regionens utveckling fram till 2030 och med utblick mot 2050.

RUFS 2050

Förslag till ny utvecklingsplan för Stockholmsregionen fram till 2050 och med utblick mot 2070. Planen beräknas antas 2018.

Ekosystemtjänster

De nyttigheter som jordens ekosystem förser oss människor i form av matproduktion, vattenrening och luftrening, pollinering, grönskans skydd mot buller och översvämningar och mycket mer. Det är de tjänster vi får gratis men som också är förutsättningar för vår överlevnad och vårt välbefinnande.

Stråk

Gator och gång- och parkvägar där många människor vistas eller rör sig längs med och som länkar samman stadskärnans delar.

Noder

Platser som med sitt innehåll knyter samman stråk. Noderna kan vara kollektivtrafikstationer där det går att byta mellan olika kollektivtrafiksystem – en kollektivtrafiknod – eller en offent-

lig plats som ett torg eller en park som förbinder stråken i form av gator och parkvägar.

Stadsgata

Gata med bebyggelse på båda sidor och öppna bottenvåningar med verksamheter och service som lockar ett flöde av människor. På gatans utrymme samsas olika trafikslag och gatan upplevs som trygg och är trafiksäker.

Regional kapacitetsstark kollektivtrafik

Kollektivtrafik med hög turtäthet och tillförlitlig trafikering, som kan ta många resenärer och binder samman viktiga målpunkter och bytespunkter i hela länets kollektivtrafiksystem.

Stomtrafik

Länstäckande, grovmaskigt och stabilt linjenät, där trafiken är tydlig, upplevs som pålitlig och oföränderlig. Stomtrafik är strukturerande för bebyggelseplaneringen. Roslagsbanan är stomtrafik, liksom E18:s stombusslinjer till Vaxholm och Norrtälje.

Delningsekonomi

System som innebär att exempelvis privatpersoner byter, hyr eller lånar saker eller tjänster av och med varandra.

Stadspark

En park med stort innehåll som är av intresse för alla invånare i kommunen och fungerar därför som utflyktsmål. Riktvärde > 10 hektar.

Stadsdelspark

Riktat sig till människor i olika åldrar och med olika intressen. Har ett varierat utbud med lekplats, aktivitetsyta, öppna gräsytor och planteringar. Riktvärde 5-10 hektar.

Grannskapspark

Mindre parker nära bostaden för utomhusvistelse, med gräsyta, lekplats, sittplatser och träd och/eller buskplanteringar. Riktvärde 0,2 – 5 hektar.

Fickpark

Små parker som fungerar som avskilda oaser eller utgör representativa entréparkar till olika områden. Har estetiska eller funktionella kvaliteter som exempelvis planteringar.

6 Sammanfattning

Planförslaget

I Täby kommun har planeringen för ett ökat bostadsbyggande ett högt tempo. Befolkningen växer, antalet arbetstillfällen ska öka och investeringar görs i nya förskolor, skolor och offentliga platser och lokaler. Samtidigt pågår dubbelspårsutbyggnaden av Roslagsbanan, som efter beslut inom den så kallade Sverigeförhandlingen dessutom ska förlängas till Stockholm City via Odenplan. Täby kommun är därmed en nyckelaktör i den växande Stockholmsregionen, med stora utmaningar och stort ansvar.

Fördjupning av översiktsplanen för Täby stadskärna, med sikte på år 2050, ska vägleda en fortsatt hållbar utveckling och utbyggnad av centrala Täby mot en tätare och mer blandad bebyggelse i närhet till kollektivtrafik. Utveckling föreslås på såväl kommunal som privat mark. När och i vilken takt omvandling kan ske på privat mark avgörs i första hand av intresset hos de olika fastighetsägarna.

Stadskärnan ska utvecklas till nordostsektorns naturliga målpunkt för resor och service, med

hög tillgänglighet till hela Stockholmsregionen. Stadskärnan ska upplevas som trygg och nära, där de olika områdena hänger samman i en urban och grön miljö. Här ska finnas en mångfald och täthet av bostäder, arbetsplatser, utbildning, handel, kultur och rekreation. Stadskärnan ska präglas av företagsamhet och goda livsmiljöer och ett brett utbud av välfungerande välfärdstjänster och bostäder. Utvecklingen ska ske i samklang med nya innovativa lösningar för ett hållbart samhälle.



White arkitekter

Fördjupningen av översiktsplanen har tre stadsbyggnadsmål som beskriver vilken typ av stad och stadsutveckling som Täby eftersträvar för stadskärnan:

En stadskärna med närhet till regionen

Täby stadskärna utgör nordostsektorns självklara målpunkt för stadsliv, arbete, handel och nöjen. Stadskärnan har en unik roll som kommunikationsnav i nordostsektorn och är en del i en sammanhållen bostads- och arbetsmarknad, med förbindelser till Stockholms central och Odenplan, Arlanda och viktiga regionala målpunkter västerut. Roslagsbanans förlängning till Stockholm City och en förgrening till Arlanda är förutsättningar för utvecklingen av stadskärnan och dess stationslägen pekas ut som strategiskt viktiga kollektivtrafiknoder och platser. Planen reserverar kollektivtrafikstråk för framtida tvärgående regional kapacitetstark kollektivtrafik västerut, för att möjliggöra effektiva kollektivtrafikresor västerut till Kista och Solna.

En trygg och rumsligt sammanhållen stadskärna

Täby stadskärna upplevs som tillgänglig med en sammanhängande stadsväv där det är enkelt att ta sig fram. Parker och naturområden länkas samman genom gröna stråk och torg och andra offentliga platser länkas samman med

gator och gång- och cykelvägar. Gång-, cykel- och kollektivtrafik är prioriterade trafikslag. Bilar får plats samtidigt som gående och cyklister främjas mer än idag, bland annat genom nya principer för parkering. Stora delar av det befintliga vägnätet föreslås omvandlas till stadsgator med ny bebyggelse på båda sidor. Gustav Bergs väg och Kemistvägen föreslås förlängas mot Stockholmsvägen, så att Stockholmsvägen och Stora Marknadsvägen kopplas samman. På Gustav Bergs väg föreslås kollektivtrafikens fordon ha prioritet, tillsammans med gång- och cykeltrafik. Nya passager under Roslagsbanans Österskärslinje föreslås för att det ska vara enklare att röra sig mellan olika områden. Flera nya cykelvägar pekas ut för att göra det tryggare och enklare att cykla.

En grön och levande stadskärna

Täby stadskärna erbjuder ett rikt, varierat och spännande stadsliv som lever hela dygnet, med bra bostäder och livsmiljöer som också tilltalar nya och befintliga företag. Parker utvecklas och ska finnas nära bostäderna, förskolor och skolor. Utveckling sker med hänsyn till att behålla, komplettera och utveckla gröna multifunktionella ytor i stadskärnan. Fördjupningen av översiktsplanen föreslår 17 000 ny bostäder, där 10-15 procent ska uppföras som hyresrätter och i olika storlekar. I stadskärnan ska företag och verksamheter för 15 000 nya arbetstillfäl-

len kunna etableras. Det förutsätter en strukturomvandling mot ett mer kunskapsintensivt och tjänsteproducerande näringsliv i yteffektiva kontors- och verksamhetslokaler. Merparten av bostäderna och arbetsplatserna ska utvecklas i en blandad och stadslig bebyggelse. Idag finns verksamheter i stadskärnan som är störande och som är målpunkter för så kallat farligt gods, exempelvis drivmedelsstationer. Dessa typer av verksamheter behöver erbjudas nya platser för att bedriva sin verksamhet. När stadskärnan växer ska även välfärdstjänsterna utvecklas. Med 17 000 nya bostäder kommer behovet av förskolor, skolor, gymnasieskolor och olika typer av anpassade bostäder, kategoriöenden och bostäder för personer som har behov av särskild service att öka och detta behöver inkluderas i planeringens tidiga skeden.



Nyréns arkitektkontor AB

Täby växer

Täby centrum-Arninge är utpekad som en av åtta yttre regionala stadskärnor i den regionala utvecklingsplanen för Stockholms län, RUF 2010. Den bärande idén med utveckling av regionala stadskärnor är att de ska utvecklas till genuina stadscentrum och vara viktiga samhällscentrum med ett större utbud än vad som finns i ett kommuncentrum. Den täta stadsmiljö som etableras inom en regional stadskärna ger goda möjligheter till resurseffektiva infrastrukturlösningar för att komplettera centrala Stockholm och motverka att bostäder och verksamheter sprids ut.

I Täby kommun har planeringen för ett ökat bostadsbyggande ett högt tempo. Befolkningen växer, antalet arbetstillfällen ska öka och investeringar görs i nya förskolor, skolor och offentliga platser och lokaler. Samtidigt pågår

Täby stadskärna (Täby kommun)

Befolkning (2016-12-31):

ca 13 500 (69 400)

Arbetstillfällen (2014):

ca 10 000 (24 900)

Yta: ca 4,7 kvadratkilometer

(61 kvadratkilometer)

dubbelspårsutbyggnaden av Roslagsbanan, som efter beslut inom den så kallade Sverigeförhandlingen dessutom ska förlängas till T-centralen via Odenplan. Täby kommun är därmed en nyckelaktör i den växande Stockholmsregionen, med stora utmaningar och stort ansvar. Samtidigt behöver Täby växa för att klara en hållbar utveckling och tillväxt:

Täby kommun tar ansvar för tillväxten i Stockholmsregionen

Stockholmsregionen förväntas växa till över tre miljoner invånare år 2050. Täby bidrar genom att bygga ut den regionala stadskärnan med fler bostäder, fler arbetsplatser, mer service och infrastruktur och på så sätt avlasta regionens mest centrala delar. Samtidigt utvecklas Täby med ett utbud som blir mer varierat och tillgängligt för alla.

Täby kommun värnar om den kommunala ekonomin och välfärden

Den långsiktiga finansieringen av välfärden, såsom skola, vård och omsorg förutsätter fler skattebetalare. En växande befolkning med fler personer i arbetsför ålder innebär fler skattebetalare. Det är viktigt för kommunens förmåga att bibehålla en god offentlig service till alla invånare som är i behov av den.

Täby behöver bättre kommunikationer

Investeringar i kollektivtrafik och infrastruktur kräver ett ökat resandeunderlag. Bättre kommunikationer och kapacitetsstark kollektivtrafik till viktiga målpunkter ger förutsättningar för fler bostäder och fler arbetstillfällen.

Täby ska vara en attraktiv kommun för boende och näringsliv

Täby ska utvecklas med hög täthet inom de mest centrala delarna och i närheten av Roslagsbanans stationer. Det gör att de större grönområdena kan bevaras. Samhällsutvecklingen ska bidra till ett rikt stadsliv, ett starkt näringsliv, god tillgänglighet och trygghet.

Täby ska vara med och bygga en hållbar region.

Genom investeringar, förbättrad infrastruktur, förstärkt kollektivtrafik, ökat bostadsbyggande och fler arbetstillfällen i den regionala stadskärnan gynnas hela Täby och hela Stockholm Nordost. Täby bidrar till en mer hållbar region genom effektiv markanvändning, hushållning av regionens naturresurser och minskad miljöpåverkan.

Bakgrund

Översiktsplanen

Enligt Plan- och bygglagen (PBL 2010:900) ska alla kommuner ha en aktuell översiktsplan. Översiktsplanen ska ange inriktningen för den långsiktiga utvecklingen av den fysiska miljön och hur kommunen vill främja en långsiktig god utveckling när det gäller bebyggelse och mark- och vattenanvändning. Miljöbalken reglerar kravet på miljökonsekvensbeskrivning och att kommunerna ansvarar för att miljökvälitetsnormer följs.



Fördjupning av översiktsplanen

En översiktsplan kan ändras genom fördjupningar och tillägg, till exempel när ett område behöver redovisas mer i detalj. Fördjupningar gäller delar av kommunen med mer komplicerade förhållanden än i övrigt och där det råder stor konkurrens mellan olika intressen och anspråk. Det kan vara tätorter med hårt bebyggelsestryck och/eller områden med stora bevarandevärden. Fördjupningar av översiktsplanen kan också tas fram för områden där kommunen vill klara ut huvuddrag i markanvändning, kvartersstruktur och gatunät – men där det inte är lämpligt eller möjligt att upprätta en detaljplan för hela området samtidigt. Fördjupningar av översiktsplanen har samma funktion och juridiska status som den kommunövergripande översiktsplanen.



White arkitekter

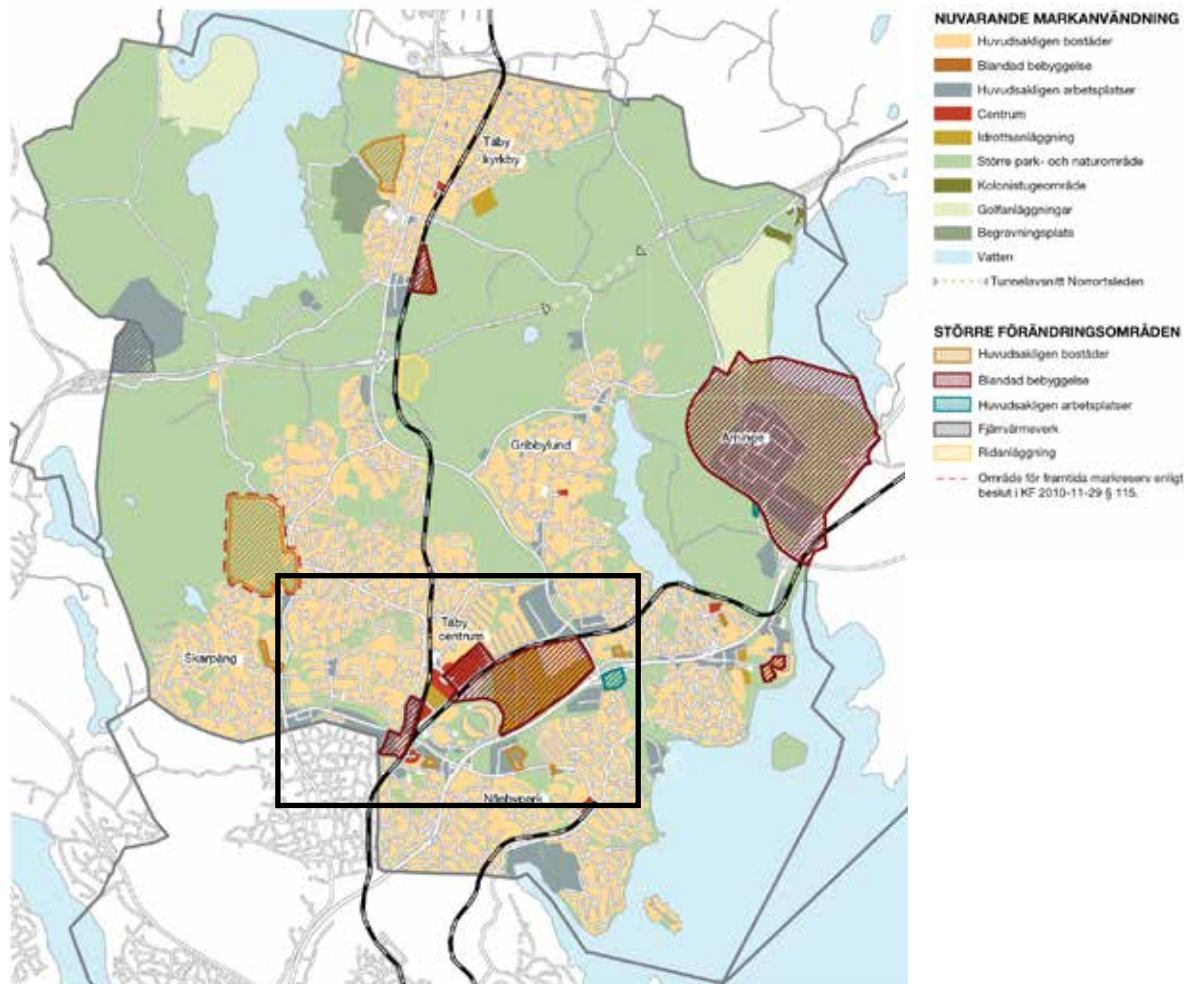
Fördjupning av översiktsplan för Täby stadskärna

Täby kommuns översiktsplan Det nya Täby 2010-2030 antogs 2009. Översiktsplanens inriktning för markanvändning för stadskärnan är begränsad till att peka ut utveckling med bostäder och arbetsplatser enbart för Täby centrum, Täby park, Roslags-Näsby och Pentavägsområdet.

Under aktualitetsprövningen 2014 framkom att översiktsplanen i stort är aktuell, men att en fördjupning av översiktsplanen för Täby stadskärna behöver tas fram för att möjliggöra för ytterligare bostäder, service och arbetstillfällen i närheten av kollektivtrafik.

Utveckling mot en tätare och mer blandad stadsbebyggelse föreslås på såväl kommunal som privatägd mark. Planen visar på kommunens vilja att utveckla sin egen mark och pekar ut utvecklingsmöjligheter för privatägd mark.

Innehållet i fördjupningen av översiktsplanen utgör en av flera viktiga förutsättningar och underlag när fastighetsägare ansöker om planbesked. Att ändra markens faktiska användning genom att bygga ut enligt detaljplan är alltid ett beslut som fattas av markägaren.



Markanvändning enligt nuvarande översiktsplan; Det nya Täby (antagen 2009-12-14)

Översiktsplanen och fördjupning av översiktsplanen

- Är vägledande för detaljplanering och beslut i enskilda ärenden om byggande och annan användning av mark och vattenområden. Den används som bedömningsunderlag av kommunens tjänstemän och av handläggare på exempelvis Länsstyrelsen och domstolar där sådana ärenden överprövas. Den används också av företag som söker plats för sin verksamhet.
- Fungerar som plattform för kommunens medverkan i den regionala utvecklings- och transportplaneringen genom dess långsiktiga strategi för utveckling av den fysiska miljön.
- Är inte bindande, enbart vägledande. Den ger inga rättigheter eller skyldigheter till vare sig myndigheter eller enskilda. I planen vägs och prioriteras olika allmänna, men inte enskilda, intressen mot varandra. Översiktsplanens innehåll kan därför inte överklagas. Däremot går det att överklaga förfarandet när kommunen upprättar översiktsplanen, det vill säga om kommunen inte följt plan- och bygglagens procedurregler.

Förhållningsätt till översiktsplanen

Syfte

Syftet med fördjupningen av översiktsplanen Det nya Täby 2010-2030 för Täby stadskärna är att möjliggöra fler bostäder, verksamheter och servicefunktioner än vad den kommunövergripande översiktsplanen anger. Den ska skapa förutsättningar för en utveckling av Täby stadskärna med en blandning av bostäder, arbetsplatser, kommersiell och offentlig service, rekreation och kulturliv och med förbättrad kollektivtrafik.

Fördjupningen av översiktsplanen ändrar inriktningen i den kommunövergripande översiktsplanen och ersätter den för stadskärnans geografiska och tidsmässiga avgränsning.

Avgränsning

Planeringsperspektivet för fördjupningen av översiktsplanen är 2050. Det långa perspektivet gör det möjligt att genomföra planens intentioner om utbyggnad. Det ger även tid för eventuell utbyggnad av ny infrastruktur för kollektivtrafik och möjlighet att samordna planen med den långsiktiga inriktningen för en ny regional utvecklingsplan, RUF 2050.

Planområdet utgörs framförallt av kommunerna Tibble och Roslags-Näsby, samt angränsande områden i Näsbypark, Viggbyholm, Ensta och Ella gård.



Geografisk avgränsning

Process och organisation

Process

Samhällsutvecklingskontoret fick i verksamhetsplanen 2015 i uppdrag att påbörja arbetet med en fördjupning av översiktsplanen för Täby stadskärna. Stadsbyggnadsnämnden beslutade i juni 2015 om start-PM, som var det första steget i arbetet med att ta fram planförslaget.

En tidig dialog ägde rum mellan december 2015 och maj 2016. Uppföljande dialogmöten har hållits tillsammans med externa aktörer. Regelbunden dialog har också förts med nationella och regionala myndigheter och organisationer, infrastrukturägare och fastighetsägare såsom bostadsrättsföreningar.

Beslut om samråd och utställning fattas i kommunstyrelsen. Kommunfullmäktige antar planen.

Planeringsförutsättningar

Täby kommuns övergripande vision och utvecklingsmål

Täby kommuns övergripande vision är att utvecklas med trygghet och frihet för en hållbar framtid. Täby ska vara en kommun där det är tryggt och attraktivt att leva och verka, som är ekonomiskt, socialt och miljömässigt hållbar och där verksamhet som finansieras av kommunen håller hög kvalitet oavsett utförare.

Kommunala planer, program och strategier

Kommunen har ett flertal styrande dokument som tillsammans med översiktsplanen och fördjupningar av översiktsplanen vägleder och pekar ut mål för hela kommunens samhällsutveckling, bland annat verksamhetsplanen, miljöprogrammet och klimat- och energistrategin. Nya riktlinjer, program och planer kan komma att tas fram under processen. Samtliga ska ses som en del av kommunens strategiska och långsiktiga planering och är därmed en del av den ständigt pågående och rullande översiktsplaneprocessen.

Stadsbyggnadsprinciper för Täby stadskärna

Parallellt med framtagande av fördjupningen av översiktsplanen för Täby stadskärna arbetas också stadsbyggnadsprinciper fram för den framtida planeringen och utbyggnaden. Det ska resultera i ett fristående dokument; *Stadsbyggnadsprinciper för Täby stadskärna*, vilket ska komplettera planen i utställningsskedet.

Stadsbyggnadsprinciper för Täby stadskärna

syftar till att sätta ramar kring hur den nya bebyggelsen och de offentliga miljöerna i stadskärnan ska utformas. Principerna ska beskriva hela skalan; från staden som helhet ända ner till de individuella husen. Principerna riktar sig till fastighetsägare, byggherrar och kommunens tjänstemän och ska användas som stöd i framtagande av förstudier, planprogram, detaljplaner och i andra arbeten som syftar till att förändra stadsmiljön.

START-PM

TIDIG DIALOG

SAMRÅD

UTSTÄLLNING

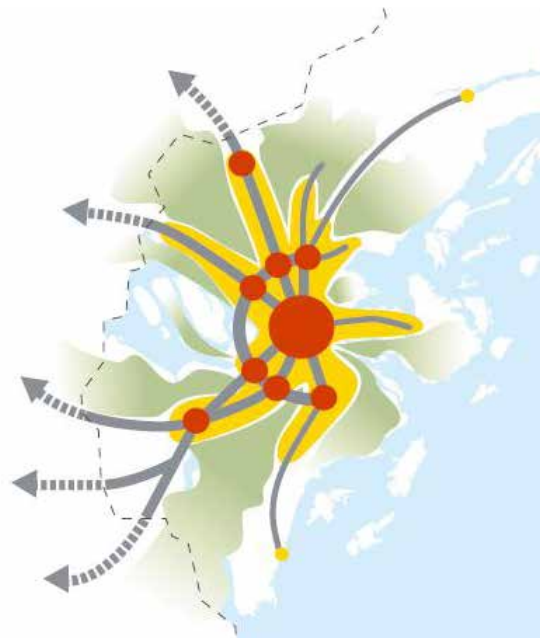
ANTAGANDE

Regional utveckling

Visionen i Regional utvecklingsplan för Stockholms län (RUF) 2010, som tas fram av Tillväxt- och regionplaneförvaltningen inom Stockholms läns landsting, är att Stockholmsregionen ska vara Europas mest attraktiva storstadsregion. Planen har satt upp fyra mål; en öppen och tillgänglig region, en ledande tillväxtregion, en region med goda livsmiljöer och en resurseffektiv region.



Den övergripande rumsliga inriktningen för Stockholms län är en flerkärnig region med en central regionkärna och åtta yttre regionala stadskärnor, där Täby centrum-Arninge är utpekad som en av dessa. Regionen ska utvecklas med en resurseffektiv bebyggelsestruktur som är tillgänglig med kollektivtrafik. Regionen ska hållas samman med investeringar i transportsystemet för att tillgodose behovet av resor, med en sammanhållen bostads- och arbets-



Stockholms läns landsting, RUF 2010

marknadsregion och växande arbetsmarknad som resultat.

Transportsystemet i en flerkärnig regional utveckling behöver stärkas för att stadskärnorna ska få bättre tillgänglighet till järnvägsnät, regionalt vägnät och till tunnelbana och spårväg. Stadskärnorna behöver länkas samman i första hand genom spårtrafik.

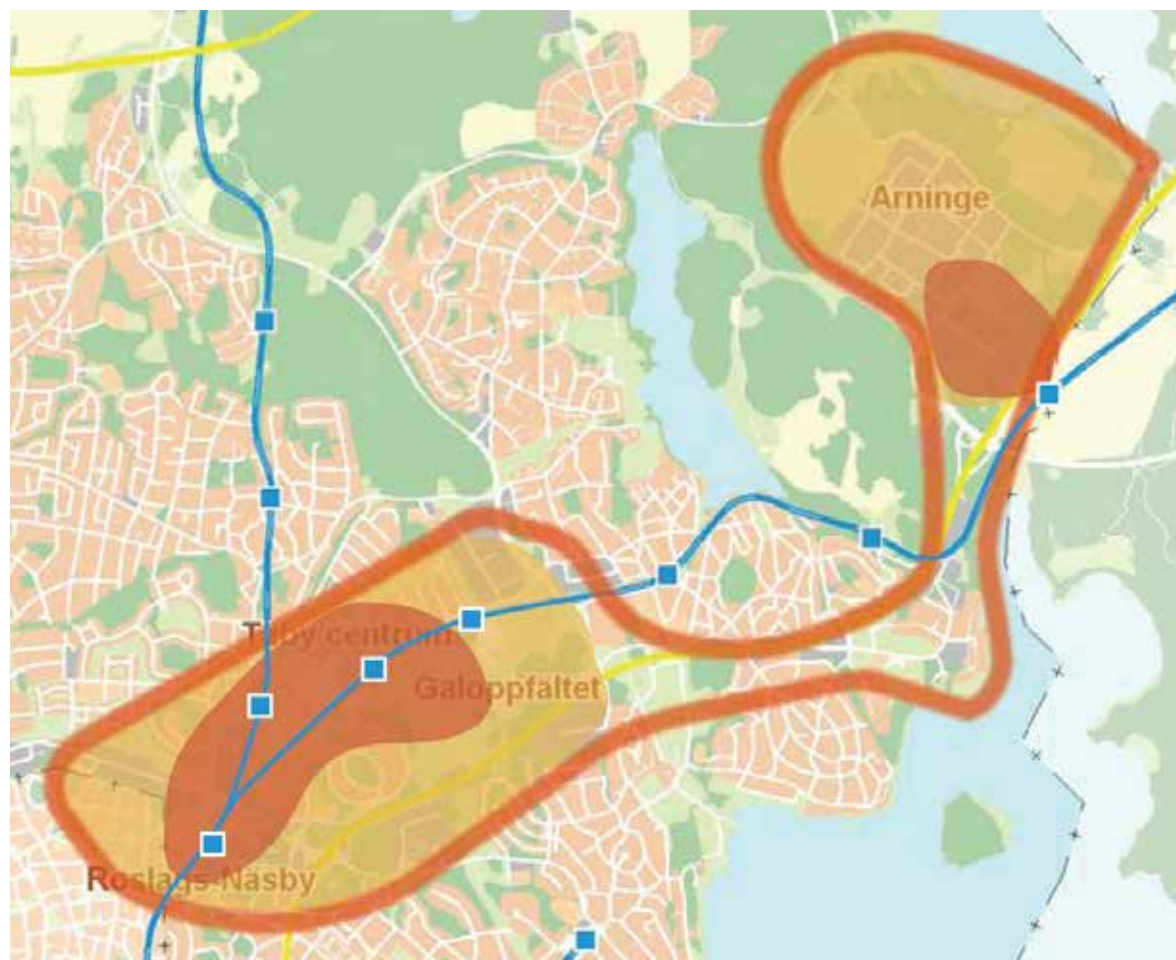


Stockholms läns landsting, RUF 2010

Handlingsplan för den regionala stadskärnan
Täby centrum-Arninge

2012 beslutade kommunfullmäktige om en handlingsplan för den regionala stadskärnan Täby centrum-Arninge. Handlingsplanen utgör utgångspunkt för fördjupningen av översiktsplanen för Täby stadskärna och pekar ut en inriktning för vad stadskärnan ska utvecklas till och hur kommunen ska arbeta för att bidra till utvecklingen. Övriga fem nordostkommuner Danderyd, Norrtälje, Vallentuna, Vaxholm och Österåker står samtliga bakom etableringen av den regionala stadskärnan.

Det övergripande målet för utvecklingen av den regionala stadskärnan är att det är den kompletta och starka regionala stadskärnan för Stockholm Nordost, med hög tillgänglighet till hela Stockholmsregionen.

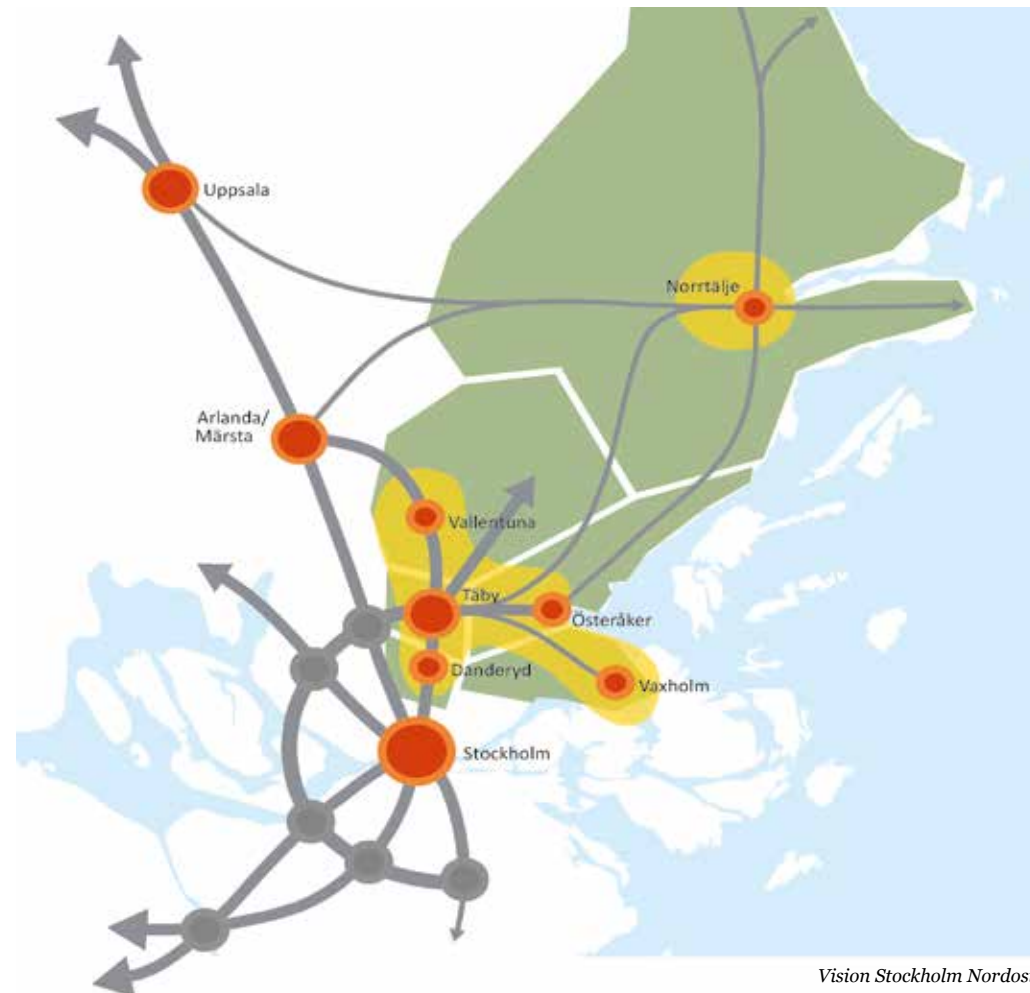


Den regionala stadskärnan Täby centrum-Arninge

Stockholm Nordost

Tillsammans med Danderyd, Österåker, Vallentuna, Vaxholm och Norrtälje har Täby organiserat sig i det kommunövergripande samarbetet Stockholm Nordost. Samarbetet syftar till en långsiktigt hållbar utveckling i regiondelen med 100 000 nya invånare, 50 000 nya arbetstillfällen och förbättrade kommunikationer i ett sammanhållet spårsystem och där den regionala stadskärnan utvecklas och utgör ett nav i kollektivtrafiken med förbättrade tvärförbindelser till övriga regionen.

Utvecklingen av regional och spårbunden kapacitetsstark kollektivtrafik till Stockholm City och Arlanda är en förutsättning för hela nordostsektorns tillväxt.



Vision Stockholm Nordost

Planering för transportsystemet

Den långsiktiga statliga planeringen av infrastruktur sker genom Nationell plan för transportinfrastruktur och Länsplan för regional transportinfrastruktur. Nya planer för perioden 2018-2029 håller på att tas fram och beräknas att fastställas våren 2018 av staten. Nuvarande planeringsperiod är 2014-2025. Den nationella transportinfrastrukturplaneringen utgår från Fyrstegsprincipen, som innebär att möjliga förbättringar i transportsystemet ska prövas stegvis för att säkerställa en god resurshushållning och för att åtgärderna ska bidra till en hållbar samhällsutveckling.



Både RUFSS och Trafikförvaltningens Stomnätsplan etapp 2 pekar på behov av stomtrafik mellan Täby centrum – Arninge och Kista-Solentuna-Häggvik. I länsplan för 2014-2025 finns utredningsmedel avsatta för att slutföra Åtgärdsvals- och idéstudie av regional kapacitetsstark kollektivtrafik till Nordostsektorn i Stockholms län och därmed möjlighet att studera en tvärförbindelse mellan nordost och västra Stockholm. Den långa planeringshorisonten och tvärförbindelsens mellankommunala och regionala karaktär bidrar till osäkerheter avseende stråk, transportslag, stationslägen och finansiering.

Sverigeförhandlingen - Förbättrad kollektivtrafik och ökat bostadsbyggande

I april 2017 tecknades avtal mellan staten, Stockholms läns landsting och Täby kommun om att bland annat tunnelförlägga Roslagsbanan från Universitetet och dra järnvägen till T-Centralen via Odenplan. Täby kommun åtar sig att medfinansiera transportinfrastrukturinvesteringen och bygga 16 200 bostäder i närheten till Roslagsbanans stationer fram till år 2035. Majoriteten av bostäderna ska byggas inom Täby stadskärna.

Fastighetsförhållanden

Marken i stadskärnan ägs av kommunen och ett stort antal privata markägare. Möjligheten att utveckla stadskärnan enligt planens inriktning och föreslagen markanvändning på privat mark är beroende av att det finns intresse hos dessa fastighetsägare att utveckla sin mark.

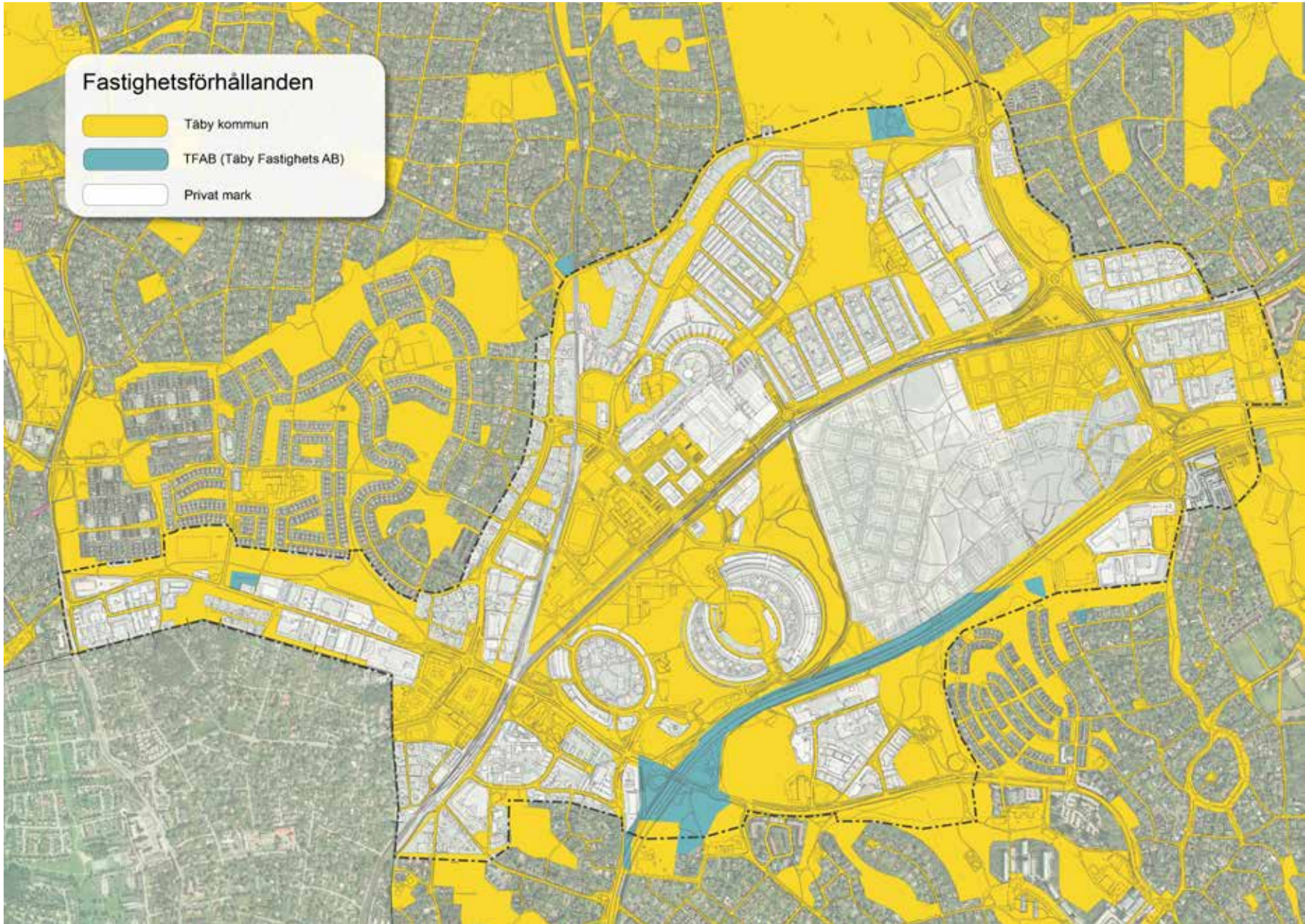
Vägområdet för E18 har Trafikverket förfoganderätt över och Järnvägsområdet för Roslagsbanan ägs av AB Storstockholms lokaltrafik.



Foto: Olof Holdar

Fastighetsförhållanden

-  Täby kommun
-  TFAB (Täby Fastighets AB)
-  Privat mark



Tidig dialog

Inför framtagandet av detta planförslag har en tidig dialog genomförts med invånare, företagare, intresseorganisationer, fastighetsägare, anläggnings- och ledningsägare och andra viktiga aktörer. Täby kommun har också kontinuerligt informerat om det pågående arbetet och fört dialog på olika sätt och i olika forum. Syftet har varit att ta tillvara medborgarnas och andra aktörers kunskaper och idéer om hur Täby stadskärna kan utvecklas och samtidigt förankra projektet hos invånare, företagare och organisationer.

Dialogen startade vintern 2015-2016 med en enkät i form av en karta på webben, där det gick att beskriva populära platser och platser med utvecklingsbehov. Webbdialogen följdes av dialogmöten, där invånare och intresseföreningar fick möjlighet att arbeta i kreativa gruppövningar kring olika frågeställningar om vilket innehåll framtida centrala Täby bör ha 2050. Utöver dessa möten har dialog även genomförts med gymnasieelever och med fastighetsägare, företagare och exploatörer.

Webbenkäten resulterade i totalt 716 platsbeskrivningar, varav 504 handlade om platser som respondenterna ville se utvecklas. Majoriteten var boende i kommunen och det var en jämn representation mellan kön, ålder och kommundelstillhörighet.

Under dialogmötena deltog uppemot 100 personer, varav ca 30 var gymnasieungdomar.

Under hösten 2016 genomfördes ytterligare dialog med fastighetsägare, företagare och exploatörer och infrastruktur- och anläggningsägare i kommunen.

Sammanfattande iakttagelser

Boende och företagare i stadskärnan vill kunna resa hållbart och kunna välja mellan flera olika resandeslag. Det behöver vara enklare att nå stadskärnan och kollektivtrafiken behöver bli bättre. Många uppskattar Roslagsbanan som kommunikationsmedel, men uppger att det behövs stora förbättringar i kollektivtrafikens utbud, såväl vad gäller turtäthet för den lokala

kollektivtrafiken som bättre möjligheter att resa till andra delar av regionen.

Stadskärnans kraftiga barriärer i form av Stora Marknadsvägen, E18 och Roslagsbanan påverkar Täbybornas möjligheter att ta sig fram i området på ett gent, tryggt och säkert sätt. Dialogdeltagarna lyfter behovet av att kunna gå och cykla säkrare och enklare inom området och till och från omgivande bostadsområden. Störst problem ansåg de svarande finns med trafiksäkerhet, höga hastigheter för fordonstrafiken, trafikmängder och de stora barriärskapande trafikområdena. Att det ska vara tryggt för barn och ungdomar att röra sig i området utan omvägar och utan hinder, lyfts också av dialogdeltagarna.



Foto: Spacescape

De stora grönområdena är områdets viktigaste kvalitet. Invånarna uppskattar platser som ger naturupplevelser, skapar lugn och ro och ger möjligheter till att idrotta och sporta. Fler minder parker med aktiviteter för olika åldersgrupper och målgrupper efterfrågas.

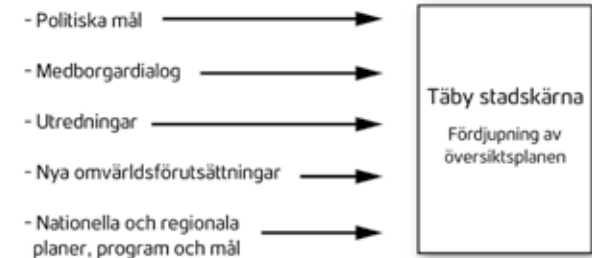
Täby centrum är ett populärt centrum för handel och nöjen och uppskattat för sitt utbud av butiker, restauranger och som mötesplats och etablerat centrum. Samtidigt efterfrågas ett mer varierat och utökat utbud av service i hela stadskärnan samt fler mötesplatser och platser för idrott och kultur. Många efterfrågar också fler bostäder och arbetsplatser. Det ska finnas möjligheter för yngre att bo kvar och/eller bosätta sig i området och hitta arbete här.

Hur har resultatet använts?

Dialogresultatet visar att boende, företagare och besökare ser en framtidsbild där stadskärnan har bättre kollektivtrafikförsörjning, är säkrare och tryggare att röra sig inom, särskilt för barn och ungdomar, att det byggs fler bostäder och att staden utvecklas med mer service, fler arbetstillfällen och att platser för idrott och fritidsaktiviteter tillgodoser det växande behovet så det går att leva och bo och få vardagslivet att fungera samt att de gröna kvaliteterna som finns idag värnas. Dessa synpunkter har varit

några av flera utgångspunkter i framtagandet av denna plan (se figur till höger).

Resultatet från dialogen finns i sin helhet sammanfattat i en rapport som finns tillgänglig på kommunens hemsida.



Hållbar utveckling i Täby stadskärna

I Täby stadskärna ska det vara enkelt att leva hållbart. Människor ska känna sig trygga och välkomna och utvecklingen ska skapa livskvalitet för dagens och framtidens invånare i Täby. Stadskärnan ska utvecklas till en blandad stad med bostäder, verksamheter och arbetsplatser för att underlätta vardagslivet. Såväl ekologisk, social och ekonomisk hållbarhet ska beaktas och värderas i utvecklingen av Täby stadskärna. Utvecklingen av stadskärnan sker till stor del på redan ianspråktagen mark och med hänsyn till de ekosystemtjänster som finns i området idag.

Stadsbyggnadsprocessen ska drivas med ekologisk, social och ekonomisk hållbarhet som grund

Utvecklingen ska ske med ett samhällsekonomiskt perspektiv för en långsiktigt hållbar utveckling.

Ta fram projektspecifika hållbarhetsmål för plan, drift och byggskede i projekt inom stadskärnan

Bevaka att kommande utvecklingsprojekt inom stadskärnan följer fördjupningen av översiktsplanens intentioner avseende hållbar utveckling

Ekologisk hållbarhet handlar om skyddet av miljön, kretsloppsanpassad effektiv användning av energi och andra resurser och en säkring av ekosystemens långsiktiga produktionsförmåga. Det inkluderar även planering för minskad klimatpåverkan samt anpassning till klimatförändringar genom väl integrerad grönska och dagvattenhantering. Ekologisk hållbarhet innebär även att skapa förutsättningar för hållbara beteenden, exempelvis genom att öka tillgängligheten till kollektivtrafik och skapa bättre förutsättningar för att kunna ta sig fram som gående och cyklist. Närhet till service och mötesplatser underlättar vardagen för de som bor och arbetar i kommunen och det kan bidra till ett minskat transportbehov och därigenom minskade utsläpp. Att bevara, utveckla och binda samman Täbys parker och natur är ett sätt att skapa en hälsosam livsmiljö och en attraktiv stadskärna för Täbys invånare idag och i framtiden. Det kan även stärka de ekologiska sambanden och skapa förutsättningar för biologisk mångfald. Att hantera det bullerutsatta läget samt tillse att miljö kvalitetsmålen för luft uppfylls är en förutsättning för att stadskärnan ska vara en hälsosam miljö för Täbys invånare.

Social hållbarhet handlar om att bygga ett långsiktigt stabilt och dynamiskt samhälle där grundläggande mänskliga behov uppfylls. I Täby stadskärna möjliggörs möten mellan



människor som skapar mångfald. Olika typer av upplåtelseformer på bostäder bidrar till dynamik. Det är viktigt att utveckla aktiviteter, upplevelser och att skapa mötesplatser som är inbjudande och trygga. Strävan efter tillgänglighet, trygghet, mångfald, integration, jämställdhet, jämlikhet och delaktighet ska genomgå planeringen av Täby stadskärna. Sociala konsekvenser samt barn och äldres behov ska beaktas särskilt. Det sociala kapitalet värnas genom inflytande i planeringen, genom att skapa trygga miljöer och att det ges möjligheter för människor att mötas och bygga nätverk. Medborgardialogen som genomförts för Täby stadskärna har gett inspel i fördjupningen av översiktsplanens mål och strategier.

Ekonomisk hållbarhet kräver såväl långsiktigt och samhällsekonomiskt perspektiv som hänsyn till projektekonomi. Den ekonomiska hållbarheten ska stödja den sociala och ekologiska hållbarheten då hållbara samhällen är beroende av grundläggande mänskliga behov och fungerande ekosystem. I planering handlar det till exempel om att skapa möjligheter för etablering och fortlevnad av verksamheter och näringsliv. Det skapar arbetstillfällen och ger enskilda egen försörjning och ökade skatteintäkter för samhället. Det kollektivtrafiknära läget och förbättrad kollektivtrafik tillsammans med ökad stadsmässighet gynnar näringsliv

som ger goda förutsättningar för fler arbetstillfällen och en välfungerande lokalekonomi. Planens inriktning att ge förutsättning för 15 000 arbetstillfällen i området bidrar även till förslagens ekonomiska hållbarhet. Ökad stadsmässighet, tillgänglighet samt skapandet av stråk

och attraktiva platser är viktiga komponenter för att skapa en ekonomiskt levande stadskärna. Dessa aspekter kan tillsammans bidra till en långsiktig, samhällsekonomisk och hållbar utveckling.



Foto: Olof Holdar

Täby stadskärna 2050

Inriktningen för Täby stadskärna tar sikte på år 2050. Det är långt in i framtiden, med stor osäkerhet kring hur utvecklingen kommer att se ut.

Det långa perspektivet är nödvändigt för att det ska vara möjligt att genomföra planens intentioner, inte minst vad gäller fler bostäder och arbetstillfällen, offentliga stadsmiljöer och behov av ny infrastruktur. Det gör det också möjligt att inrymma övergripande regionala mål och tillväxtfrågor som rör den regionala rumsliga utvecklingen i planen. Med ett sådant långt perspektiv är det viktigt att ha en tydlig övergripande inriktning för stadskärnans utveckling, en planstrategi.

Täby utvecklas med frihet och trygghet för en hållbar framtid

Täby kommuns vision och inriktningsmål, tillsammans med den gemensamma visionen och målen i Vision Stockholm Nordost och Handlingsplan för den regionala stadskärnan Täby centrum-Arninge, styr framtidsbilden för samhällsutvecklingen i Täby stadskärna.

Stadsbyggnadsmål och strategisk inriktning

För att tydliggöra och konkretisera vilken typ av stad och stadsutveckling som Täby eftersträvar för stadskärnan har tre stadsbyggnadsmål

formulerats, med sikte på år 2050. Stadsbyggnadsmålen tar avstamp i såväl den tidiga dialogen som i kommunens övergripande vision och inriktningsmål.

För varje stadsbyggnadsmål finns tre strategier formulerade, som syftar till att förklara hur stadsbyggnadsmålet ska nås på en övergripande nivå och ska fungera som stöd i arbetet när stadskärnan utvecklas.

Utvecklingen av stadskärnan ska bidra till att kommunen som helhet strävar i rätt riktning enligt kommunens övergripande vision. Stadsbyggnadsmålen är ömsesidigt beroende av varandra och inget mål kan stå ensamt. Alla tre behöver nås för att Täby stadskärna ska utvecklas ekologiskt, socialt och ekonomiskt hållbart.

Täby stadskärna ska utvecklas till nordostsektorns naturliga målpunkt för resor och service, med hög tillgänglighet till hela Stockholmsregionen. Stadskärnan ska upplevas som trygg och nära, där de olika områdena hänger samman i en urban och grön struktur.

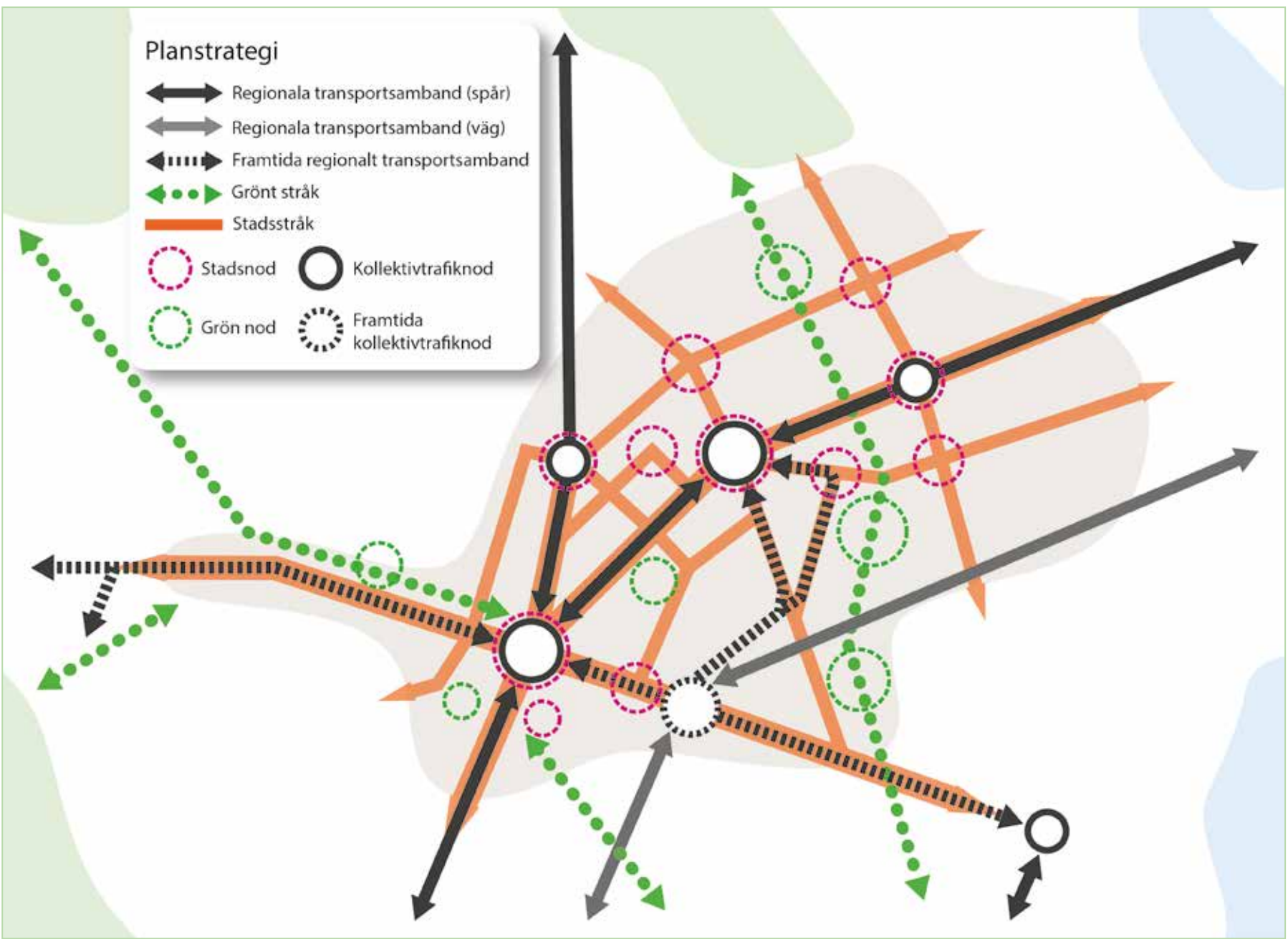
Här ska finnas en mångfald och täthet av bostäder, arbetsplatser, utbildning, handel, kultur och rekreation. Stadskärnan ska präglas av företagsamhet och goda livsmiljöer och ett brett utbud av välfungerande välfärdstjänster och bostäder. I Täby stadskärna ska utvecklingen ske i samklang med nya innovativa lösningar för ett hållbart samhälle.



Foto: Olof Holdar

Planstrategi

- Regionala transportsamband (spår)
- Regionala transportsamband (väg)
- Framtida regionalt transportsamband
- Grönt stråk
- Stadsstråk
- Stadsnod
- Kollektivtrafiknod
- Grön nod
- Framtida kollektivtrafiknod



Täby kommuns vision: **TÄBY UTVECKLAS MED TRYGGHET OCH FRIHET FÖR EN HÅLLBAR FRAMTID**

Stadsbyggnadsmål:

Strategier:

Strategibild:

EN STADSKÄRNA MED
NÄRHET TILL REGIONEN

1. STÄRK LÄGESFÖRUTSÄTTNINGARNA
2. UTVECKLA STADSKÄRNAN NÄRA KOLLEKTIVTRAFIKENS STATIONER
3. TILLGÄNGLIGGÖR DE REGIONALA GRÖNKILARNA



EN TRYGG OCH RUMSLIGT
SAMMANHÅLLEN STADSKÄRNA

4. MINSKA BARRIÄRVERKAN
5. PRIORITERA HÅLLBARA TRAFIKLAG
6. UTVECKLA STADSKÄRNAN I STRÅK



EN GRÖN OCH
LEVANDE STADSKÄRNA

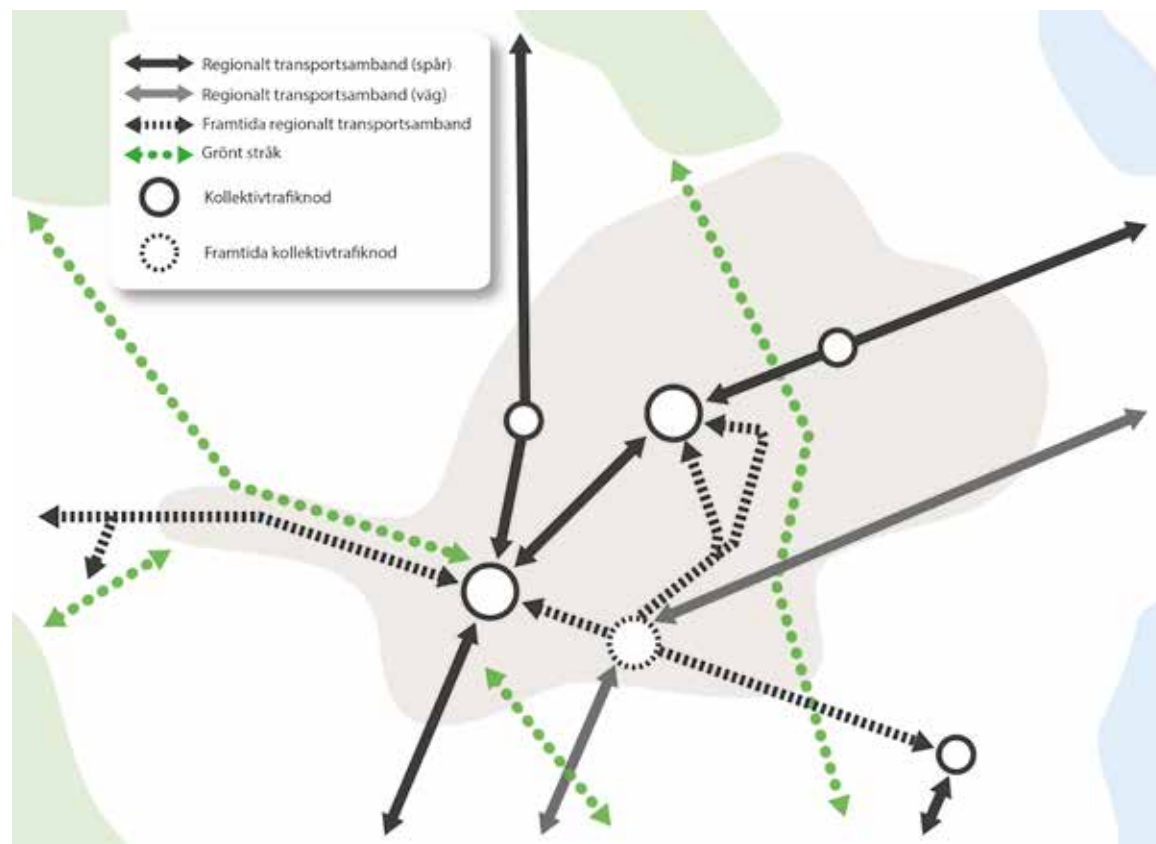
7. KOMPLETTERA OCH VARIERA STADSKÄRNANS INNEHÅLL
8. UTVECKLA PARKER, NÄRNATUR OCH EKOSYSTEMTJÄNSTER
9. UTVECKLA PLATSER OCH SERVICE FÖR BARN OCH UNGDOMAR



Stadsbyggnadsmål; en stadskärna med närhet till regionen

En stadskärna med närhet till regionen innebär att Täby stadskärna utgör nordostsektorns självklara målpunkt för stadsliv, arbete, handel och nöjen. Stadskärnan har en unik roll som kommunikationsnav i nordostsektorn och är en del i en sammanhållen bostads- och arbetsmarknad, med förbindelser till Stockholms central och Odenplan, Arlanda och viktiga regionala målpunkter västerut.

Stationsområden har utvecklats till viktiga målpunkter och som knutpunkter i kollektivtrafiksystemet. Bostäder och arbetsplatser finns i närheten till kollektivtrafiken och det är enkelt att arbetspendla till resten av regionen. De regionala grönkilarna är tillgängliga för fler boende och besökande i stadskärnan. Attraktiva gröna stråk i park- och naturmiljöer genom stadskärnan leder ut i kilarna. De goda boendekvaliteterna förstärks av att närheten till dessa upprätthålls.



Strategier

1. STÄRK LÄGESFÖRUTSÄTTNINGARNA
2. UTVECKLA STADSKÄRNAN NÄRA KOLLEKTIVTRAFIKENS STATIONER
3. TILLGÄNGLIGGÖR DE REGIONALA GRÖNKILARNA

Strategi 1. Stärk lägesförutsättningarna

Stadskärnans samband med övriga regionen har betydelse för Täbys möjligheter att positionera stadskärnan som en viktig regional målpunkt. Täby kommun har haft svårt att utveckla tjänste- och kunskapsintensiva näringar som också kan matcha befolkningens utbildningsnivå och branschtillhörighet. Det beror i huvudsak på att det saknats kapacitetsstark kollektivtrafik med starka målpunkter i regionen. Förbättrad tillgänglighet med kapacitetsstark kollektivtrafik till övriga regionen kan påverka investeringsviljan och fastighetsvärden, med

Utveckla Roslagsbanan i stråket T-centralen - Odenplan – Täby stadskärna – Vallentuna – Arlanda

Samverka med berörda kommuner och regionala aktörer om tvärgående regional kapacitetsstark kollektivtrafik från Täby stadskärna till Kista-Sollentuna-Häggvik

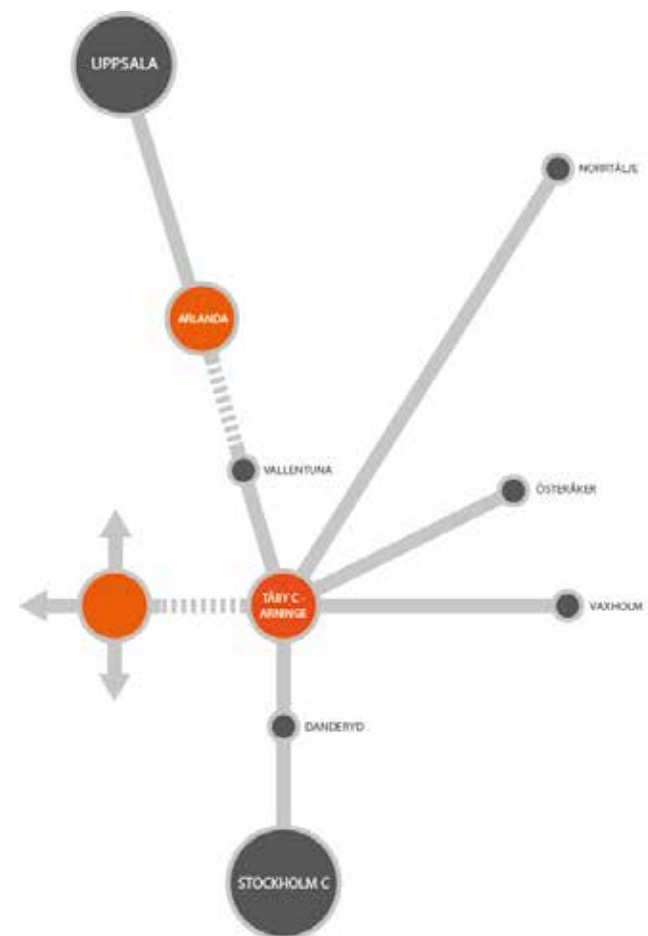
Reservera stråk för tvärgående regional kapacitetsstark kollektivtrafik längs med Enhagsvägen och Centralvägen vidare mot Täby centrum och Näsbypark

fler bostäder, arbetstillfällen och service i stadskärnan. Det ger också förutsättningar för ökad täthet i kollektivtrafiknära lägen och för att kollektivtrafiken ska ta marknadsandelar från biltrafiken.

Roslagsbanan är Täbys och övriga nordostsektorns huvudsakliga kommunikationsmedel för kollektivtrafikresor till och från centrala Stockholm. En utveckling av Roslagsbanan i stråket Stockholm City – Arlanda kan göra trafiksystemet i nordostsektorn och hela regionen mer hållbart, starkt och tåligt.

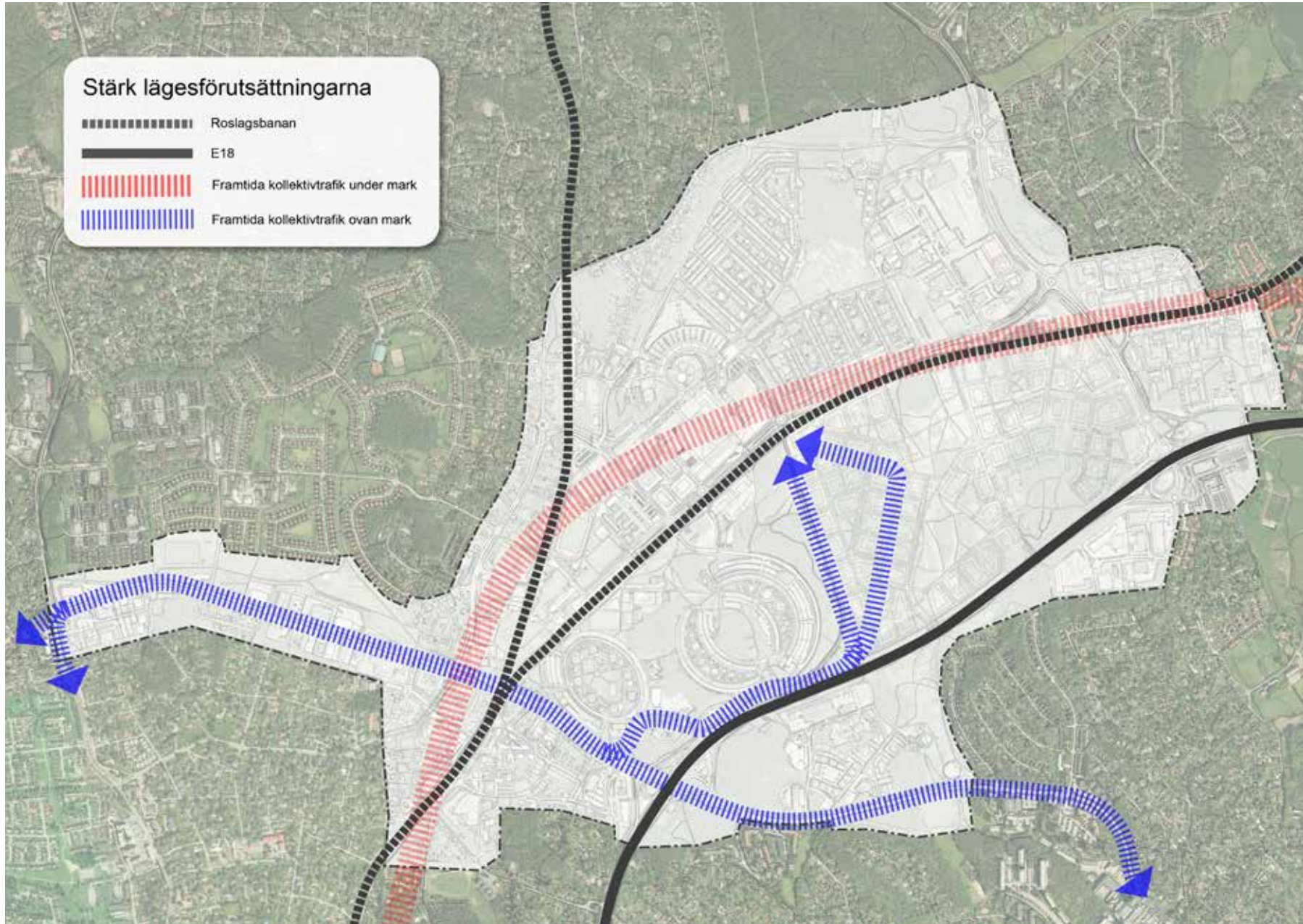
Förlängningen av Roslagsbanan till T-centralen via Odenplan gör att den spårburna kollektivtrafiken till och från nordostsektorn förbinds med det övriga regionala kollektivtrafiksystemet i Stockholms län, med fler effektiva bytesmöjligheter till olika trafikslag och målpunkter. En ny förgrening till Arlanda skulle kunna koppla samman de regionala stadskärnorna Arlanda-Märsta med Täby centrum-Arninge. Det skulle förbättra tillgängligheten till och från Arlanda och mellan arbetsmarknaderna i nordostkommunerna och i Upplands Väsby, Sigtuna, Knivsta och Uppsala.

För tvärgående resor inom norra regionhalvan saknas idag möjlighet att resa med kapacitetsstark kollektivtrafik mellan Täby stadskärna



Stärk lägesförutsättningarna

- Roslagsbanan
- E18
- Framtida kollektivtrafik under mark
- Framtida kollektivtrafik ovan mark



och övriga regionala stadskärnor inom norra regionshalvan, såsom Kista-Sollentuna-Häggvik och Barkarby-Jakobsberg samt till Solna. I dessa relationer är idag bilresandet högt. För att utveckla stadskärnan i enlighet med intentioner i RUFSS om en flerkärnig region med växande regionala stadskärnor och en sammanhållen bostads- och arbetsmarknad är det därför viktigt att Täby centrum-Arninge knyts bättre till övriga norra regionhalvan och västra Stockholm.

Med kapacitetsstark kollektivtrafik kan de yttre regionala stadskärnorna utvecklas som målpunkter för arbetsresor och tillgängligheten till bra bytespunkter för resor inom olika kollektivtrafiksystem förbättras. Kollektivtrafikstråk för en tvärgående förbindelse föreslås längs med Enhagsvägen och Centralvägen mot antingen Täby centrum eller Näsbypark.

Det framtida spår under mark som pekas ut i Översiktsplan Det nya Täby 2010-2030 finns dessutom kvar inom stadskärnan för att en tunnelförlagd spårburen kollektivtrafik inte planeringsmässigt omöjliggörs på längre sikt.



Roslagsbanan till Stockholm City och Arlanda gör trafiksystemet i nordostsektorn och hela regionen mer hållbart, starkt och tåligt.
(Archus Arkitektur)



Enhagsvägen föreslås omvandlas till en gata med blandad stadsbebyggelse och ett gaturum som anpassas för en regional kapacitetsstark kollektivtrafik västerut. (Archus Arkitektur)

Strategi 2. Utveckla stadskärnan nära kollektivtrafikens stationer

Fler behöver ges möjlighet att bo och arbeta i stadskärnan. Fler bostäder och arbetsplatser behöver därför utvecklas centralt i området. Med fler bostäder i kollektivtrafiknära lägen skapas incitament att pendla med kollektivtrafiken till arbeten utanför stadskärnan. Den långväga arbetspendlingen och trängseln på vägarna kan då på sikt minska och därmed även de tidsförluster för humankapitalet som trängsel skapar i storstadsregionen.

Kollektivtrafiknära lägen i stadskärnan är inom 1000 meter från Roslagsbanans stationer Roslags-Näsby, Tibble, Täby centrum och Galoppfältet. Bostadsutveckling i närheten av den spårburna kollektivtrafiken är ett priori-

Koncentrera bebyggelseutveckling för bostäder och arbetstillfällen inom 1000 meter från Roslagsbanans stationer

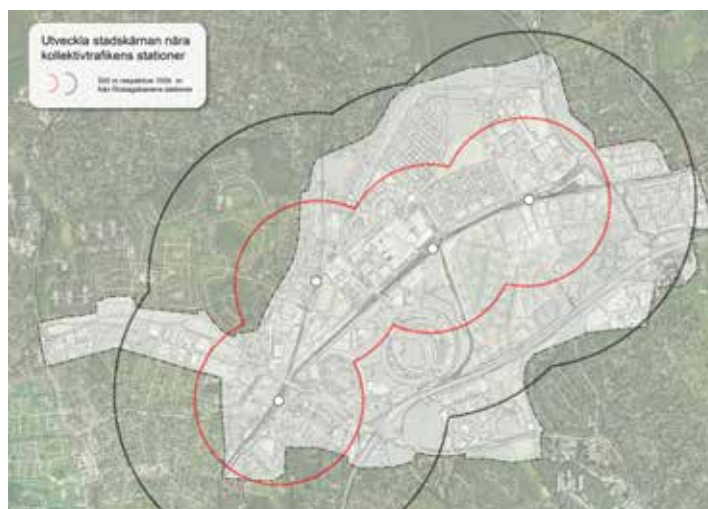
Använd marken vid stationslägena effektivt. Bostäder, verksamheter och service ska blandas med hög täthet och de offentliga rummen ska ha hög kvalitet

terat åtagande för kommunen och ger boende möjlighet att resa hållbart till arbeten som finns utanför stadskärnan. Genom att blanda stadens innehåll kring stationslägena, med ett utbud av arbetstillfällen, kultur och idrott blir det lättare för besökare och verksamma att göra hållbara arbets- och fritidsresor. Det är viktigt för att öka kollektivtrafikandelen i hela regionen.

Genom att kommunen växer i kollektivtrafiknära lägen får stationslägena ökad attraktivitet och strategisk betydelse; som entré till stadskärnan, som intensiva och levande platser med mycket offentliga funktioner, som är till nytta

för många och som är de mest tillgängliga platserna med närhet till kollektivtrafiken.

Stationslägena kan samla ett varierat innehåll av arbetsplatser, bostäder och service i en blandad bebyggelse med högre exploateringsgrad än i övriga stadskärnan. Utformningen av de offentliga miljöerna och möjligheten att kunna parkera blir viktig, särskilt för cykel men även för bil. Närheten till kapacitetsstark kollektivtrafik är också en av de viktigaste stadskvaliteterna som företag efterfrågar och är betydande för hur stadskärnan ska kunna attrahera ett växande näringsliv.





Visionbild hur Åva-Tibbleområdet kan utvecklas med nytt innehåll i ny bebyggelse, offentliga ytor och en förstärkt funktion som transportnod för resor till Arlanda och Stockholm city. (Archus Arkitektur)

Strategi 3. Tillgängliggör de regionala grönkilarna

De till stadskärnan nära större strövområdena, de regionala grönkilarna Rösjö-, Angarn- och Bogesundskilen, utgör sammanhängande grönområden nära bebyggelsen. De förser invånarna med viktiga och hälsofrämjande ekosystemtjänster – exempelvis dagvattenrening, luftrening, flödesreglering och bostadsnära natur- och rekreationsvärden. De regionala grönkilarna och större strövområden bidrar till tysta miljöer som är tillgängliga för det rörliga friluftslivet. Närheten till dessa bidrar till kommunens och stadskärnans attraktivitet och goda boendekvaliteter.

När stadskärnan växer är det viktigt att dessa större orörda områden får fortsätta att utvecklas som natur. Genom att förtäta Täby stadskärna, i kollektivtrafiknära lägen och längs med

Utveckla grönstråken som leder ut till de större grönområdena

Arbeta med ekosystemtjänster i stadskärnan för att stärka spridningssambanden

Roslagsbanan finns förutsättningar att bevara de större grönområdena som utgör en tillgång för den växande befolkningen.

Tillgången till större strövområden ska vara god och det ska vara enkelt att ta sig ut i naturen. Från stadskärnan ska det vara cykelavstånd till ett större grönområde.

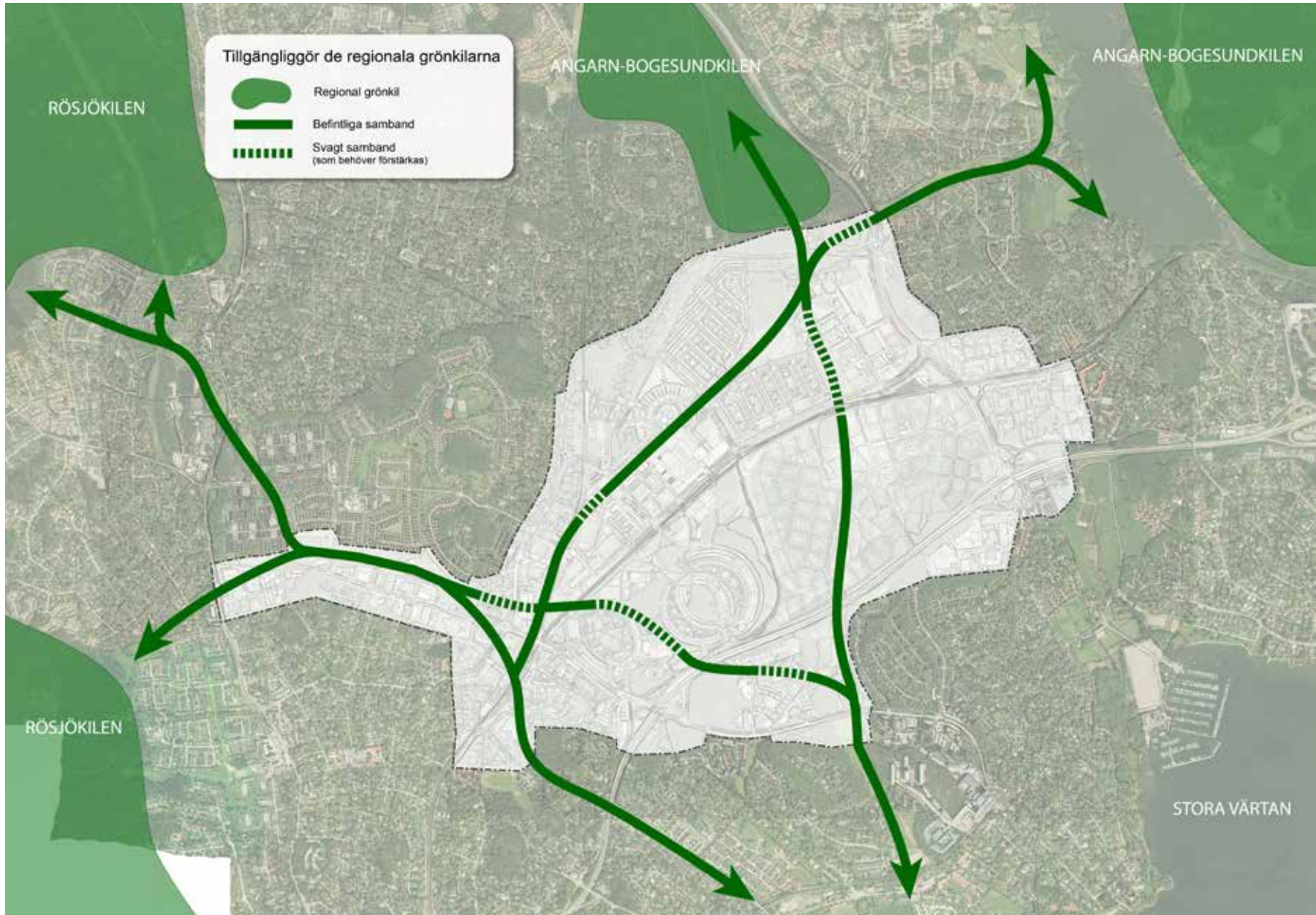
Grönstråken som löper från stadskärnan ut till kilarna behöver värnas och utvecklas för att förbättra människans tillgänglighet till dem. Stråken ska vara sammanhängande och trygga

och ansluta till naturliga entréer vid grönkilarna och koppla an till grönstrukturen i stadskärnan, vilket gör det lätt att nå grönkilarna från stadskärnan.

Grönkilarna har betydelse för hur den biologiska mångfalden upprätthålls i regionen. Kilarna utgör viktiga spridningskorridorer för djur och växter. Genom att arbeta med ekosystemtjänster i stadskärnan i de stråk som leder ut till grönkilarna kan spridningsmöjligheter för växter och djur öka. På så sätt värnas den biologiska mångfalden på regional och lokal nivå.



Foto: Olof Holdar



Stadsbyggnadsmål; en trygg och rumsligt sammanhållen stadskärna

Stadskärnan finns till för människorna som befinner sig och rör sig i staden. De olika områdena upplevs som tillgängliga med en sammanhängande stadsväv, där det är enkelt att ta sig fram. Det är tryggt att röra sig till fots och med cykel mellan olika områden och platser. Stadskärnans olika platser och funktioner är tillgängliga för alla som bor, arbetar, går i skolan eller besöker stadskärnan.

Parker och naturområden länkas samman genom gröna stråk och kollektivtrafikstationer, torg och andra offentliga platser länkas samman med stadsstråk och gång- och cykelvägar. Det främjar stadsliv, sociala aktiviteter och möten, rörelse och rekreation och skapar förutsättningar för folkhälsa, välbefinnande och biologisk mångfald. Gång-, cykel- och kollektivtrafik är prioriterade trafikslag. Bilar får plats samtidigt som gående och cyklister främjas mer än idag. Det gör stadskärnan till en klimatsmart stad.

Strategier

4. MINSKA BARRIÄRVERKAN
5. PRIORITERA HÅLLBARA TRAFIKSLAG
6. UTVECKLA STADSKÄRNAN I STRÅK



Strategibild stadsbyggnadsmål 2

Strategi 4. Minska barriärverkan

I stadskärnan finns stora infrastrukturanläggningar som är viktiga för framkomligheten; E18, Roslagsbanan, Enhagsvägen, Stockholmsvägen, Bergtorpsvägen och Stora Marknadsvägen. Det är en stor utmaning att utveckla en trygg och rumsligt sammanhållen stadskärna som möjliggör gena rörelser över eller under dessa och mellan befintliga områden och utvecklingsområden i stadskärnan.

Vägarna utgör barriärer och påverkar möjligheten att röra sig inom stadskärnan på ett tryggt och enkelt sätt, särskilt som oskyddad trafikant. Barriärverkan kan mildras genom att vissa vägar omvandlas till stadsgator, där flera trafikslag samsas och där trygga övergångar kan göras. Detta innebär att ny bebyggelse uppförs på varje sida om gatan samt att det sker en omfördelning av olika trafikslags tillgång till utrymme i gaturummet.

Omvandla utpekade vägar till tillgängliga och trygga stadsgator, med ny bebyggelse för bostäder, arbetsplatser och service

Utveckla fler passager över eller under Roslagsbanans Österskärslinje

Roslagsbanans Österskärslinje är den infrastrukturanläggning som skapar kraftigast barriärverkan i stadskärnan, på grund av att den skär centralt genom området mellan Roslags-Näsby och Galoppfältets stationer samt att den ligger nära utvecklingsområden. Järnvägen har idag flera befintliga undergångar för gång och cykel.

För att möjliggöra en bättre sammanhållning i gång- och cykelvägnätet och i gaturummet kommer nya tunnelloseringar att behövas skapas vid ett antal strategiska punkter längs med Österskärslinjen. De nya passagera behöver utformas så att de blir tillgängliga och upplevs som trygga. Det är önskvärt att dessa på ett naturligt sätt kopplas till befintliga och plane-






rade gatustrukturer på varje sida om spåren för att de ska upplevas som attraktiva och gena att använda.

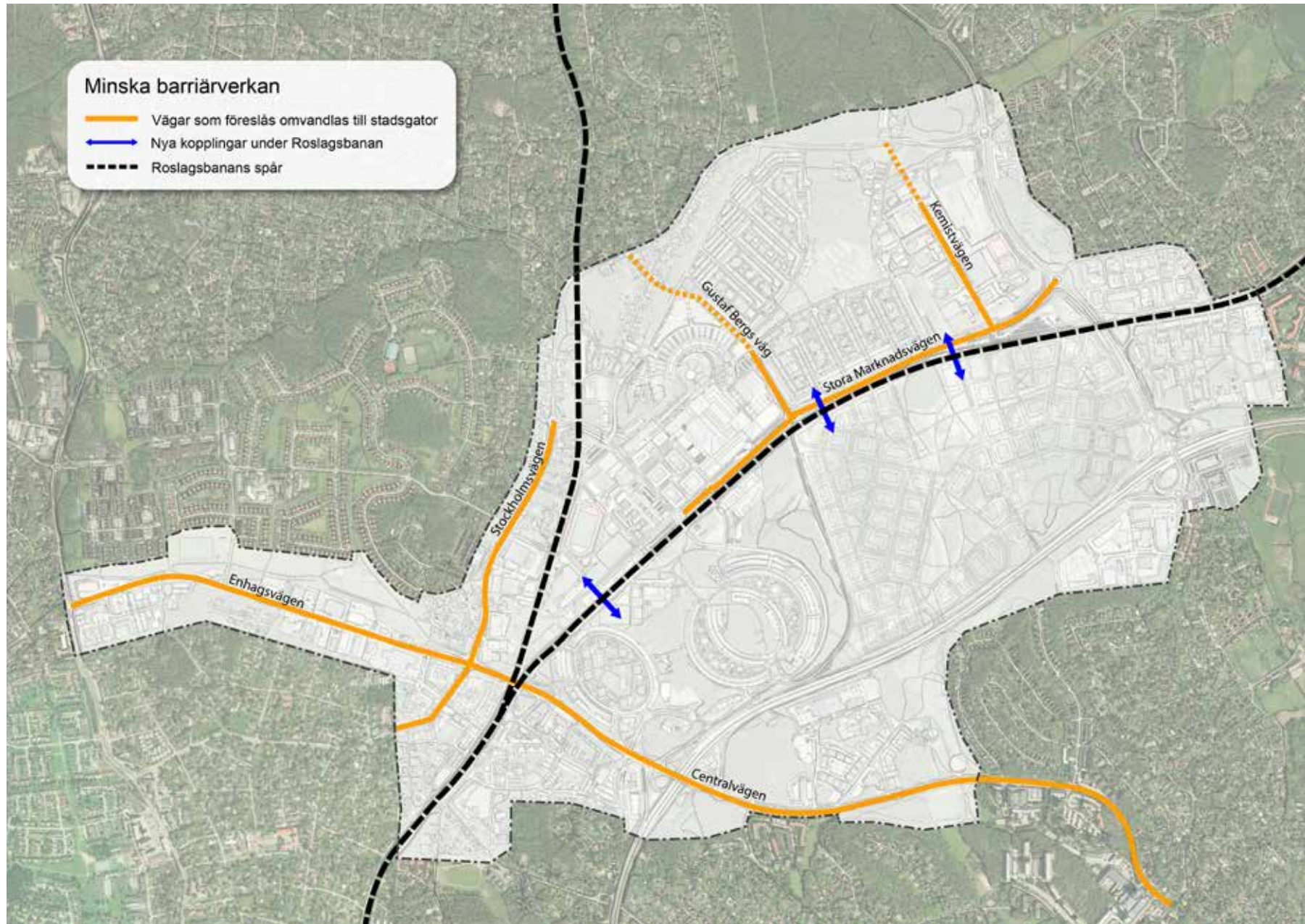
Planens föreslagna nya passager under eller över Roslagsbanans Österskärslinje möjliggör flera lösningar för att minska barriäreffekten.

På lång sikt finns möjlighet att ta ett större grepp kring Österskärslinjen genom stadskärran.



Minska barriärverkan

-  Vägar som föreslås omvandlas till stadsgator
-  Nya kopplingar under Roslagsbanan
-  Roslagsbanans spår



Strategi 5. Prioritera hållbara trafikslag

När stadskärnan växer kommer fler människor än idag att röra sig och vistas i staden. Trafiken kommer att öka vilket innebär att det blir svårare för både bil- och kollektivtrafik att ta sig fram. Det är därför viktigt att öka kapaciteten i den infrastruktur som finns idag, genom att skapa ett mer finmaskigt gatunät med nya gator, arbeta med framkomlighetsåtgärder och genom att använda infrastrukturen mer effektivt än idag. Det handlar om att öka framkomligheten för de trafikslag som skapar framkomlighet för många på liten yta, såsom gång-,

Bygg ut gång- och cykelvägnätet med nya gena och trafiksäkra stråk

Prioritera kollektivtrafikens framkomlighet i utpekade stråk

Utveckla kollektivtrafiknoderna som funktionella bytespunkter för kollektivtrafik och med goda parkeringsmöjligheter för cykel

Planera för att möjliggöra låga parkeringstal och samnyttjade parkeringsanläggningar

cykel-, och kollektivtrafik, där biltrafik anpassas efter dessa.

Biltrafik ska ges god framkomlighet i utpekade stråk för att säkerställa att de som behöver bil ska kunna ta sig fram. Detta gäller för invånare i kommunen men även för näringslivet, som i många fall är beroende av god tillgänglighet med bil för transporter och leveranser. Gatorna i stadskärnan behöver en tydlig struktur där vissa gator prioriteras för exempelvis kollektivtrafik, medan andra prioriteras för fordonsstrafik. Detsamma gäller för parkeringsmöjligheterna. Parkering för bil kommer att behöva begränsas för att marken ska kunna rymma alla funktioner som kommer att behövas då stadskärnan utvecklas.

Med god tillgänglighet till kollektivtrafik, ett utbyggt cykelvägnät och goda parkeringsmöjligheter för cykel samt trygga stråk för att röra sig till fots behöver inte parkeringsmöjligheterna vara så omfattande, utan kan begränsas jämfört med idag. Därtill kan ny teknik och nya beteenden i framtiden påverka behovet av parkering och dess utformning och kan till och med innebära ett minskat behov av parkeringsplatser i stadskärnan.

Stadsmiljön ska vara utformad för att skapa förutsättningar för ökad folkhälsa. Det förut-

sätter att det är lätt och tryggt för alla, men särskilt för barn, ungdomar, personer med funktionsnedsättning och äldre, att röra sig i stadskärnan. Gång- och cykelvägar ska vara gena, trafiksäkra och tillgängliga för alla.

Kollektivtrafiknoderna Roslags-Näsby och Täby centrum behöver utvecklas som bytespunkter för flera kollektivtrafikslag och med möjlighet att parkera med cykel. Kollektivtrafiken ska säkerställas hög framkomlighet genom särskilt utpekade stråk.

En trygg och tillgänglig stadskärna handlar också om samnyttjande av fordon som cyklar och bilar, att det skapas initiativ till bil- och cykelpooler och andra framtida alternativ för att dela på resurserna och ägandet, men även att kommunen arbetar med beteendepåverkan för att stimulera hållbart resande, så kallat Mobility Management. Kommunen ska i planeringen ta höjd för framtida innovation och teknik och den framväxande delningsekonomin som kan komma att förändra synen på trafiksystemet. Det handlar också om att ge plats för teknik och fordon som vi idag inte känner till och att skapa flexibla lösningar som kan förändras över tid. Detta kan exempelvis vara krav på utformning av parkeringsplatser eller krav på funktioner så som laddstolpar.



Roslags Näsby kan utvecklas till en av kommunens starkaste kollektivtrafiknoder med byten mellan lokal busstrafik och regional kapacitetsstark kollektivtrafik. (Archus Arkitektur)

Strategi 6. Utveckla stadskärnan i stråk

Bebyggelseplaneringen för en trygg och sammanhållen stadskärna behöver ske utifrån ett helhetsperspektiv, där varje enskilt projekt skapar värde i stadskärnan och bidrar till en sammanhållen stadsbygd som binds ihop med livfulla, gena och trygga stads- och parkrum. Idag avskärmar trafikområden, infrastruktur- och läggningar och dåligt utnyttjad mark bostads-, verksamhets-, handels- och grönområden från varandra. Det saknas också orienterbara och gena stråk för gående och cyklister till viktiga målpunkter.

En sammanhållen stadsbygd som stödjer ett levande stadsliv med bostäder, verksamheter och service behöver fysiskt hänga ihop i stråk. Stråken ska förbinda befintliga och nya noder såsom knutpunkter och mötesplatser, exem-

Planera varje projekt i stadskärnan utifrån ett helhetsperspektiv

Sträva efter verksamheter i bottenvåningarna i de utpekade stadsstråken och i stationslägena och andra noder

Utveckla parkstråken för gång- och cykeltrafik

pelvis kollektivtrafikstationer, parker, torg och viktiga service- och centrumfunktioner. Stråken ska också binda samman och öppna upp stadskärnan till intilliggande bostadsområden utanför stadskärnan.

En bebyggelseutveckling i stadsstråk innebär en sammanhållen stadsutveckling; att olika områden binds samman genom gator kantade av bebyggelse på båda sidor. Gator behöver också korsas av andra gator för att erbjuda god tillgänglighet i gångnätet. En tillgänglig gata, kombinerat med att det finns publika lokaler längs med den, skapar bra förutsättningar för ett flöde av människor. Människor i sin tur kan utgöra underlag för kollektivtrafik, service, handel, nöjen och kultur. Det kan bidra till att gatorna och noderna befolkas under dygnets olika tider och upplevas som tryggare.

Enhagsvägen, Tibblestråket, Biblioteksgången, Kemistvägen och gator genom Täby park, särskilt Boulevarden, kan utvecklas till stadsstråk. Här finns goda möjligheter att utveckla stadslivet med verksamheter och service och ett flöde av människor.

De gröna parkstråken ska utvecklas och omsorgsfullt gestaltas för att skapa ett sammanhängande, tydligt och orienterbart grönt nätverk, där det är tryggt och attraktivt att röra sig som gående och cyklist mellan parker och offentliga rum. Detta nätverk ska bindas samman med övrig grönstruktur i resten av kommunen och de regionala grönkilarna så att dessa tillgängliggörs för kommunens alla invånare och förbättrar spridningsmöjligheter för djur- och växtliv.



Nyréns Arkitektkontor AB

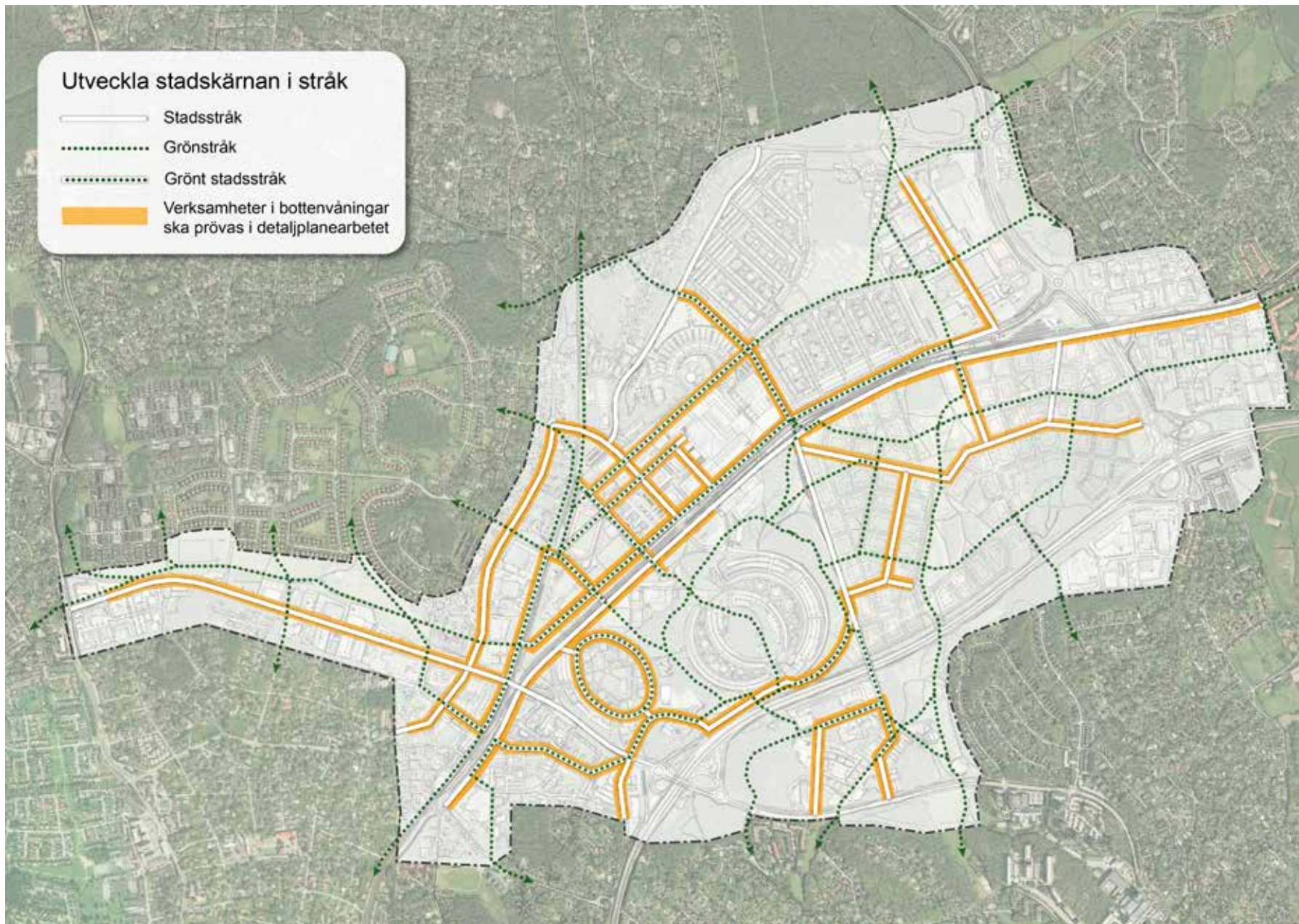
En analys av tillgängligheten i gångnätet visar att Enhagsvägen och västra Centralvägen blir rumsligt integrerade med hög tillgänglighet i gångnätet när gångnätet utvecklas och det skapas fler möjligheter att röra sig under Roslagsbanan.

Även Idrottsgränd, Galoppvägen och det nord-sydliga stråket som förbinder Täby park med Kemistvägen får ökad tillgänglighet.



Utveckla stadskärnan i stråk

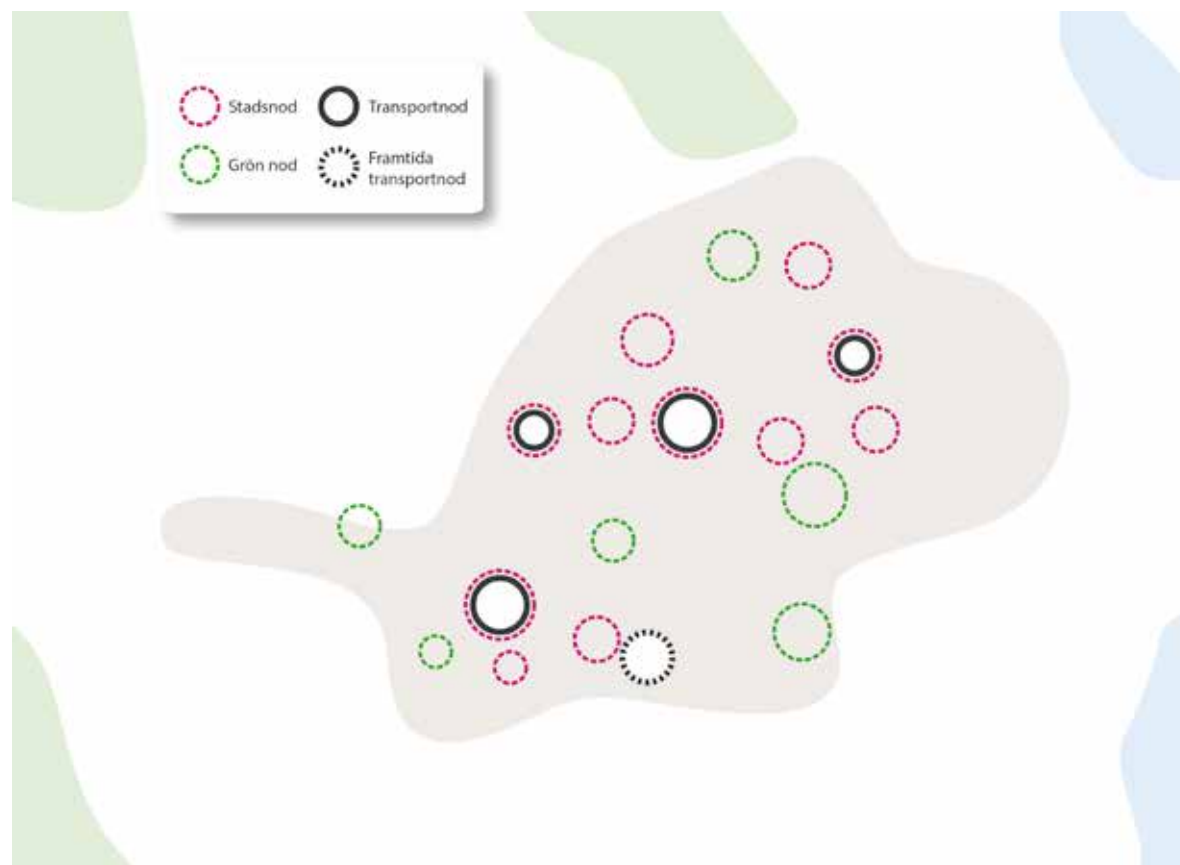
- Stadsstråk
- Grönstråk
- Grönt stadsstråk
- Verksamheter i bottenvåningar ska prövas i detaljplanearbetet



Stadsbyggnadsmål; en grön och levande stadskärna

En grön och levande stadskärna erbjuder ett rikt, varierat och spännande stadsliv som lever hela dygnet. Stadens utbud, med bra bostäder och livsmiljöer, bidrar till ökade valmöjligheter att kunna leva där man bor och tilltalar nya och befintliga företag. I en levande och trygg stad har barn och unga en självklar plats och de kan röra sig fritt mellan skola, hem och fritidsaktiviteter och har nära till parker och natur.

Den blandade och täta staden är dynamisk, stark och tålig för framtiden och resurseffektiv vad gäller markanvändning och transportenergi. Stadsstrukturen och de tekniska försörjningssystemen fungerar väl och är tåliga för att kunna möta framtida klimatförändringar och påfrestningar. Parker och naturområden finns nära och bidrar till stadskärnans attraktivitet. Utveckling sker med hänsyn till att behålla, komplettera och utveckla gröna multifunktionella ytor i stadskärnan.



Strategier

7. KOMPLETTERA OCH VARIERA STADSKÄRNANS INNEHÅLL
8. UTVECKLA PARKER, NÄRNATUR OCH EKOSYSTEMTJÄNSTER
9. UTVECKLA PLATSER OCH SERVICE FÖR BARN OCH UNGDOMAR TA PLATS

Strategi 7. Komplettera och variera stadskärnans innehåll

En levande stadskärna med ett rikt offentligt liv är en blandad stadskärna som befolkas under hela dygnet genom en mångfald av boende, verksamma och besökare. Täby stadskärna präglas idag till stor del av modernismens planeringsideal, med storskaliga och både funktionellt och fysiskt separerade områden. En stor del av den kommersiella och offentliga servicen finns koncentrerad till Täby centrum.

En levande stad förutsätter en utveckling med fler bostäder, fler arbetstillfällen och mer service i en integrerad stadsstruktur. Stadskärnan kan växa med uppemot 17 000 nya bostäder,

Komplettera stadskärnan med uppemot 17 000 nya bostäder och 15 000 nya arbetstillfällen i blandad bebyggelse

Reservera mark för företagskluster i områden med hög tillgänglighet och kringliggande service

Utveckla noder som offentliga platser med service och verksamheter

med en variation av bostadsstorlekar, boendeformer och upplåtelseformer som möter behovet av bostad i olika skeden i livet. Befintliga verksamhetsområden vid Enhagsvägen, Stockholmsvägen och Kemistvägen kan omvandlas till blandad stadsbygd, med komplettering av bostäder och nya verksamheter till det befintliga näringslivet. Befintliga verksamheter som är störande eller som alstrar många transporter och är olämpliga tillsammans med bostadsutveckling behöver erbjudas ny lokalisering.

10 000 nya arbetstillfällen ska tillkomma fram till 2040. Efter 2040 bör kommunen sträva efter ytterligare 5 000 arbetstillfällen i stadskärnan. Uppemot 15 000 nya arbetstillfällen på lång sikt kräver en strukturuomvandling mot ett mer kunskapsintensivt och tjänsteproducerande näringsliv för att få plats och för att matcha befolkningens utbildningsnivå och branschtillhörighet. Näringslivet efterfrågar stadskvaliteter och möjligheter att klustra sig. Nya ytor för ett växande näringsliv förutsätter hög tillgänglighet och kringliggande service. Dessa kvaliteter ska utvecklas i anslutning till stationsområden, i den blandade stadsbygden och i kombination med exempelvis offentlig service och i bra skyltlägen.

Lokal handel och service bidrar till samhällsekonomi och kan skapa förutsättningar för



White arkitekter

småföretagande, personlig service och ett levande stadsliv. Tydligt offentliga och gröna platser och torg ska planeras in i tidiga skeden. Torg och offentliga platser i stadsbygden ska ha god tillgänglighet till gång- och vägnätet och ska hänga samman i stadsstråk. Torg ska kunna utvecklas till funktionella noder där det kan planeras in lokaler i bottenvåningarna och med möjlighet för leveranser av varor till butiker och restauranger. Noderna kan komplettera Täby centrum som målpunkt för handel och nöjen.

Identitet och särskiljande attraktionskraft i stadskärnans olika delar behöver definieras för att utveckla platserna. Det handlar om både marknadsföring av stadskärnan och om att alla berörda aktörer i utvecklingsprojekt tidigt arbetar för ett gemensamt innehåll och mål för de olika områdena.



En förlängning av Gustaf Bergs väg kan möjliggöra ny stadsbebyggelse med bostäder och service som kompletterar befintliga bostadsmiljöer. (Archus Arkitektur)

Strategi 8. Utveckla parker, närnatur och ekosystemtjänster

En grön och levande stadsmiljö ska karaktärisera stadskärnans identitet. Det bidrar till attraktionskraft för Täby både som boendekommun och som lokaliseringsort för nya företag. Grönstrukturen och ekosystemtjänster i stadsmiljön spelar en viktig roll i bland annat omhändertagandet av dagvatten och är viktiga att bevara och utveckla när stadskärnan växer.

Grönstrukturen ska bidra till ett rikt och hälsosamt stadsliv som möter den växande befolkningens behov och möjliggör en attraktiv och hållbar stadskärna. Kvalitativa parkmiljöer be-

Utgå från ett ekosystemtjänstperspektiv i planering för stadskärnans bebyggelseutveckling

Integrera gröna kvaliteter i stadsmiljön och arbeta med grönytefaktor som verktyg

Utveckla grannskapsparker och fickparker i nya stadskvart

höver finnas jämnt fördelade inom stadskärnan och vara av tillräcklig storlek.

Utvecklingen av stadskärnans parker ska bidra till en hållbar utveckling genom att finnas till för alla och skapa möjlighet till folkhälsa och socialt samspel genom rörelse, frisk luft och möten, bevarande och utveckling av de ekologiska värdena och mångfunktionalitet för att förbättra stadsklimatet och mildra konsekvenserna av klimatförändringarna. Parker är offentliga investeringar som ska värnas och förvaltas även på lång sikt genom god funktionalitet, drift och skötsel. Parker och grönområden behöver användas så mångfunktionellt som möjligt utifrån ett ekosystemperspektiv. Områden som kan utnyttjas för flera olika funktioner kommer att behöva stora ytor och säkras i den framtida markanvändningen. I de tätare stadsmiljöerna är grönytefaktorn ett effektivt verktyg i program- och detaljplanarbeten för att bidra till att utveckla och upprätthålla flera olika ekosystemtjänster.

Utvecklingen av nya parker ska ske så att behovet av närrecreation tillgodoses hos befintliga och tillkommande invånare, verksamma och besökare i alla åldersgrupper. Täby Park utvecklas med en ny stor stadspark med en mångfald av aktiviteter och kvaliteter och där dagvatten integreras i parklandskapet.



Foto: Olof Holdar

Strategi 9. Utveckla platser och service för barn och ungdomar

Täby är idag en familjevänlig kommun, med hög kvalitet på utbildning och ett brett utbud av fritids-, kultur- och idrottsaktiviteter för barn och ungdomar. Närheten till natur, parker och lekplatser är en mycket viktig del i kommunens attraktivitet för barnfamiljer. Detta är kvaliteter som behöver säkerställas även när stadskärnan utvecklas.

Barn såväl som andra invånare behöver erbjudas en aktiv del av stadslivet. En levande och blandad stadskärna ur ett barn- och ung-

Utveckla fler lekplatser, idrottsplatser och platser för rörelse och kultur i takt med att nya området planläggs

Planera för nya skolor och förskolor i centrala lägen och i takt med att barningantalet ökar

Lokalisera platser och service för barn och ungdomar så att det är möjligt att ta sig dit som gående, cyklist eller med kollektivtrafik

domsperspektiv innebär att deras behov av omsorg, service och ytor tillgodoses i planeringen. Det handlar om förskolor, skolor, lokaler för kultur och idrott, men även om att det finns utrymme och plats för rörelse, spontan motion och lek. Stadskärnan behöver också vara trygg som uppväxtmiljö och säker att röra sig inom.

17 000 nya bostäder innebär att stadskärnan kommer att behöva kompletteras med ca 2000 nya förskoleplatser, ca 3000 nya grundskoleplatser och ca 750 gymnasieplatser.

Behovet av nya förskolor, grundskolor och gymnasieskola behöver prioriteras och tillgodoses i takt med att nya områden planeras. Förskolor och skolor ska integreras väl i stadsbebyggelsen och gärna lokaliseras i anslutning till gröna offentliga miljöer.

Kulturella och sportsliga aktiviteter ska vara en naturlig del av alla ungas liv. Det behöver vara enkelt att ta del av idrott och kultur i Täby stadskärna, både avseende utbud och tillgänglighet. För att tillgängliggöra kulturen och idrotten för barn och unga är det grundläggande att skapa trygga lek- och aktivitetsstråk till de platser där barnen leker, deltar i aktiviteter och går i skolan eller förskolan.



Om markanvändning

Täby stadskärna ska utvecklas till den regionala stadskärnans tyngdpunkt. Stadskärnan ska hänga ihop i sina olika delar, med många fler boende, fler arbetstillfällen i arbetskraftsintensiva verksamheter, ett bredare utbud av service, utvecklad grönstruktur och med kapacitetstark kollektivtrafik inom stadskärnan och till målpunkter i regionen. Det förutsätter utveckling mot en tät och blandad bebyggelse.

Den blandade staden har till viss del den traditionella kvartersstaden som förebild, med en tydlig, orienterbar gatustruktur och med en mångfald av innehåll som skapar förutsättningar för ett rikt offentligt liv i staden. Utmaningarna för stadskärnan är att komplettera och i vissa fall omvandla befintlig bebyggelse och struktur och samtidigt inte bygga in de brister som finns i den traditionella kvartersstaden, med till exempel buller och trängsel.

Utveckling mot en tätare bebyggelsestruktur är en utmaning för stadsplaneringen, eftersom täthet behöver balanseras mot god bebyggd miljö och bra livsvillkor. Samtidigt som stadskärnan förtätas med ny bebyggelse, ska den också utvecklas med parkmiljöer, förskolor, lekplatser och attraktiva offentliga rum, såsom torg och parker. Gator ska utformas för att ge god framkomlighet.

Markanvändningskartan är den övergripande karta som visar kommunens viljeinriktning för hur marken på lång sikt ska utvecklas i stadskärnan med en ändamålsenlig struktur för att tillgodose framtida behov av yta för olika användningsområden.

Kartan visar på ett övergripande utvecklingsperspektiv för bebyggelse, stråk, grönstruktur och infrastruktur i hela stadskärnan. Den kompletteras med övriga kartor som redovisas i kapitlet Allmänna intressen, till exempel grönstruktur, gatustruktur för fordonstrafik med flera. Dessa kartor har i många fall en högre detaljeringsgrad än markanvändningskartan.

En långsiktig omvandling mot en tätare och mer blandad bebyggelse i närhet till kollektivtrafik föreslås på såväl kommunal som privat mark. När och i vilken takt omvandling kan ske på privat mark avgörs i första hand av intresset hos de olika fastighetsägarna.

Bebyggelsestruktur

Stadsbygd

Utvecklingen av stadsbygd innebär bebyggelse av stadskaraktär, där bostäder ingår eller kan ingå. Stadsbygden ska vara strukturerad i kvarter som är åtskilda av gator. Stadsbygdens

innehåll är bebyggelse som i huvudsak används för bostäder, verksamheter i kontorsbebyggelse, service eller annan verksamhet som är förenlig med bostäder. Även skolor och förskolor som är integrerade i kvartersstrukturen får förekomma. I stadsbygden ska även torg, aktivitetsytor samt grannskaps- och fickparker på allmän platsmark utvecklas. Där omvandling av verksamhetsområden till stadsbygd föreslås kan verksamheter som inte är störande finnas kvar så långt som möjligt. Stadsstråken finns i stadsbygden och längs dessa ska centrala platser med många offentliga funktioner och noder för kollektivtrafik och service utvecklas. Längs stråken ska det finnas öppna och publika lokaler i bottenvåningarna som är riktade mot gatan (se även stråkkarta i kapitel Planstrategi).



Markanvändning

Bebyggelsestruktur

- Stadsbygd
- Bostadsbebyggelse
- Verksamheter
- Offentlig service
- Mark för trafikändamål
- Fortätning med arkitekturhistorisk hänsyn

Stråkstruktur

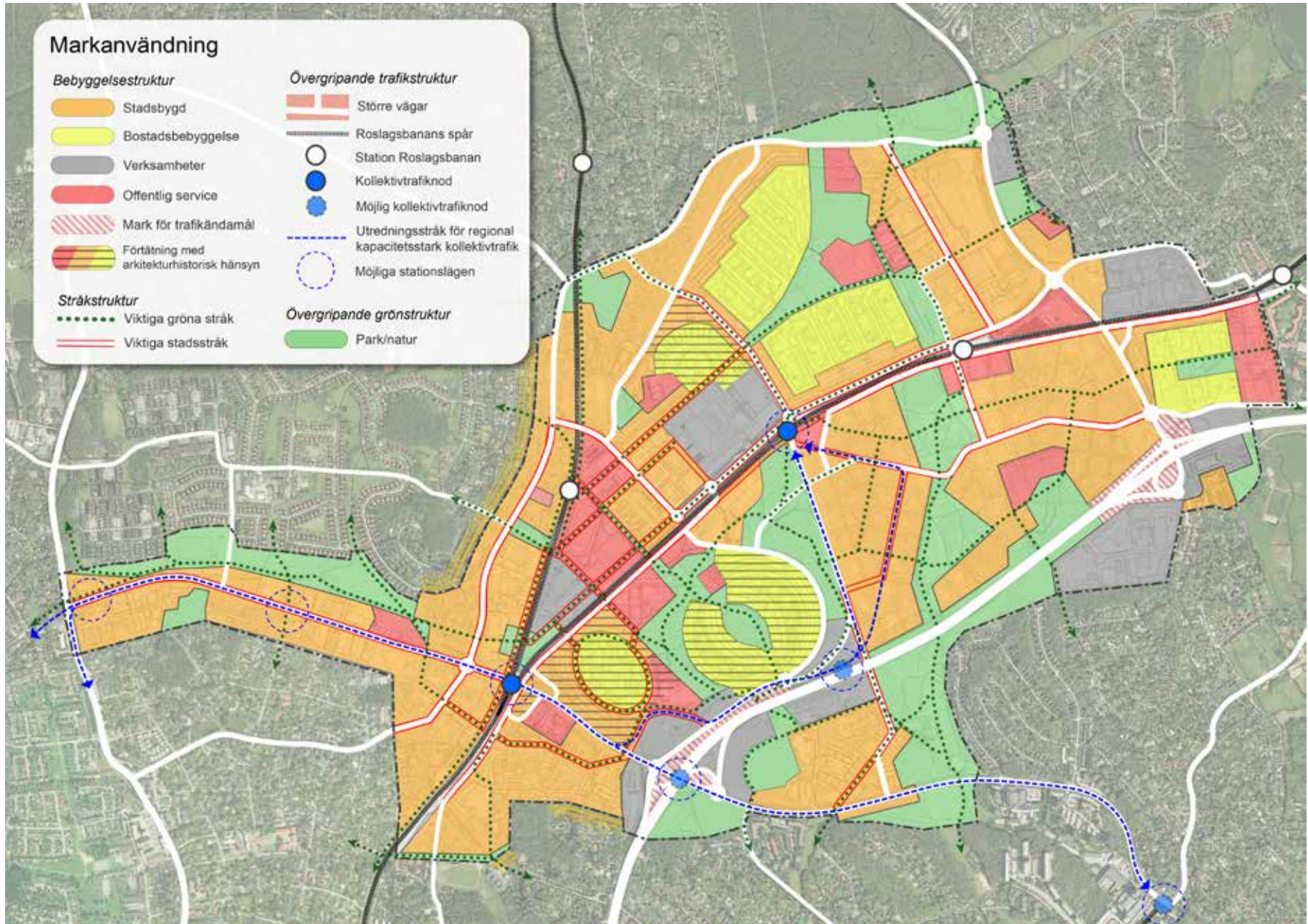
- Viktiga gröna stråk
- Viktiga stadsstråk

Övergripande trafikstruktur

- Större vägar
- Roslagsbanans spår
- Station Roslagsbanan
- Kollektivtrafiknod
- Möjlig kollektivtrafiknod
- Utredningsstråk för regional kapacitetsstark kollektivtrafik
- Möjliga stationslägen

Övergripande grönstruktur

- Park/natur



Bostadsbebyggelse

Bostadsbebyggelse utgörs av områden där den befintliga markanvändningen utgörs av främst eller enbart bostäder. Dessa områden har höga boendekvaliteter och ny förtätning bör endast ske med nya bostäder som inte förtar de befintliga värdena. Nya förskolor kan integreras i bostadsbebyggelse om tillräcklig yta för gårdar finns. Särskild hänsyn behöver tas till den befintliga bebyggelsens karaktärsdrag och förut-sättningar vid eventuell förtätning.



Verksamheter

Bebyggelseutveckling för verksamheter, som inte bör eller får blandas med bostäder, kan utvecklas i närheten av E18, där god framkomlighet och tillgänglighet till vägnätet kan säkerställas men där det bullerutsatta läget gör det olämpligt för bostäder. Här kan även viss handel utvecklas. För att säkra näringslivets utvecklingsmöjligheter för kunskapsintensiva och tjänsteproducerande verksamheter, som kan kombineras med bostadsbebyggelse och övrig stadsbygd, reserveras mark för större arbetsplatser med många anställda i stationsnära lägen med god tillgänglighet till kollektivtrafiken.



Offentlig service

Bebyggelse för offentlig service innebär gymnasieskolor, grundskolor (inklusive förskolor), idrottsanläggningar samt annan bebyggelse som har offentlig karaktär, exempelvis sjukhus, lokaler för kultur eller liknande. Här kan även näringslivets kontorsfastigheter utvecklas och samnyttjas med fastigheter för offentlig service. Bebyggelse för offentlig service finns i strategiska lägen med närhet till kollektivtrafik och i gång- och cykelvägnätet. Skolor lokaliserar i anslutning till parker och grönområden. Viktiga målpunkter för hela nordostregionen såsom sjukhus, Sportcentrum, simhall, mm. lokaliserar i närheten av kollektivtrafikens stationslägen och i kollektivtrafikstråk.



Mark för trafikändamål

Mark för trafikändamål är områden som finns i anslutning till trafikplatserna längs E18.



Förtätning med arkitekturhistorisk hänsyn

Vid eventuell förtätning av dessa områden behöver särskilt stor hänsyn tas till den befintliga bebyggelsen. Förtätning ska föregås av lämplig utredning som redovisar att ny bebyggelse ej förvanskar de tidstypiska värden och arkitektoniska kvaliteter som dessa områden innehar. Berörda områden är Ytterbystugan, Näsbydal, Grindtorp och Storstugan.



Övergripande grönstruktur

Park/natur

Grönområden utgörs av parker, parkliknande miljöer, naturmark i tätortsmiljö, närreklamationsområden och huvudsakliga grönstråk. Mindre parker som ska tillgodose bostadsnära behov, såsom grannskapsparkar och fickparker, pekas ut i grönstrukturkartan i kapitlet Allmänna intressen och redovisas inte i markanvändningskartan.



Övergripande trafikstruktur

Större vägar

De större vägarna utgörs av huvudvägnätets gator. Angöringsgator för fordonstrafik, gång- och cykelvägnätet och kollektivtrafikstråk redovisas i kapitlet Allmänna intressen.

Roslagsbanans spår

Spårområdet för Roslagsbanan

Station Roslagsbanan

Stationslägen på Roslagsbanan

Kollektivtrafiknod

Viktig bytespunkt mellan regionala och lokala färdmedel.

Utredningsstråk för framtida regional kapacitetsstark kollektivtrafik

Kollektivtrafikstråk utgörs av utpekade stråk som kan vara en del av en framtida tvärgående förbindelse för regional kapacitetsstark kollektivtrafik till Kista-Sollentuna-Häggvik. Öster om Roslags-Näsby finns de alternativa stråk som behöver utredas vidare.

Framtida stationslägen

Möjliga stationslägen längs ett framtida regionalt kollektivtrafikstråk mot Västra Stockholm.

Stråkstruktur

Viktiga gröna stråk

Övergripande gröna stråk utgörs av parkstråk, naturstråk och gröna stråk i stadsmiljö som har betydelse för möjligheten att röra sig i parkmiljöer genom stadskärnan och som har en viktig sammanbindande funktion för såväl rekreation som för ekosystemtjänster. Markanvändningskartan pekar ut de gröna stråk som knyter samman den övergripande grönstrukturen. Samtliga parkstråk redovisas i grönstrukturkartan i kapitlet Allmänna intressen.



Viktiga stadsstråk

Stadsstråk är gator och gångstråk som utvecklas inom stadsbygd och längs bebyggelse med blandade funktioner. Längs stadsstråken bör den nya bebyggelsen ge plats åt publika lokaler i bottenvåningarna för att skapa levande stads- och gaturum. Dessa stråk ges goda förutsättningar för rörelser med gång och cykel men kan även trafikeras av kollektivtrafik samt biltrafik.



Allmänna intressen är de intressen som i princip angår alla i kommunen eller regionen. Fördjupningen av översiktsplanen redovisar de allmänna intressen som bedöms vara särskilt viktiga att uppmärksamma och utveckla för stadskärnan. De allmänna intressen som tas upp i planen ersätter förhållningssätt och inriktning i Översiktsplan 2010. De allmänna intressen som redovisas i detta kapitel syftar till att redovisa hur stadskärnan ska utvecklas för att ge förutsättningar för en långsiktigt hållbar utveckling och för att nå de tre stadsbyggnadsmålen för en hållbar stadskärna till år 2050.

De allmänna intressena redovisas för nuläge och utveckling. De flesta, men inte alla, har även riktlinjer för fortsatt planering som sammanfattar önskvärd planeringsinriktning.

Befolkning

Nuläge

Täby kommun har idag positiv nettoinflyttning och födelseöverskott, vilket tillsammans med uppförande av nya bostäder bidrar till en stadigt växande befolkning. Andelen av befolkningen med högre utbildning (eftergymnasial) är högre än snittet i såväl länet som i riket. Förvärvsfrekvensen ligger på ca 80 procent, vilket är högre än snittet i länet och riket. Kommunens befolkning uppgick 2016-12-31 till knappt 70 000 personer. Av dessa bor ca 13 500 i stadskärnan.

Utveckling

Den kraftiga befolkningstillväxten som utbyggnaden av stadskärnan innebär bidrar också till en större andel av befolkningen som är i arbetsför ålder, och en minskning av försörjningskvoten, än om ingen utveckling enligt planförslaget sker. En växande befolkning enligt planförslaget kan därför ses som en förutsättning för att upprätthålla offentlig service och investeringar i kommunen.

Stadsutveckling och befolkningstillväxt skapar tillsammans förutsättningar för att stadskärnan kan utvecklas till en viktig regional målpunkt och mötesplats. Den växande stadskärnan ska vara till för alla. Bostadsplaneringen ska ske med hänsyn till olika gruppers behov.

Målet om mellan 15 000 och 17 000 nya bostäder i stadskärnan innebär en kraftig befolkningsökning i såväl stadskärnan som i hela kommunen.

De flesta bostäderna ska uppföras fram till 2035, då Täby kommuns bostadsåtagande som avtalats fram inom Sverigeförhandlingen ska verkställas. Det ställer krav på välfärdstjänster såsom förskolor och skolor, kulturutbud, idrottsanläggningar och annan kommunal service och infrastruktur.

Antalet invånare i hela kommunen kan antas växa till runt 100 000 till 2035 varav ca 40 000 kan förväntas bo i stadskärnan. Fram till 2050 finns flera osäkerhetsfaktorer och befolkningstillväxten behöver följas för att tillgodose kommande och förändrade behov.



Foto: Olof Holdar

Bostadsutveckling

Nuläge

I hela Täby kommun finns nästan 27 000 bostäder. 52 procent av dessa finns i småhus och 48 procent i flerbostadshus. Inom planområdet finns drygt 8000 bostäder där merparten utgörs av lägenheter i flerbostadshus med bostadsrätt som upplåtelseform. De flesta bostäderna i stadskärnan är uppförda i modernistiska flerbostadshus under 1960- och 70-talen. Områden med småhus gränsar till eller finns i stadskärnans utkanter, med bebyggelse från 1950- och 70-talen och fram till idag. Det saknas bostäder i viss storlek och till en kostnad som unga vuxna klarar av att betala.

Det pågår planering, från mycket tidiga skeden till detaljplanläggning, för uppemot 10 000 nya bostäder i stadskärnan. De största sammanhängande planområdena är Roslags-Näsby och Täby park, med minst 7 500 nya bostäder.

Utveckling

Tillsammans med handel, service och ett rikt näringsliv utgör bostadsutvecklingen en viktig förutsättning för att nå en levande stadskärna. Fler boende i stadskärnan, med olika bakgrund, från flera åldersgrupper och med olika hushållssammansättningar, bidrar till ökad efterfrågan på ett varierat utbud av stadens innehåll under olika tider på dygnet och kan bidra till en

utvecklad kvällsekonomi och bredare och mer varierat serviceutbud.

Täby stadskärna kan utvecklas med uppemot 17 000 nya bostäder fram till år 2050. Nya bostäder ska uppföras som lägenheter i flerbostadshus med god tillgänglighet till kollektivtrafik, inom 1000 meter från station till Roslagsbanan.

Viss stadsradhusbebyggelse kan utvecklas i randområdena till befintliga småhusområden. Utöver pågående planering för uppemot 10 000 bostäder finns potential för ca 5 000 nya bostäder i närhet till Roslagsbanans stationer i stadskärnan och ca 2 000 nya bostäder längs med Enhagsvägen. För att bostäderna längs med Enhagsvägen ska ha god tillgång till kollektivtrafik behöver stråket förstärkas med tvärgående regional kapacitetsstark kollektivtrafik västerut och lokal busstrafik.

En variation av boendeformer, bostadsstorlekar och upplåtelseformer ska eftersträvas. Den politiska inriktningen anger att andelen hyresrätter bör vara 10 – 15 procent. Vård- och omsorgsboenden, trygghetsboenden, gruppboende och servicelägenheter behöver integreras i stadsbebyggelsen för att tillgodose behovet hos äldre och personer med funktionsnedsättning

(redovisas i kap Social omsorg). Stadskärnans närhet till högskolor och universitet och goda kollektivtrafikförhållanden gör att området lämpar sig för fler studentlägenheter och forskarbostäder.

Bostäder som ska medfinansiera transportinfrastruktur behöver prioriteras när det gäller genomförande. Fram till 2035 (då de bostäder som förhandlas i Sverigeförhandlingen ska vara inflyttningsklara) kommer utbyggnadstakten i stadskärnan att behöva ligga på i genomsnitt uppemot 800 bostäder per år. Därefter finns osäkerheter kring genomförande och utbyggnadstakt beroende på att nya och eventuella förhandlingar för transportinfrastruktur och bostäder kan ha påbörjats. Utveckling längs med Enhagsvägen kan exempelvis på lång sikt ingå i förhandling om tvärgående regional kapacitetsstark kollektivtrafik västerut.

Riktlinjer för fortsatt planering

- Bostäder ska planeras inom 1000 meter från Roslagsbanans stationer
- Enligt politiskt beslut ska inriktningen vara 10-15 procent hyresrätter
- En variation av bostadsstorlekar ska eftersträvas för att attrahera olika åldersgrupper och hushållstyper

Social omsorg

Nuläge

Personer som är 65 år eller äldre är i större utsträckning än yngre i behov av anpassade bostäder. De flesta äldre bor i det ordinarie bostadsbeståndet och de flesta önskar bo kvar hemma så länge som möjligt. För att som äldre kunna flytta till ett särskilt boende med stöd dygnet runt (vård- och omsorgsboende) krävs ett biståndsbeslut från kommunen.

Seniorbostäder och trygghetsbostäder utgör en del av det ordinarie bostadsbeståndet, men med den skillnaden att de riktar sig till seniorer, +55 år. Trygghetsboenden har ofta gemensamhetsutrymmen och tillgänglig personal vissa tider på dygnet.

Enligt socialstyrelsens krav ska gruppboende enligt LSS inte omfatta fler än sex personer som bor tillsammans. För servicebostäder medges boendegrupper för upp till 10-12 personer.

Utveckling

Befolkningsökningen kommer att generera ökad efterfrågan på bostäder inom social omsorg. Hemtjänst, hemsjukvård och service, som trygghetslarm och hemkörd mat, underlättar kvarboende i eget hem och är ett alternativ för många.

Framtidens vård- och omsorgsboenden bör integreras med övriga bostäder på kvartersnivå i stadsmiljön, så länge det är möjligt att anpassa lägenheterna och utemiljön efter speciella behov vad gäller tillgänglighet och behov av gemensamma ytor. Vård- och omsorgsboenden bör vara en del av stadsmiljön då närheten till stadens utbud och liv i sig är en kvalitet som många äldre värdesätter. För alla typer av omsorgsboenden är det viktigt att det inte skapas en institutionell miljö. Efterfrågan på lägenheter i vård- och omsorgsboende inom äldreomsorgen bedöms öka med ca 300 lägenheter fram till år 2050.



Foto: Olof Holdar

Behovet av övriga boendeformer inom social omsorg bör uppskattas årligen utifrån utbyggnadstakt och aktuella prognoser, så att antalet lägenheter svarar mot befolkningsökningen fram till år 2050. Utifrån dagens riktlinjer bedöms stadskärnans behov år 2050 uppgå till:

- Fyra nya LSS-gruppboenden (ca sex lägenheter per boende), 30 lägenheter totalt
- Tre LSS serviceboende (ca 11 lägenheter per boende), 30 lägenheter totalt
- Tre SoL gruppboende med särskild service (ca 10-12 lägenheter per boende), 30 lägenheter totalt

Riktlinjer för fortsatt planering

- Vid all planering ska behovet av offentlig service beaktas och utgå från aktuell lokal-försörjningsplan och funktionskrav för respektive verksamhet.
- Boenden för personer med särskilda behov bör beaktas och integreras i samtliga delområden för att främja socialt hållbara stadsdelar.

Arbete och näringsliv

Nuläge

Täby är en småföretagarkommun och en av Sveriges mest företagartäta kommuner. Kommunen rankas högt bland Sveriges kommuner vad gäller företagsklimatet och har ett högt nyföretagande. I kommunen finns idag ca 25 000 arbetstillfällen. Ca 10 000 av dessa finns inom Täby stadskärna, där flest arbetstillfällen finns i Täby centrum, följt av Roslags-Näsby och Åkerby industriområde (Kemistvägen). Huvudsakliga näringar i dessa områden är handel, företagstjänster, lättare tillverkningsindustri och partihandel samt vård och omsorg. Inom kontorsmarknaden finns en stor utvecklingspotential.

Täby stadskärna har ett strategiskt bra läge mellan Stockholms innerstad, Stockholms Universitet, Kungliga Tekniska Högskolan, Arlanda och Uppsala Universitet. Västerut finns de regionala stadskärnorna Kista-Sollentuna-Häggvik och Barkarby-Jakobsberg. Det geografiska läget, tillsammans med goda boendekvaliteter och tillgången till bra skolor och kommuninvånarnas höga utbildningsnivå, är viktiga faktorer för att företag ska etablera sig och växa här.

Utveckling

Fram till år 2040 ska hela Täby kommun öka antalet arbetstillfällen, till ca 40 000. Det är en gemensam vision som tagits fram inom samar-

betet Stockholm Nordost. Ett växande näringsliv ger fler invånare möjlighet att arbeta i närheten av bostaden och kan leda till ett minskat transportbehov. Ett jämnt förhållande mellan arbete och boende ska eftersträvas.

Befolkningsökningen genererar fler personer i arbetsför ålder och därmed en större grupp för näringslivet att anställa från. Stadskärnan kan utvecklas med 10 000 nya arbetstillfällen fram till 2040. Fram till 2050 bedöms ytterligare 5 000 arbetstillfällen kunna tillkomma.

För att uppnå fler arbetstillfällen i stadskärnan krävs en strukturomvandling mot ett mer kunskapsintensivt och tjänsteproducerande näringsliv i arbetsplatsintensiva verksamheter, som i sin tur förutsätter moderna och yteffektiva kontors- och verksamhetslokaler.

Lokaliseringsfaktorer för kontorsbebyggelse är bra kollektivtrafikläge, branschstruktur i området, ett brett utbud av handel och restauranger samt tillgång till moderna lokaler.

Det är också viktigt att stadskärnan hänger ihop med resten av kommunen och övriga regionen genom bland annat spårförbindelser till city och Arlanda samt ett sammanhängande vägnät för olika transportslag. För att utnyttja närheten till högskolor och universitet bör



Foto: Olof Holdar

stadskärnan utvecklas med filialer till dessa högskolor och universitet.

Stadskärnan ska kompletteras med många bostäder, fler parker och offentliga verksamheter, vilket innebär att markytorna är begränsade och måste användas effektivt, i första hand för verksamheter i kontorsbebyggelse.

Mark för ett växande näringsliv föreslås i den blandade stadsbygden och i kombination med exempelvis offentlig service i bra skyltlägen. I Åva-Tibbleområdet reserveras ytor för kontorsbebyggelse som kan lokaliseras i närheten av utbildningskluster, med god kollektivtrafiktillgänglighet och närhet till service och bostäder.

Bebyggelseutveckling för verksamheter, som inte bör eller får blandas med bostäder, reserveras längs med E18, där god framkomlighet och tillgänglighet till vägnätet kan säkerställas men där det bullerutsatta läget gör det komplicerat att planera för bostäder. Hit kan även störande verksamheter såsom drivmedelsstationer omlokaliseras.

Riktlinjer för fortsatt planering

- Styr framtida intressenter och etableringar av kontorsfastigheter till reserverade områden för verksamheter, till stadsstråken och tillsammans med offentlig service
- Satsa på Åva-Tibbleområdet som kluster för verksamheter inom utbildning och högre forskning
- Möt företagets behov genom att planlägga för flexibla lokaler



Kommunikationer

Gator för fordonstrafik

Nuläge

Genom centrala Täby går E18 som är nordostsektorns infartsled till Stockholm. Under rusningstid är E18 hårt belastad med köbildning - framförallt vid trafikplatserna. Huvudvägnätet för kommunala vägar utgörs av Enhagsvägen, Bergtorpsvägen, Centralvägen, Stora Marknadsvägen och Stockholmsvägen. Under vissa tider på dygnet uppstår köbildningar i vissa delar av huvudvägnätet.

Utveckling

Fler boende och verksamheter i kommunen kommer generera mer trafik, vilket kommer att förvärra kösituationen i vissa delar av vägnätet. Rusningstiden kommer att starta tidigare och pågå under längre tid jämfört med idag.

Huvudgatorna i stadskärnan har potential att omvandlas till stadsgator, där bebyggelse och gata bildar en helhet. Mer plats behöver ges till gående och cyklister så att dessa trafikslag blir attraktiva alternativ till bilen. Gatorna ska ha tydligare prioritet för olika trafikslag. Detta innebär exempelvis att gaturummen ska vara tydligt utformade så att de hjälper trafikanter att exempelvis hålla lämplig hastighet. Stadsgatorna ska ha trädplanteringar eller andra gröna inslag. Det lokala gatunätet ska vara finmaskigt

med fler kopplingar för fordonstrafik i östvästlig riktning. På de gator som pekats ut som viktiga stråk för kollektivtrafik, ska kollektivtrafiken prioriteras för att säkerställa god framkomlighet. De barriärer som E18 och huvudgatorna i stadskärnan utgör minskas genom fler tunnel- eller broförbindelser, både för alla trafikslag och med särskilda förbindelser för enbart gång- och cykeltrafik.

För att skapa ett mer finmaskigt gatunät och avlasta Stora Marknadsvägen förlängs Gustaf Bergs väg till Åkerbyvägen vidare mot Stockholmsvägen och Kemistvägen till Stockholmsvägen. Gustaf Bergs väg föreslås omvandlas till stadsgata där gående och cyklister ges stort utrymme tillsammans med kollektivtrafik. Trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter ska säkerställas. En öppning av Gustaf Bergs väg skapar ett mer finmaskigt och robust gatunät. Samtidigt blir gatan ett attraktivt alternativ för trafiken till och från Täby centrum trots en utformning för låga hastigheter, med höga trafikflöden som följd. Det kommer att krävas vidare utredning kring utformning av Gustaf Bergs väg. Kemistvägen omvandlas till stadsgata med god framkomlighet och trafiksäkerhet för gående och cyklister.

En ny gata föreslås under E18 som knyter samman Nytorp med Täby park. Det skapar ett gent

Transportrum

Gatan har en renodlad transportfunktion för fordonstrafik och oskyddade trafikanter separeras från fordonstrafik. Oskyddade trafikanter korsar gatan planskilt. Kollektivtrafik och fordonstrafik ska ha hög framkomlighet.

Integrerat transportrum

Gatan utgör i första hand en transportfunktion för fordonstrafik och oskyddade trafikanter har möjlighet att färdas längs gatan och korsa den vid övergångsställen, vanligen vid korsningspunkter. Kollektivtrafiken ska ha hög framkomlighet.

Mjuktrafikrum

Gatan utvecklas till stadsgata och tillgodoser alla trafikanternas behov av att färdas längs och tvärs gatan. På dessa gator samspelar fordonstrafik och oskyddade trafikanter. Olika typer av gupp och avsmalningar kan användas för att säkerställa både oskyddade trafikanters säkerhet och kollektivtrafikens framkomlighet.

Integrerat frirum

Gatan utvecklas till stadsgata där oskyddade trafikanter har hög prioritet och där fordonstrafiken har begränsade möjligheter att ta sig fram. Gångfartsgata är ett exempel på integrerat frirum. Hastigheten är låg och gatan kännetecknas av rörelse, butiker och offentliga rum.

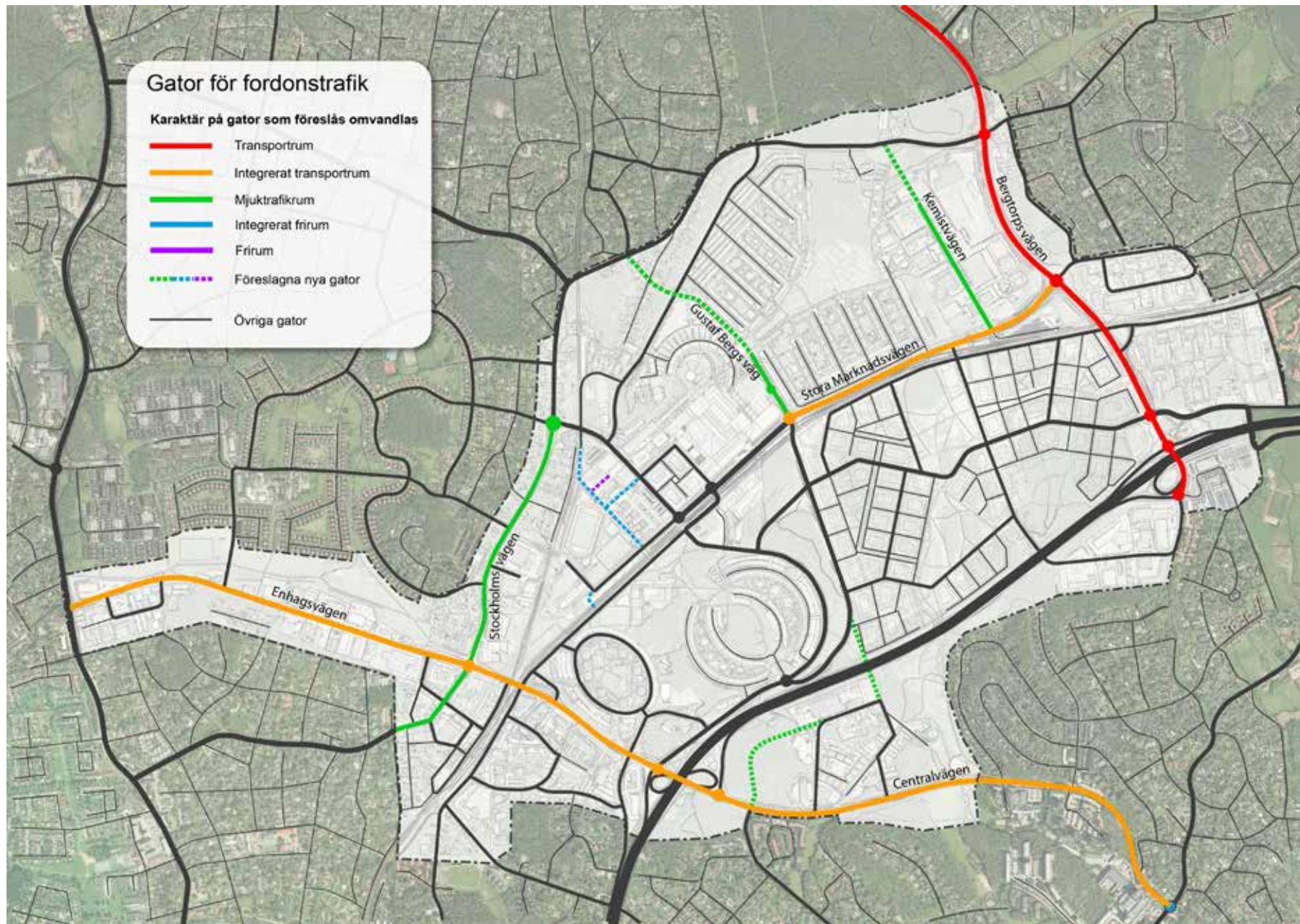
Frirum

Gatan är enbart avsedd för oskyddade trafikanter och fordonstrafik är inte tillåten. Oskyddade trafikanter har hög prioritet och gatan kännetecknas av rörelse, umgänge och offentliga platser.

Gator för fordonstrafik

Karaktär på gator som föreslås omvandlas

- Transportrum
- Integrerat transportrum
- Mjuktrafikrum
- Integrerat frirum
- Frirum
- Föreslagna nya gator
- Övriga gator



stråk för kollektivtrafik mellan Näsby Park och Täby centrum. För att möjliggöra ny bebyggelse strax söder om trafikplats Roslags-Näsby föreslås en ny lokalgata i korsningen med Nytorpsvägen som förbinder det nya området med Centralvägen.

Biblioteksgången föreslås förlängas söderut och landa vid en ny platsbildning och lokalgata vid nuvarande Tibblevallen.

Från Östra Banvägen föreslås en ny koppling för fordonstrafik under Roslagsbanan för att angöra Åva-Tibbleområdet. En omvandling av Åkerbyvägen till stadsgata behöver utredas vidare.

Möjligheten att utveckla den befintliga passagen mellan Pentavägsområdet och Åva-Tibble för fler trafikslag behöver studeras i samband med planläggning av Pentavägsområdet.

Den redan nu planerade utvecklingen i Täby, enligt gällande översiktsplan, och i resten av länet kommer att innebära ökad trafikmängd och kapacitetsproblem i stadskärnan. Exempelvis kommer trafiken på Bergtorpsvägen och Centralvägen ett vardagsmedeldygn att öka med ca 20 procent. Störst ökning kan ses på Täby allé, där trafiken mer än fördubblas jäm-

fört med idag. Täby allé blir en attraktiv resväg för trafiken som ska till och från Täby centrum och till Täby park. På E18 beräknas trafiken att öka med mellan 25-30 procent under ett vardagsmedeldygn jämfört med idag. Det innebär ökad köbildning och att rusningstiden sprids över tid. Den ökade trafiken gör att åtgärder i det befintliga vägnätet och i korsningspunkter behöver utredas vidare. Tillsammans med de nya gatorna ska detta se till att fordonstrafiken får en acceptabel framkomlighet i stadskärnan.

Riktlinjer för fortsatt planering

- Gatunätet i stadskärnan struktureras om med tydliga prioritetsordningar för de olika trafikslagen
- Utveckla ett mer finmaskigt gatunät med fler kopplingar i östvästlig riktning för ett mer orienterbart och robust trafiksystem
- Identifiera och hastighetssäkra korsningar och passager där oskyddade trafikanter korsar fordonstrafik



Edvall Arkitekter

Gångtrafik

Nuläge

I stadskärnan är gående separerade från fordonstrafik på gång- och cykelbanor, som antingen är friliggande intill gatorna eller i särskilda grönstråk. Ofta sammanfaller gångvägnätet med cykelvägnätet. Stadskärnan består av flera barriärer för gående, både trafikleder och spårområden men också genom nivåskillnader som gör det otillgängligt och svårt att orientera sig. Gående leds ner i tunnlar som kan upplevas som otrygga.

Utveckling

Som gående ska det vara tryggt, säkert, tillgängligt och lätt att orientera sig i Täby stadskärna. Gångvägnätet ska vara finmaskigt och det ska vara enkelt att hitta även utan skyltning. Det offentliga rummet ska vara väl upplyst och stadsmiljön ska upplevas som attraktiv för såväl vistelse som rörelse.

Staden ska vara tillgänglig och trygg för alla invånare och det är därför viktigt att i planeringen arbeta med tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning och med ett ökat barnperspektiv, exempelvis genom barnkonsekvensanalyser. Även äldre perspektiv och sociala perspektiv är viktiga i planeringen. Platser där

många oskyddade trafikanter korsar fordonstrafik behöver få ökad trafiksäkerhet genom exempelvis hastighetssäkring eller planskilda korsningsmöjligheter.

Riktlinjer för fortsatt planering

- Utveckla ett finmaskigt, tryggt och tillgängligt gångvägnät
- Identifiera och hastighetssäkra korsningar och passager där oskyddade trafikanter korsar fordonstrafik
- Säkerställ tydlig skyltning för gående och cyklister



Foto: Olof Holdar

Cykeltrafik

Nuläge

Cykelvägnätet i stadskärnan är huvudsakligen uppbyggt för ett resande i nordsydlig riktning och det saknas kopplingar i östvästlig riktning. Cykelbanorna är mestadels friliggande och ytan samsas ofta med gående. Barriärer i form av Roslagsbanan, trafikleder och nivåskillnader underlättar inte för cyklister att orientera sig och att ta sig fram. Gång- och cykelvägnätet leds ofta ner i tunnlar vilket kan skapa en känsla av otrygghet och gör det svårare att orientera sig.

Utveckling

Cykelvägnätet bör skapa förutsättningar för att fler ska välja att resa med cykel, både för lokala och regionala resor. Cykelvägnätet ska fungera både för de som arbetspendlar och för de som cyklar till skolan eller cyklar på fritiden. Det ska vara lätt att välja cykel och hela resan ska fungera från start till mål.

Gatunätet i stadskärnan ska struktureras om med tydlig prioritet för olika trafikslag, vilket för cykeltrafik innebär tydligare passager och korsningspunkter mellan cykel och motorfordon. Längs huvudgatorna i stadskärnan ska cyklisterna separeras från fordonstrafik och från gående, vilket för cykeltrafik innebär tydligare

utformningskrav vid passager och korsningspunkter mellan cykel och motorfordon.

Vid viktiga målpunkter, framförallt kollektivtrafikstationer, ska det planeras för väderskyddade cykelparkeringar med goda låsmöjligheter. Antalet cykelparkeringar per påstigande vid kollektivtrafikstationer ska följa Trafikförvaltningens rekommendationer och riktlinjer. Cykelparkeringarna ska vara väl synliga, lättåtkomliga och utformas till trygga platser med god belysning. Det ska vara möjligt att kunna ladda sin elcykel på strategiskt viktiga platser. Det ska vara enkelt att cykla till kollektivtrafikstationer, låsa fast sin cykel och resa vidare med kollektivtrafik.

Cykelrum i markplan eller andra lösningar som förenklar för cyklister ska ingå i tidiga planeringskedan för bostäder, arbetsplatser och fritids- och idrottsanläggningar.

Riktlinjer för fortsatt planering

- Skapa ett finmaskigt nät för cykel som gör det enkelt att cykla i Täby
- Separera gående och cyklister i de mest trafikerade stråken (stråk med mer än 200 cyklister och 200 gående per timme ska separeras)

- Vid viktiga målpunkter, stationer och hållplatser ska det finnas trygga, väderskyddade cykelparkeringar med goda låsmöjligheter



Foto: Olof Holdar

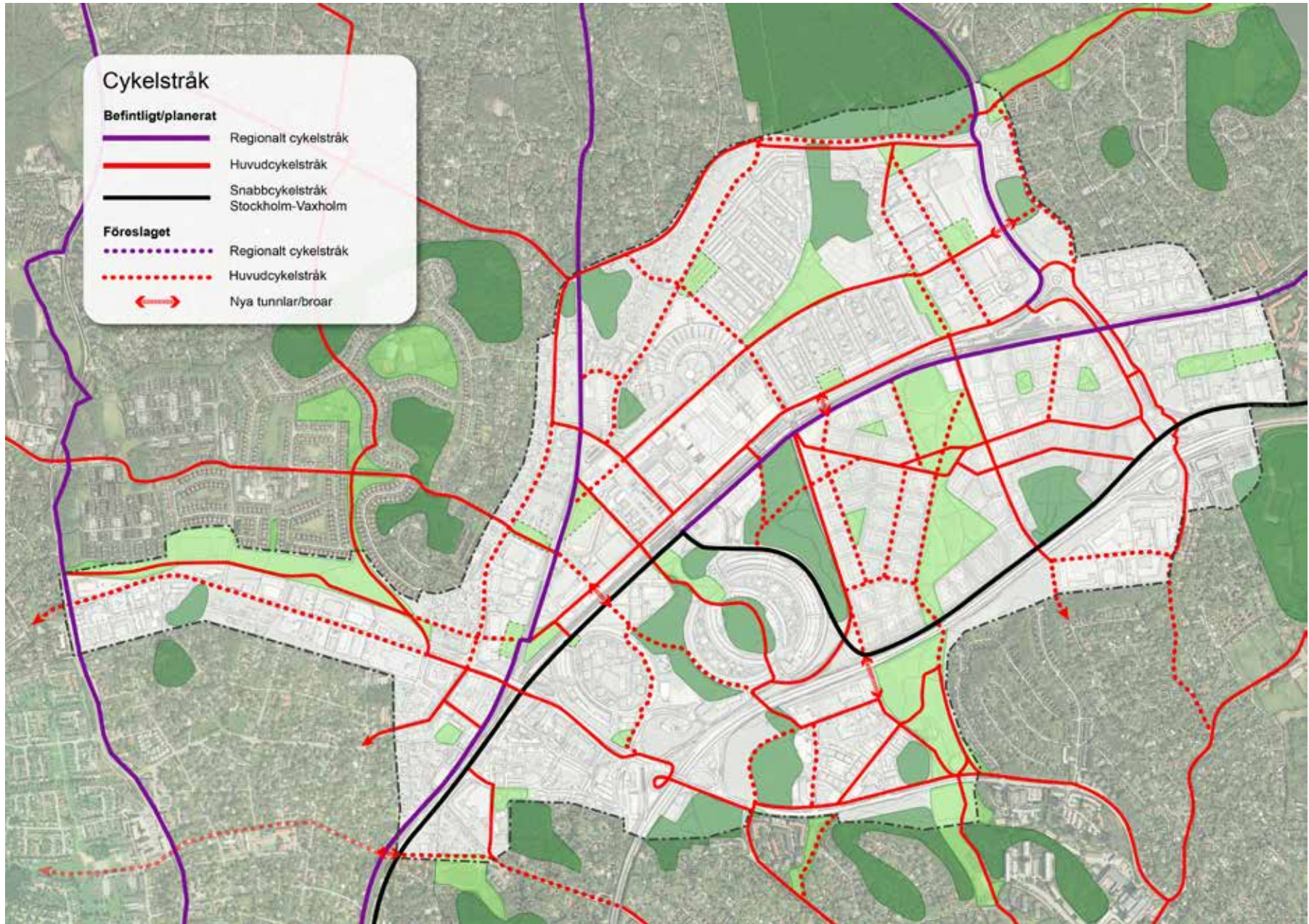
Cykelstråk

Befintligt/planerat

-  Regionalt cykelstråk
-  Huvudcykelstråk
-  Snabbcykelstråk
Stockholm-Vaxholm

Föreslaget

-  Regionalt cykelstråk
-  Huvudcykelstråk
-  Nya tunnlar/broar



Kollektivtrafik

Nuläge

Stommen i Täbys kollektivtrafik utgörs av Roslagsbanan. Den pågående dubbelspårsutbyggnaden bidrar till ökad kapacitet och turtäthet. Med den tillväxt som Täby och nordostsektorn står inför krävs att både den regionala och den lokala kollektivtrafiken utvecklas, inte minst i öst-västlig riktning inom den norra regionhalvan, där andelen resor med bil är mycket stor och där det saknas kapacitetstark kollektivtrafik.

Utöver Roslagsbanans stationslägen finns befintliga bytespunkter och stationslägen som har en särskilt viktig roll i kollektivtrafiksystemet. Täby centrum utgör en viktig bytespunkt mellan Roslagsbanan och lokal busstrafik till kommunens olika delar. Roslags-Näsby station är en viktig bytespunkt mellan Roslagsbanans två grenar. Här finns emellertid inga bytesmöjligheter till buss. På E18 trafikerar både stom-, direkt- och lokalbussar från Täby och nordostkommunerna. Trafikplats Roslags-Näsby är idag en viktig bytespunkt för stom- och lokalbusstrafik.

Utveckling

Gatorna i stadskärnan behöver en tydlig struktur och prioriteringsordning mellan trafikslagen.

E18, Bergtorpsvägen, södra delen av Stockholmsvägen, Attundavägen och Boulevarden i Täby park är särskilt viktiga stråk för kollektivtrafik där kollektivtrafiken ska ha hög framkomlighet genom att prioriteras. I dessa stråk kan det vara aktuellt med kollektivtrafikkörfält eller annan typ av prioritet för kollektivtrafik i korsningspunkter.

Framtida stråk för tvärgående kapacitetstark kollektivtrafik kan utvecklas längs med Enhagsvägen och Centralvägen mot antingen Täby centrum eller Näsbypark. Stråken har tre olika alternativ från Roslags-Näsby och österut som behöver utredas vidare; mot Näsbypark och Roslagsbanans station med bytespunkt vid nuvarande trafikplats Roslags-Näsby, mot Täby centrum längs med Täby allé och via en ny bytespunkt för E18:s bussar samt mot Täby centrum genom Täby park och via en ny bytespunkt för E18:s bussar. Enhagsvägen och Centralvägen är också ett stråk för lokal kollektivtrafik.

Roslags-Näsby station och bytespunkten vid E18 kan utvecklas till viktiga kollektivtrafiknoder för resor i hela nordostsektorn och för byten mellan resor i det nord-sydliga och ett nytt öst-västligt stråk. Hur kollektivtrafiken fortsätter västerut och till vilken målpunkt behöver utredas vidare och samordnas med intelligen-










gande kommuner. Trafikslag behöver också studeras vidare. Det kan vara busstrafik i egna körfält (så kallad Bus Rapid Transit, BRT), spårvagn eller annan trafik.

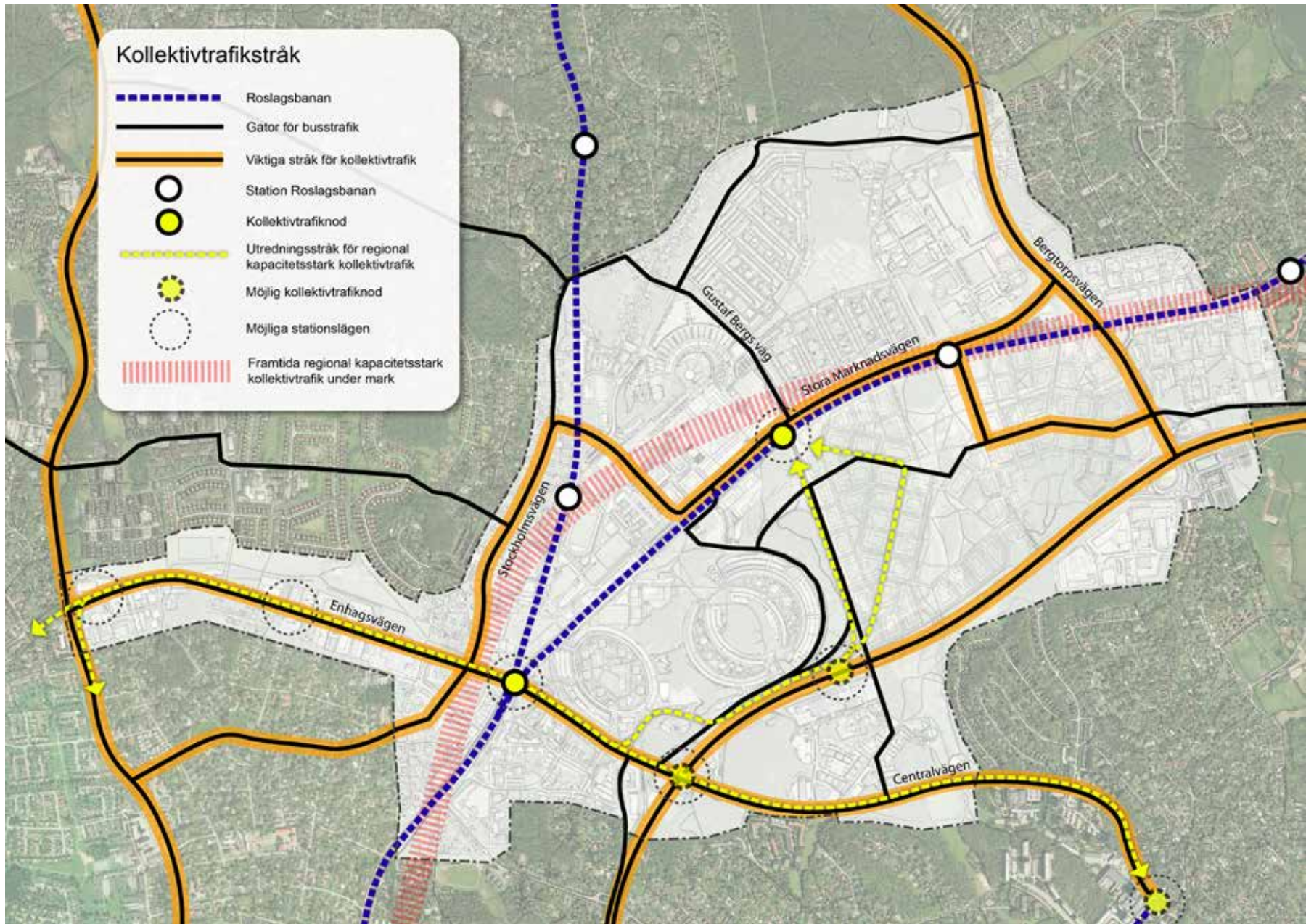
Delar av Täby allé kan utvecklas som ett centralt stråk för kollektivtrafik som förbinder Näsby park och Täby Park, med en ny tunnel under E18. Täby allé kan också vara en av flera möjliga stäckningar för regional kapacitetsstark kollektivtrafik för angöring intill Täby centrum station, liksom en alternativ sträckning genom Täby park. För att försörja sydvästra delen av Täby Park med god kollektivtrafik krävs en gen-



Foto: Olof Holdar

Kollektivtrafikstråk

-  Roslagsbanan
-  Gator för busstrafik
-  Viktiga stråk för kollektivtrafik
-  Station Roslagsbanan
-  Kollektivtrafiknod
-  Utredningsstråk för regional kapacitetsstark kollektivtrafik
-  Möjlig kollektivtrafiknod
-  Möjliga stationslägen
-  Framtida regional kapacitetsstark kollektivtrafik under mark



koppling för buss mot Täby centrums bussterminal. Ett gent stråk i kanten av Torrbacken kan ge god kollektivtrafikförsörjning av området, minska bilresandet och behöver utredas vidare. Lokal busstrafik kan också gå via Gustaf Bergs väg, som i förslaget förlängs till Åkerbyvägen, för att nå Täby centrums bussterminal.

Riktlinjer för fortsatt planering

- Prioritera framkomlighet för kollektivtrafik i utpekade stråk
- Utred olika kollektivtrafikstråk och stationslägen för tvärgående regional kapacitetsstark kollektivtrafik i stadskärnan
- Reservera plats längs Centralvägen och Enhagsvägen för framtida regional och lokal kollektivtrafik
- Utveckla en ny bytespunkt mellan buss och tåg vid Roslags-Näsby station

Godstrafik och leveranser

Nuläge

Täby centrum är ett av nordens största köpcentrum med 260 butiker, restauranger och kaféer. I Täby centrum finns närsjukhus, polis, bibliotek, simhall och annan samhällsservice. Till köpcentrumet sker leveranser i huvudsak via Täby allé vidare till Gustafs Bergs väg men en del leveranser sker också via Stora Marknadsvägen. Biblioteksgången används för leveranser till verksamheter längs gatan.

Utveckling

E-handeln ökar för varje år och det skapar nya transportmönster för leverans av varor och gods. Leveranserna sker närmare hemmet till närbutiker eller till andra utlämningsställen. Dessutom ökar leveranstrafiken i bostadsområden eftersom många leveranser sker fram till bostaden. Det är viktigt att säkerställa att gods- och leveranstrafiken kommer fram och inte fastnar i köer.

I Täby stadskärna ska gods- och leveranstrafiken ske i utpekade stråk och till särskilda platser för lastning och lossning. Konflikter mellan gods- och leveranstrafik och oskyddade trafikanter ska minimeras. I gaturummen ska det finnas tillräcklig yta reserverad för lastning

och lossning av gods. Kommunen ska verka för att leveranser samordnas eller att de styrs till särskilda tider, i syfte att minimera de negativa effekter som gods- och leveranstrafiken ger upphov till.

Riktlinjer för fortsatt planering

- Identifiera befintlig gods- och leveranstrafik och peka ut stråk och platser för styrning och samordning
- Identifiera åtgärder för att säkerställa näringslivets behov av leveranser och transporter i en trafiksäker miljö

Parkering

Nuläge

I stadskärnan finns ett stort utbud av parkeringsplatser för bil, både som markparkeringar, i parkeringsgarage och till viss del som gatuparkering.

I stadskärnan finns infartsparkeringar för bil vid Roslags-Näsby station och vid Galoppfältets station. De erbjuder sammanlagt ca 550 platser och är idag fullbelagda under vardagar. I dagsläget är de inte tids- eller avgiftsreglerade.

Täby kommun har en parkeringsstrategi som anger parkeringsnorm för ny bebyggelse. Genom grön resplan finns möjlighet att sänka parkeringsnormen om åtgärder genomförs för att minska parkeringsbehovet. För cykelparkering hänvisas till kapitlet om cykeltrafik.

Utveckling

För att stadskärnan ska utvecklas på ett hållbart sätt, där fler människor lever och verkar, krävs att ytorna i staden används effektivt. Konkurrensen om marken kommer att öka när stadskärnan utvecklas och förtätas. Ytor som torg, gröna platser och gator behöver frigöras från bilparkering. Utrymme för bilparkering kommer att behöva prioriteras ned. I brist på

yta krävs att parkering börjar regleras så att parkering i stadskärnan används effektivt.

Det kommer krävas nya flexibla parkeringslösningar som kan anpassas för framtida behov och krav och för framtida nya beteendemönster som delningsekonomin medför. Nya tekniska lösningar, som exempelvis förarlösa fordon, kommer också innebära minskat behov av parkeringsplatser i stadskärnan i framtiden.

Parkeringsutbud och regleringsform har stor inverkan på bilresandet. God tillgång till gratis parkering vid arbetsplats eller vid andra viktiga målpunkter underlättar resor med bil. För att stadskärnan ska utvecklas på ett hållbart sätt behöver parkeringen i stadskärnan börja styras på olika sätt genom exempelvis utbud, lokalisering och reglering. Bra förutsättningar för goda lösningar för bilparkering behöver integreras tidigt i planeringen. Ett exempel är att planera för verksamheter som har olika parkeringsbehov över dygnet, vilket skapar möjlighet att samutnyttja parkering. På så vis kan det totala parkeringsbehovet minska.

Kommunen ska fortsätta arbeta med låga parkeringsnormer i kollektivtrafiknära lägen, enligt gällande parkeringsstrategi. I stadskärnan ska tids- och avgiftsreglering av bilparkering

införas för att förhindra att bilar står parkerade längre tidsperioder i centrala lägen under attraktiva tider. Ekonomiska styrmedel kan då bidra till att trafik som uppstår genom att cirkulera runt i stadskärnan för att hitta en parkeringsplats minskar.



Kommunen ska stödja en utbyggnad av bilpooler i samband med planering för bostäder och verksamheter.

I stadskärnan ska boende- och arbetsplatsparkering i första hand anordnas på kvarter-smark i parkeringshus eller i garage, beroende på parkeringszon, och infogas i stadsbilden. Parkeringshus möjliggör samutnyttjande av parkering och flexibel användning om och när parkeringsbehovet ändras. Med publika lokaler i bottenvåning och med god utformning kan parkeringshus vara ett tillskott i stadsmiljön. Parkeringshus bygger på att fastighetsägarna gemensamt kan lösa sina parkeringsbehov utanför sina fastigheter genom avtal. Behov av parkering samt parkeringshus som lösning behöver utredas vidare.

Besöksparkering ska anordnas på kvartersmark. Besöksparkering till mindre butiker och verksamheter i bottenvåningar kan i vissa fall anordnas som gatuparkering, vilket kommunen bedömer lämpligheten för från fall till fall. Parkering för personer med funktionsnedsättning ska i första hand ske på kvartersmark, men kan i vissa fall lösas som gatuparkering i närhet till vissa viktiga servicefunktioner.

Då stadskärnan utvecklas ökar konkurrensen om marken i de mest centrala lägena. För att

säkerställa effektiv användning av befintliga infartsparkeringar i stadskärnan bör dessa tids- och avgiftsregleras. Utveckling av lokal kollektivtrafik och goda gång- och cykelmöjligheter till Roslagsbanans stationer kan, tillsammans med alternativa lägen för infartsparkering vid Roslagsbanans stationer utanför stadskärnan, möjliggöra att infartsparkeringarna i stadskärnan på sikt kan avvecklas och marken användas mer effektivt.

Elbilar ska kunna laddas på strategiskt viktiga platser.

Riktlinjer för fortsatt planering

- Påbörja tids- och avgiftsreglering i stadskärnan
- Planera för parkering i stadskärnan efter riktlinjerna i respektive parkeringszon

Parkeringszon 1

I de mest centrala delarna, i direkt anslutning till station (närmare än 500 m till Roslagsbanans stationer) och där utbudet av service är stort, kan bilfritt boende med tillgång till bilpool prövas som pilotprojekt och formerna för det behöver utredas vidare. Parkeringshus med publika lokaler i bottenvåningar prövas i de centrala delarna där avståndet till Roslagsbanans stationer är mindre än 500 m. Parkeringshus som parkeringslösning behöver utredas vidare.

Parkeringszon 2

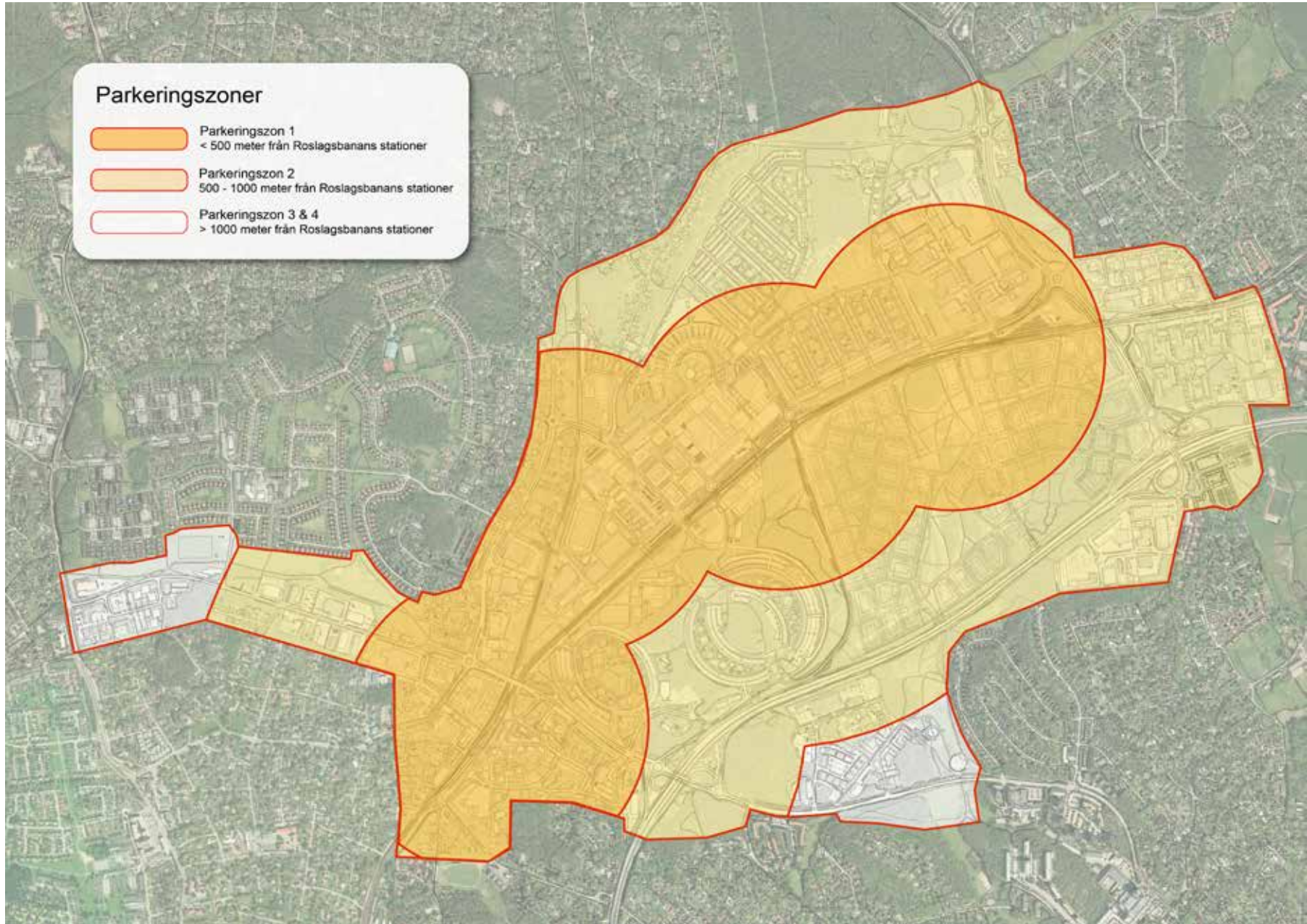
I områdena som ligger mer än 500 m från Roslagsbanans stationer prövas också parkeringshus. Parkering i garage kan prövas i områden med låg potential till samutnyttjande, som i områden med enbart bostäder eller enbart arbetsplatser.

Parkeringszon 3 & 4

I de områden som ligger mer än 1000 m från Roslagsbanans stationer prövas mindre parkeringshus där potentialen till samutnyttjande är lågt.

Parkeringszoner

-  Parkeringszon 1
< 500 meter från Roslagsbanans stationer
-  Parkeringszon 2
500 - 1000 meter från Roslagsbanans stationer
-  Parkeringszon 3 & 4
> 1000 meter från Roslagsbanans stationer



Ekosystemtjänster

Nuläge

Stadskärnan får mycket av sin kvalitet från befintliga ekosystemtjänster och drar direkt nytta av dem i form av exempelvis vattenrening, rekreativa värden, hälsofrämjande grönska, svalka och skugga.

Utveckling

Utvecklingen av stadskärnan ska ta hänsyn till de ekosystemtjänster som finns i området. Bebyggelseutvecklingen ska anpassas efter de områden som har särskilt viktiga, och innehåller flera olika, ekosystemtjänster. Befintliga, äldre naturområden ska till stor del bevaras och spridningssambanden ska stärkas genom gröna stråk för att säkerställa den biologiska mångfalden.

I utvecklingen behöver ekosystemtjänsterna värnas, utvecklas och stärkas genom att tillskapa områden för ekosystemtjänster samt utveckla de befintliga tjänsterna genom till exempel rätt skötsel. Så långt som möjligt ska naturbaserade lösningar väljas för exempelvis dagvattenrening, översvämningshantering, luftrening, svalka och bullerdämpning.

Riktlinjer för fortsatt planering

- Ekosystemtjänster i området ska värnas, utvecklas och stärkas
- Gröna värden ska tillskapas på såväl kvartersmark som allmän platsmark med hänsyn till sociala värden, biologisk mångfald och klimatanpassning

Ekosystemtjänsterna i Täby stadskärna har kartlagts (Sweco 2016). Kartan på motsatt sida visar var i stadskärnan det finns ekosystemtjänster idag.

Kartan pekar ut särskilt viktiga mångfunktionella ytor som innehåller samtliga fyra kategorier ekosystemtjänster. Dessa ytor har bedömts som särskilt bevarande- och utvecklingsvärda. Även områden med enstaka ekosystemtjänster kan hysa stora värden och ska beaktas i kommande utveckling.




Ekosystemtjänster är de nyttigheter som jordens ekosystem ger oss människor i form av mat, vatten och luftrening, pollinering, bullerdämpning, skydd mot översvämningar, friluftsliv och mycket mer. Det är de tjänster vi får gratis men som också är förutsättningar för vår överlevnad och vårt välbefinnande.

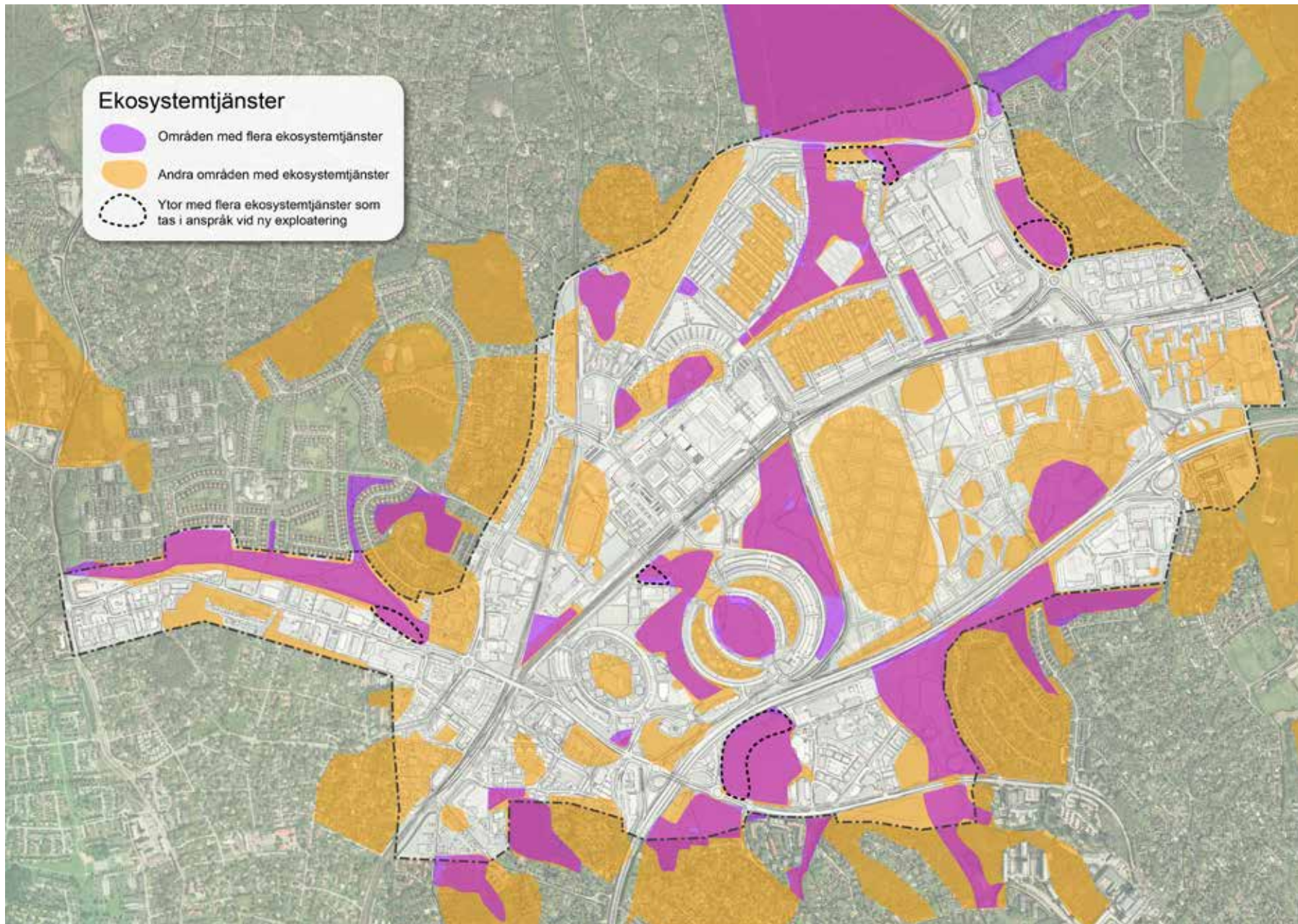
Det finns fyra kategorier av ekosystemtjänster:

- försörjande
- kulturella
- reglerande
- stödjande.

Biologisk mångfald är en försörjande ekosystemtjänst och lägger grunden för de flesta andra ekosystemtjänster. Biologisk mångfald är en förutsättning för fungerande pollinering, vattenrening, skadedjursreglering och för flera kulturella ekosystemtjänster såsom upplevelsevärden och estetiska värden i naturen. Den biologiska mångfalden som helhet utgör även en försäkring som möjliggör att funktioner och processer kan upprätthållas efter en störning.

Ekosystemtjänster

-  Områden med flera ekosystemtjänster
-  Andra områden med ekosystemtjänster
-  Ytor med flera ekosystemtjänster som tas i anspråk vid ny exploatering



Grönstruktur

Nuläge

Olika typer av gröna områden som parker, naturområden, större strövområden, alléer, villaträdgårdar och bostadsgårdar bildar tillsammans grönstrukturen. Grönstrukturen bidrar till ett rikt och hälsosamt stadsliv och behöver kunna möta den växande befolkningens behov. Den kan delas in i olika kategorier beroende på storlek och funktion, från grönkilarna Rösjö-, Angarn- och Bogesundskilen på regional nivå, till parker, naturparker eller grönstråk på lokal nivå.

Utveckling

I Täbys stadskärna ska det vara lätt att ta sig till och vistas i naturen och i parkerna. I takt med

att stadskärnan förtätas ska befintliga parker och grönstråk bevaras och utvecklas och nya skapas för att säkerställa god livskvalitet och hälsa.

Tydliga och sammanhängande gröna stråk behöver utvecklas för att göra det attraktivt för människor att röra sig till fots eller med cykel i stadskärnan. De gröna stråken ska binda samman grönstrukturen och göra det lättare att ta sig ut till de stora regionala grönkilarna och de större strövområdena.

Mellan vissa områden, särskilt i öst-västlig riktning, saknas det sammanhängande grönstråk. Fyra grönstråk är särskilt betydelsefulla att



Gröna stadsstråk är stråk i stadsmiljö, där man kan röra sig tryggt och säkert i en rekreativ, grön miljö. Framtida Biblioteksgången är ett exempel på ett grönt stadsstråk. Ett grönt stadsstråk kan till exempel binda samman två parkstråk för att möjliggöra för människor att röra sig i trygga gröna miljöer. De gröna stadsstråken är också viktiga för ekosystemtjänster, bland annat kulturella genom att erbjuda mötesplatser, möjlighet till aktivitet och plats för rekreation och vila.

Parkstråk är stråk som går igenom en parkmiljö, där det finns gång- och/eller cykelvägar som möjliggör för människor att röra sig på ett lätt sätt. Parkstråken har ofta höga rekreativa värden. Grönstrukturen inom stadskärnan bryts av flera barriärer; E18, Roslagsbanan, Centralvägen och Bergtorpsvägen. Vissa grönområden är också svårtillgängliga och bullerstörda.

Parker kategoriseras i fyra typer efter funktion och storlek; stadsparker, stadsdelsparker, grannskapsparker och fickparker. Kategorierna fyller olika behov och bidrar tillsammans till en övergripande struktur av parker i kommunen.

Naturparker utgörs av planlagd naturmark, ofta med rekreativa värden. Naturparkerna är en viktig del av den sammanlagda grönstrukturen, då de är av värde för både människor, djur- och växtliv.

Regionala grönkilar har betydelse för hur den biologiska mångfalden upprätthålls i regionen, då de är viktiga för växters och djurs spridningssamband. De är också viktiga för det rörliga friluftslivet och utgör tysta rekreativmiljöer i anslutning till tät stadsbygd.

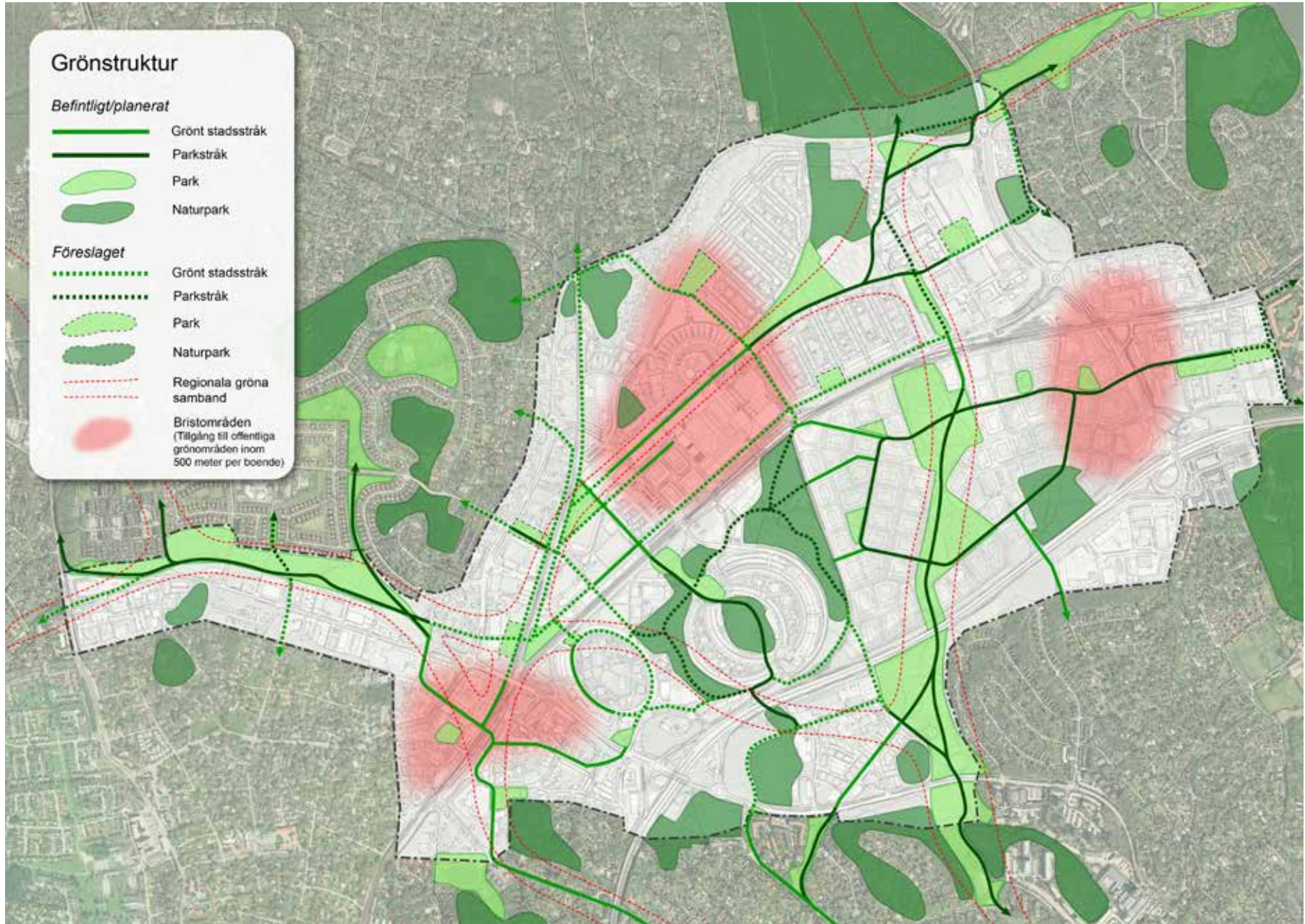
Grönstruktur

Befintligt/planerat

- Grönt stadsstråk
- Parkstråk
- Park
- Naturpark

Föreslaget

- Grönt stadsstråk
- Parkstråk
- Park
- Naturpark
- Regionala gröna samband
- Bristområden
(Tillgång till offentliga grönområden inom 500 meter per boende)



utveckla då de både binder ihop grönstrukturen i en större skala och kopplar ihop olika grönområden inom stadskärnan:

- Ett nord-sydligt stråk mellan Stolpaskogen och Centralparken, via Täby parks stadspark och vidare mot Stora Värtans strandpromenad
- Ett nordöstligt-sydvästligt stråk mellan Stolpaskogen och Roslags-Näsby via Åkerbyparken och Biblioteksgången och vidare söderut
- Ett öst-västligt stråk mellan Stora Värtan och Enhagsparken via Centralparken och Näsbydal vidare mot Rösjökilen
- Ett öst-västligt stråk mellan Rösjökilen och Värtan via Enhagsparken och Roslags-Näsby



Biblioteksgången som ett grönt stadsstråk



Exempel på hur Gustaf bergs väg kan utvecklas som ett grönt stadsstråk

Parker i stadskärnan utgör offentligt tillgängliga ytor som har vistelsekvaliteter, även kallade friytor. En analys av mängden friyta när stadskärnan är utbyggd enligt planförslaget visar på 19 procent friyta i stadskärnan, inklusive en zon på 500 meter från stadskärnans gräns enligt planens geografiska avgränsning. Inom stadskärnan tillkommer nya fickparker, som inte ingår i analysen.

Mängden friyta per boende beräknas till 35 kvm per boende sett till hela stadskärnan. I jämförande analyser i andra kommuner har en mängd på 15 procent friyta respektive minst 10 kvm per boende bedömts som tillräckligt för att uppnå god tillgång.

Analysen visar därmed att planförslaget bidrar till en tillfredsställande mängd friyta i förhållande till tillkommande bebyggelse, befolkning och utveckling av parkmiljöer.

Ser man till enskilda områden inom stadskärnan finns brister i form av tillgång till parker, så som kring Roslags-Näsby och gamla Attundafältet i Täby centrum. I dessa områden är mängden friyta inom 500 meter mindre än 10 kvm per boende. Här är det viktigt att planera för exempelvis nya fickparker, stora bostadsgårdar och tillgång till andra gröna ytor inom kvarteren. Även Bergtorps och Viggbyholms

verksamhetsområden har en sämre friytetillgång jämfört med andra delar av stadskärnan. Kvaliteten på befintliga och nya parker behöver vara hög för att klara en intensiv användning.

Riktlinjer för fortsatt planering

- Utveckla nya parker i stadsbygden för att säkerställa att alla människor har tillgång till park eller natur i stadskärnan i enlighet med gällande parkpolicys riktlinjer

- Utveckla olika typer av parker och offentliga rum för att skapa en mångfald av ytor som möter den växande befolkningens behov
- Utveckla de grönstråk som binder samman stadskärnans grönstruktur med den regionala grönstrukturen i grönkilarna



Foto: Olof Holdar

Förskolor och skolor

Nuläge

I stadskärnan finns i dagsläget nära 20 förskolor samt ett 10-tal grundskolor. Samtliga förskolor och de flesta grundskolorna drivs i privat regi. I stadskärnan finns även majoriteten av Täbys gymnasieskolor. Ett samverkansavtal mellan kommunerna i Stockholms län gör det möjligt för elever att söka och få plats på gymnasieskolor i hela länet. Täbys gymnasieskolor är populära alternativ för elever från andra kommuner.

Utveckling

Behovet av nya förskolor, grundskolor och gymnasieskola ska prioriteras i planeringen och tillgodoses i takt med att nya områden byggs ut. Möjligheten att inrymma skolor och förskolor i nya stadsutvecklingsområden ska alltid utredas. Behovet ska utgå från kommunens lokal-försörjningsplan. Utvecklingen av skolor och förskolor bygger på ett nära samarbete mellan kommunorganisationen och privata aktörer.

Behovet utifrån dagens prognoser bedöms uppgå till ca 2 000 förskoleplatser, 3 000 grundskoleplatser och 750 gymnasieplatser då stadskärnan är fullt utbyggd år 2050. Utifrån hur dagens pedagogiska verksamhet är organiserad innebär detta:

- 20 stora förskolor och/eller ökning av antalet platser i befintliga förskolor.
- Fyra stora grundskolor och/eller ökning av antalet platser i befintliga skolor.
- En större gymnasieskola alternativt en utvidgning av antalet platser inom de befintliga.

Planen föreslår platser där lokalisering av nya förskolor, grundskolor respektive gymnasieskolor bör utredas vidare, se kartan intill. Lämpliga lokaliseringar för fyra nya grundskolor finns på kommunal mark vid Enhagsparken/Enhagsvägen, Byängsparken/Stockholmsvägen, på Attundafältet och i området mellan Näsbydal och Grindtorp. För att klara behovet kommer



Foto: Olof Holdar

Förskolor och skolor

Befintliga/planerade

-  Grundskola
-  Gymnasieskola
-  Förskola
-  Öppen förskola

Föreslaget

-  Möjligt läge ny grundskola
-  Möjligt läge ny gymnasieskola
-  Möjlig utvidgning av befintlig verksamhet
-  Önskvärt läge ny förskola

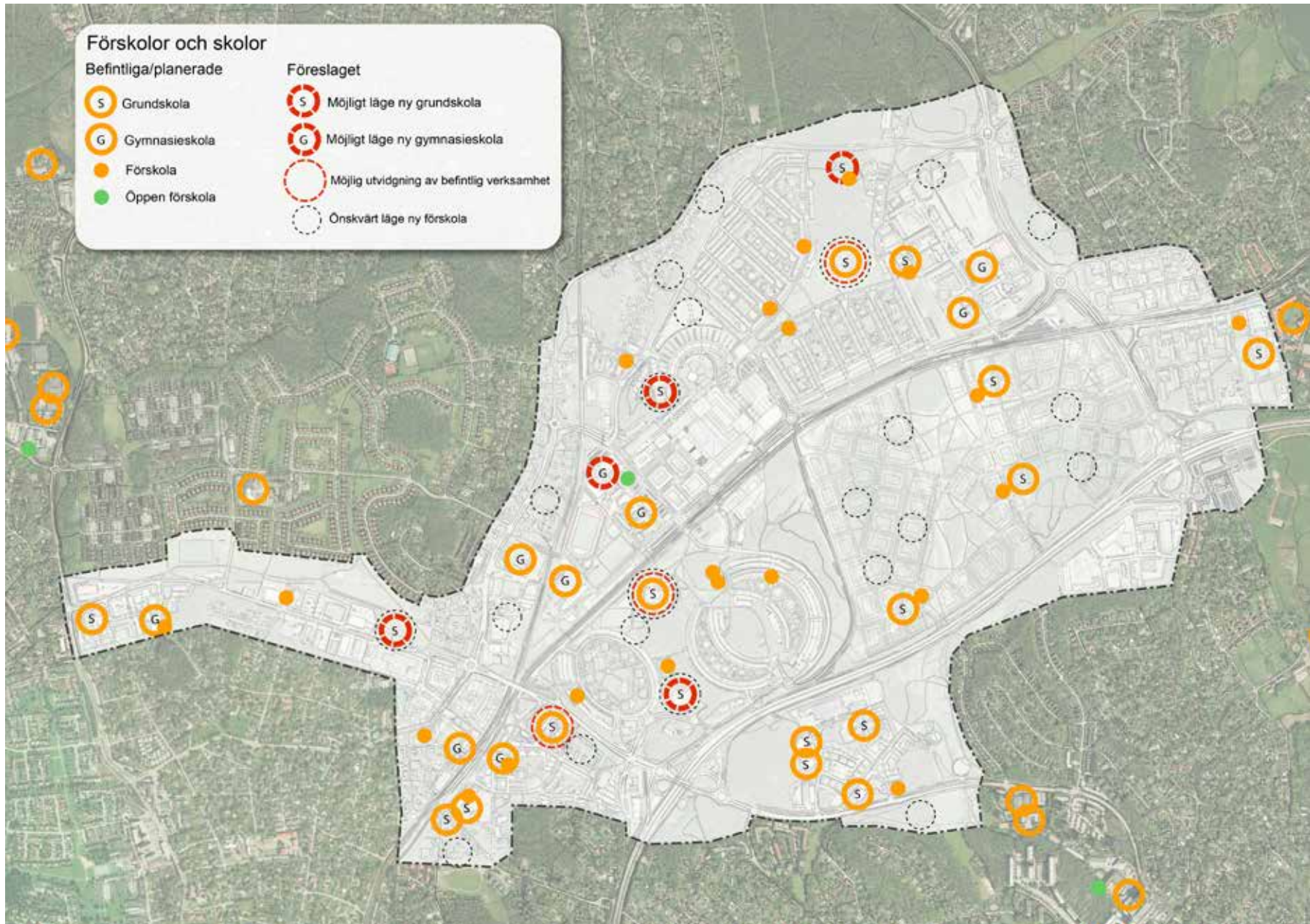




Foto: Olof Holdar

även kapacitetshöjningar behövas för de befintliga grundskolorna i stadskärnan. Varje grundskola ska kunna inrymma förskola.

Yteffektiva och samordnade lösningar för gymnasieskolorna med tillhörande idrottsfunktioner bör utredas vidare.

En efterfrågan på öppen förskoleverksamhet kan komma att uppstå då stadskärnan förtätas och det bör utredas vidare lämplig lokalisering för den typen av verksamhet.

Nya detaljplaner för skolor och förskolor ska vara flexibla så att byggnaderna och lokalerna kan användas för annan offentlig service i framtiden. Samtliga förskolor, grund- och gymnasieskolor ska integreras väl i stadsbebyggelsen och vara tillgänglighetsanpassade, såväl i inomhus- och utomhusmiljön som i den pedagogiska verksamheten.

För att Täby kommun fortsatt ska kunna erbjuda bra miljöer för barn krävs en medvetenhet kring den yta som förskolor och skolor behöver redan i det skede då stadsstrukturen och kvarterstorlekarna sätts.

För varje nytt stadskvarter där förskola planeras bör solstudier göras för att säkerställa att dagsljus når ner till gården. Boverkets riktvär-

den för bullernivåer om max 50 dBA ekvivalent ljudnivå dagtid för förskolors och skolors utemiljö som är avsedda för lek, rekreation och pedagogisk verksamhet ska uppfyllas. Vissa av platserna som planen föreslår för förskolor och skolor är idag bullerutsatta med nivåer över 50 dBA.

För att säkerställa godtagbara utemiljöer utifrån buller, partikelhalter och dagsljus måste de platser som föreslås för förskolor och skolor i detaljplaneskedet utredas vidare utifrån dessa aspekter.

Barn behöver trygga och säkra skolvägar. Att gå eller cykla till skolan ger positiva hälsoeffekter samtidigt som barnen tidigt lär sig ett hållbart resbeteende, som kan bestå i vuxen ålder. Området kring skolor och förskolor ska utformas utifrån barns behov av trafiksäkra miljöer. Planering av skolor och förskolor ska utgå från ett barnperspektiv.

Riktlinjer för fortsatt planering

- Platsbehov och utformningsfrågor ska utgå från aktuell lokalförsörjningsplan och funktionskrav för respektive verksamhet
- Grundskolor och förskolor bör ligga i anslutning till parker eller andra grönområden

- Grundskolor och förskolor bör lokaliseras jämnt inom stadskärna så att det finns möjlighet för de som så önskar att få sin omsorg/skola på gång- och cykelavstånd från hemmet Grundskolor, gymnasieskolor och övriga utbildningsinstanser ska lokaliseras i goda kollektivtrafiklägen
- Grundskolor bör uppföras i minst tre plan och förskolor i två plan för ett effektivt marknyttjande
- Barn ska ha trygga och säkra skolvägar för att möjliggöra resor till fots eller med cykel



Foto: Kristina Sahlén

Kultur, fritid och idrott

Nuläge

Kultur och idrott har en särställning i stadskärnan och bidrar i stor utsträckning till att området lever under dygnets olika tider. Utöver de stora idrottsanläggningarna i Åva-Tibbleområdet finns bland annat hall för racketsport och ett flertal kommunala lekplatser och ytor för spontanidrott. Planering pågår för en ny simhall och ett nytt tennishall.

Kulturskoleverksamheten erbjuder aktiviteter inom musik, konst och teater för barn och unga. Bibliotekshuset har en samlade funktion med flera verksamheter. Lokalen rustas för upp för fler och utökade verksamheter. Här finns också en fritidsgård som fungerar som en jämställd mötesplats för ungdomar i gymnasieåldern. Ytterligare en fritidsgård finns vid Åkerbyvägen. I Tibble gymnasium finns Tibble teater, där olika musik- och kulturevenemang arrangeras.

Utveckling

Täby kommun ska möjliggöra för barn och unga att ha en aktiv fritid. Det ska vara enkelt att ta del av idrott och kultur i stadskärnan. Platser och lokaler där människor kan träffas och uppleva saker tillsammans kommer alltid att behövas. Om såväl kulturverksamheter, mötesplatser för alla åldrar som fritidsgårdar och bibliotek, samt planer och hallar för idrott finns

samlat i ett centralt läge med god tillgänglighet finns här något för alla. I takt med att invånarna blir fler behövs också fler offentliga platser för olika aktiviteter. Det behövs en blandning av både riktade specifika mötesplatser, så som bibliotek, och flexibla offentliga platser där aktiviteterna kan variera över tid och intas av många olika grupper.

Det finns olika skäl att skapa kluster av lokaler och platser för kultur och idrott centralt i stadskärnan. När platser för idrott blandas med platser för kultur skapas mervärden som underlättar för människor att delta i olika aktiviteter som berikar vardagslivet. Ett kluster av platser för både kultur och idrott främjar fler möten mellan människor och kan underlätta för hela familjer att få ihop sitt vardagspussel. En ny plats för ett sportcentrum behöver utredas. För varje ny större skola bör det byggas en tillhörande idrottshall eller presenteras alternativ för hur behovet av idrottsytor täcks. Med Täby stadskärna fullt utbyggd ökar behovet av idrottshallar väsentligt.

För att tillgängliggöra kulturen och idrotten för barn och unga bör trygga stråk utvecklas till de platser där barnen deltar i aktiviteter. Kulturella och sportsliga aktiviteter kan bli en naturlig del av ungas liv när de på egen hand kan röra sig tryggt i stadsmiljön.

Många av dagens idrottssalar är anpassade efter den typen av sporter som mestadels pojkar ägnar sig åt, och det råder brist på salar lämpade för sporter som idag är flickdominerade. När nya idrottshallar byggs bör hänsyn tas till innehåll och utformning ur ett jämställt och tillgängligt perspektiv.

Riktlinjer för fortsatt planering

- Utred platser där det går att utveckla kombinerade kultur-, fritids- och idrottsfunktioner
- Säkra tillgången till idrottsfunktioner vid grundskolorna
- Säkerställ att platser för kultur och idrott är tillgängliga med tydliga, attraktiva och trygga gång- och cykelstråk, gärna i anslutning till de gröna stråken och stadsstråken



Foto: Olof Holdar

Barns platser

Nuläge

FN:s barnkonvention slår fast att barns bästa ska komma i första rummet vid alla åtgärder som rör barn. Även rätten till lek finns inskriven tillsammans med rätt till kultur, fritid och rekreation (artikel 3 och 31). I stadsutvecklingen är det viktigt att säkerställa tillräckligt med friyta för barns lek och utveckling. Utöver skolmiljöerna är det viktigt med en medvetenhet kring den övriga byggda miljöns påverkan på barns fysiska aktivitet och rörelsefrihet. Trafik, buller, luftföroreningar och föräldrars oro

för faror är exempel på sådant som kan begränsa möjligheterna till lek utomhus.

Rekreation och fritidsaktiviteter sker många gånger utomhus. Det kräver plats och yta. Täby kommun har som mål att erbjuda en lekplats inom 500 meter från bostaden och en mångfald av aktivitetsytor. Utifrån det målet är tillgången till kommunala lekplatser god inom stadskärnan förutom i områdena kring Grindtorp, Täby centrum, Roslags-Näsby, Lahäll och sydväst om Åkerbyvägen, se karta på nästa sida.

Utveckling

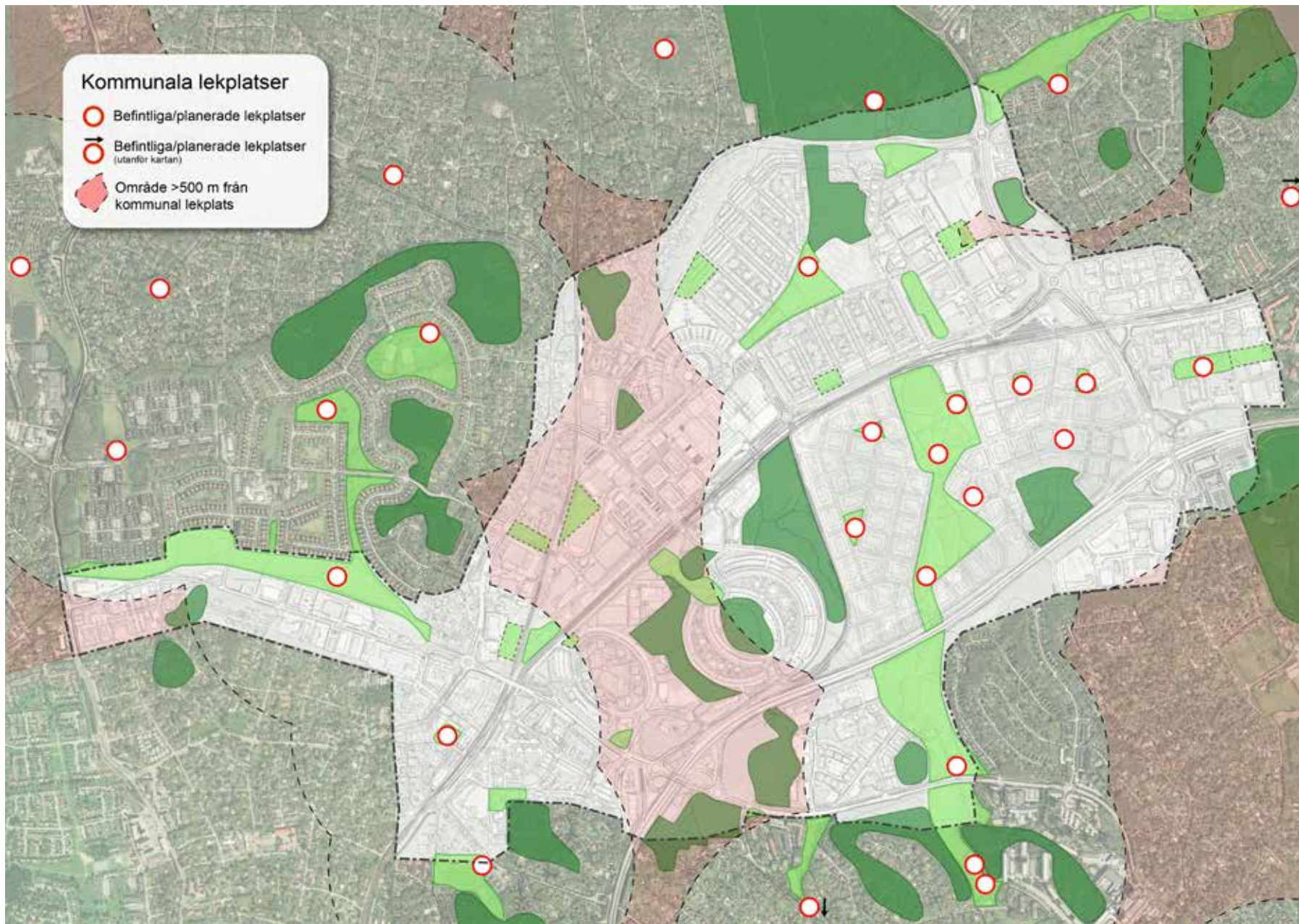
De nya och befintliga parkmiljöerna inom stadskärnan måste utvecklas med ett innehåll som tillför värden för barn och unga, tillgodoser behovet av rekreativa mötesplatser och främjar en god hälsa. Storleken på platsen sätter ramen för hur många olika aktiviteter och åldersgrupper som kommer att kunna samsas på samma yta. Inom varje stadsutvecklingsprojekt i stadskärnan ska barnperspektivet finnas med och behovet av platser och stråk för barn och unga ska inventeras och tillgodoses. Som



Foto: Olof Holdar

Kommunala lekplatser

-  Befintliga/planerade lekplatser
-  Befintliga/planerade lekplatser (utanför kartan)
-  Område >500 m från kommunal lekplats



underlag i planeringen ska också livsstilsstudier och invånardialoger där barn och unga involveras användas.

Lekplats ska erbjudas i närhet till bostaden. Planförslaget bidrar till ett behov av ytterligare ca 20 lekplatser i stadskärnan fram till år 2050. De ska i första hand anläggas i de områden som förtätas och i de områden där det idag råder brist, se karta på föregående sida.

Äldre barn och unga efterfrågar i allt större utsträckning platser för spontanidrott. Fler aktivitetsytor kommer att behövas, som bollplaner för olika sporter, motionsslingor och utegym. Dessa anläggningar ska finnas i trafiksäkra miljöer och vara tillgängliga för alla invånare vid alla tider för att främja delaktighet och valfrihet. Det är också viktigt med en mångfald av olika typer av aktivitetsytor för att möta behov hos olika målgrupper, exempelvis unga tjejer.

Riktlinjer för fortsatt planering

- Utbyggnaden av lekplatser och aktivitetsytor på allmän platsmark ska följa bostadsbyggandet och barnperspektivet ska finnas med i varje stadsutvecklingsprojekt inom stadskärnan

- Både lekplatser och aktivitetsytor ska anläggas i trafiksäkra miljöer och ska kunna nås på ett tryggt och enkelt sett, gärna via gröna stråk



Foto: Sune Fridell

Kulturmiljö

Nuläge

Täbys kulturhistoriska identitet utgörs av byggda miljöer, parker och grönområden, hur de förhåller sig till varandra och hur människor relaterar till dessa miljöer.

Täby kommun har utvecklats från bondesamhälle till modern förort på relativt kort tid. Nästan all bebyggelse vid Täby centrum, Grindtorp och Näsbydal har tillkommit efter 1950. Det är en snabb utveckling som har påverkat och bidragit till den bebyggelse- och grönstruktur som är en del av Täbys identitet. Bebyggelsen inom de modernistiska områdena består av storskaliga flerbostadshus med tydlig trafikseparering, gemensamma bostadsgårdar och med nära kontakt till grönska.

Parkerna och naturområdena är en del av kulturhistorien, som fornlämningsområden och levande rester av odlingslandskapet, såväl som nutida stadsparker. I Täby stadskärna är stora parker som Enhagsparken, Åkerbyparken och Centralparken och små parker och offentliga platser karaktärsgivande och identitetsskapande, liksom de grönområden som är en del av Grindtorps bostadsområde.

Utveckling

All utveckling i stadskärnan ska ske med utgångspunkt i Täbys identitet och kulturhistoria. I samband med stadsutveckling krävs därför kunskap om stadskärnans identitet och kulturhistoria, lyhördhet och medvetet kvalitets-tänkande kring arkitektonisk gestaltning. Den offentliga konsten ska vara en naturlig del i stadsplaneringen, inte minst när olika delområden ska utvecklas.

Det behöver finnas en balans mellan äldre kulturmiljöer och de nya miljöer som skapas. Hänsyn ska tas till de fornlämningar och kulturhistoriska lämningar som finns. Vid utveckling som berör fornlämningsområden ska 2 kap i kulturmiljölagen följas. Planförslaget innebär att tre fornlämningsområden berörs, se karta på nästa sida.

Särskild hänsyn ska tas till de modernistiska och för Täby identitetsskapande bostadsmiljöerna i centrum, som Storstugan, Grindtorp och Näsbydal samt hembygdsgården i Roslags-Näsby, Viggbystugan. Vid förtätning inom dessa områden (skrafferade i markanvändningskartan) ska strategier tas fram för respektive område så att de arkitekturhistoriska värden som finns i byggnader och bostadsmiljöer respekteras. I samband med stadsutvecklingen ska

hänsyn tas till den kulturhistoria som de gröna miljöerna i stadskärnan förmedlar. De större äldre parkerna ska bevaras och utvecklas.

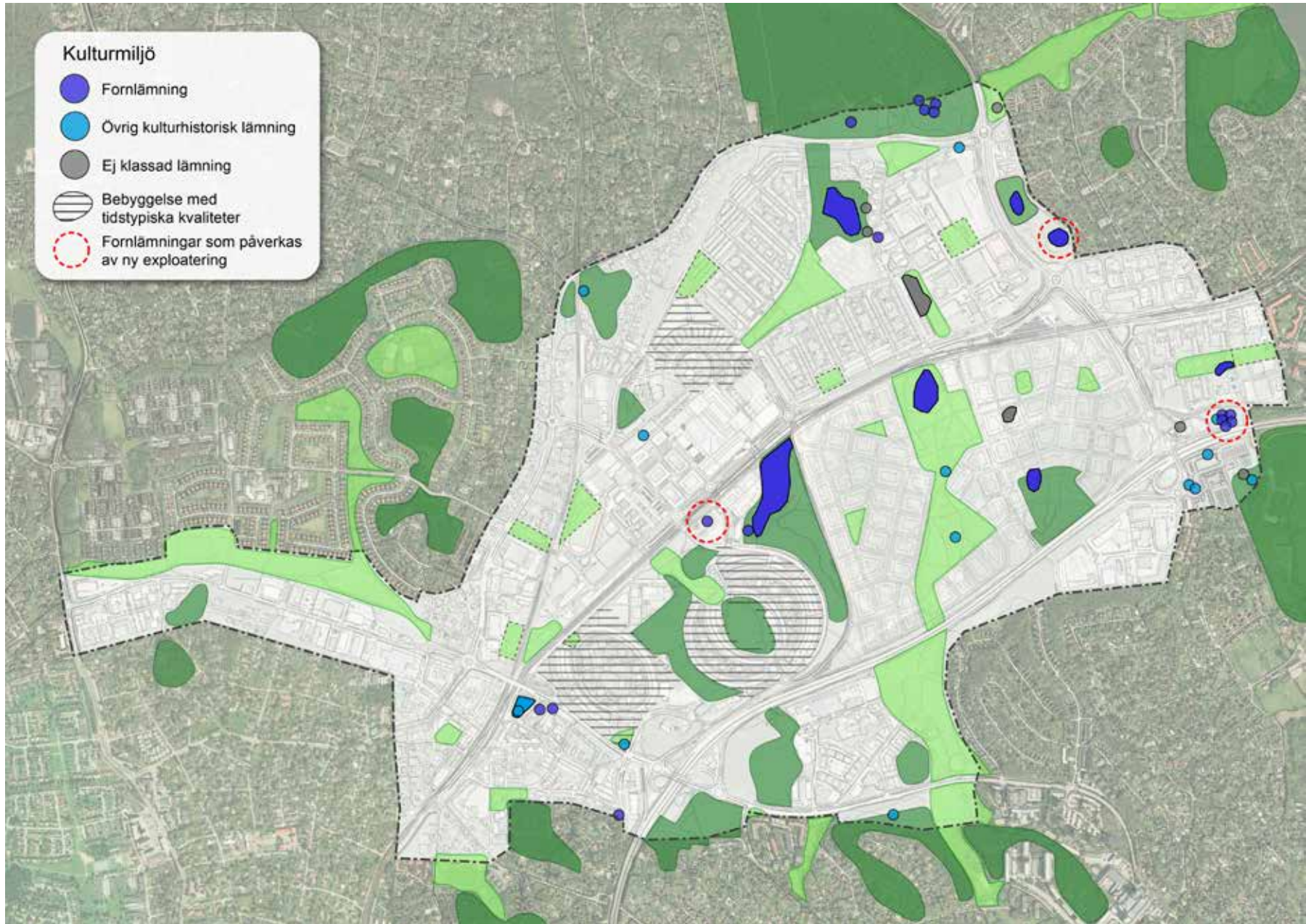
Riktlinjer för fortsatt planering

- Ta hänsyn till Täby kommuns aktuella riktlinjer och styrdokument som rör kulturmiljöer och gestaltning
- Strategier och förhållningssätt vid förtätning i anslutning till arkitekturhistoriskt värdefulla miljöer ska tas fram senast vid detaljplanläggning inom de områden som är aktuella (skrafferade i markanvändningskartan)



Kulturmiljö

-  Fornlämning
-  Övrig kulturhistorisk lämning
-  Ej klassad lämning
-  Bebyggelse med tidstypiska kvaliteter
-  Fornlämningar som påverkas av ny exploatering



Klimatanpassning

Nuläge

Att klimatet har förändrats och kommer att förändras framöver, på grund av människans utsläpp av växthusgaser, är vetenskapligt förankrat och kunskapsläget kring detta sammanställs regelbundet av FN:s klimatpanel IPCC. Klimatförändringarna innebär att vi måste anpassa oss på olika sätt och den fysiska planeringen är ett viktigt instrument.

De klimatförändringar som väntas påverka Täby stadskärna rör främst ökad nederbörd, kraftigare skyfall, förändrade temperaturer (högre medeltemperatur och längre värmeböljor), en förändring i markfukt och avrinning (blötare vintrar och torrare somrar). Framförallt är det ökad nederbörd och fler kraftiga regn som utgör utmaningar för Tåbys centrala delar, liksom för stora delar av mellansverige.

Utveckling

Täby stadskärna ska vara väl planerad för framtida klimatförändringar. Stadskärnan kommer att behöva väl gestaltade, mångfunktionella, attraktiva översvämningssytor för tillfälligt stora regn. Tillkommande bebyggelse behöver vara höjdsatt för att vattnet ska hitta naturliga vägar och inte översvämma samhällsviktiga funktioner. De samhällsviktiga funktionerna i stadskärnan ska ha god tillgänglighet även vid eventuella översvämningar.

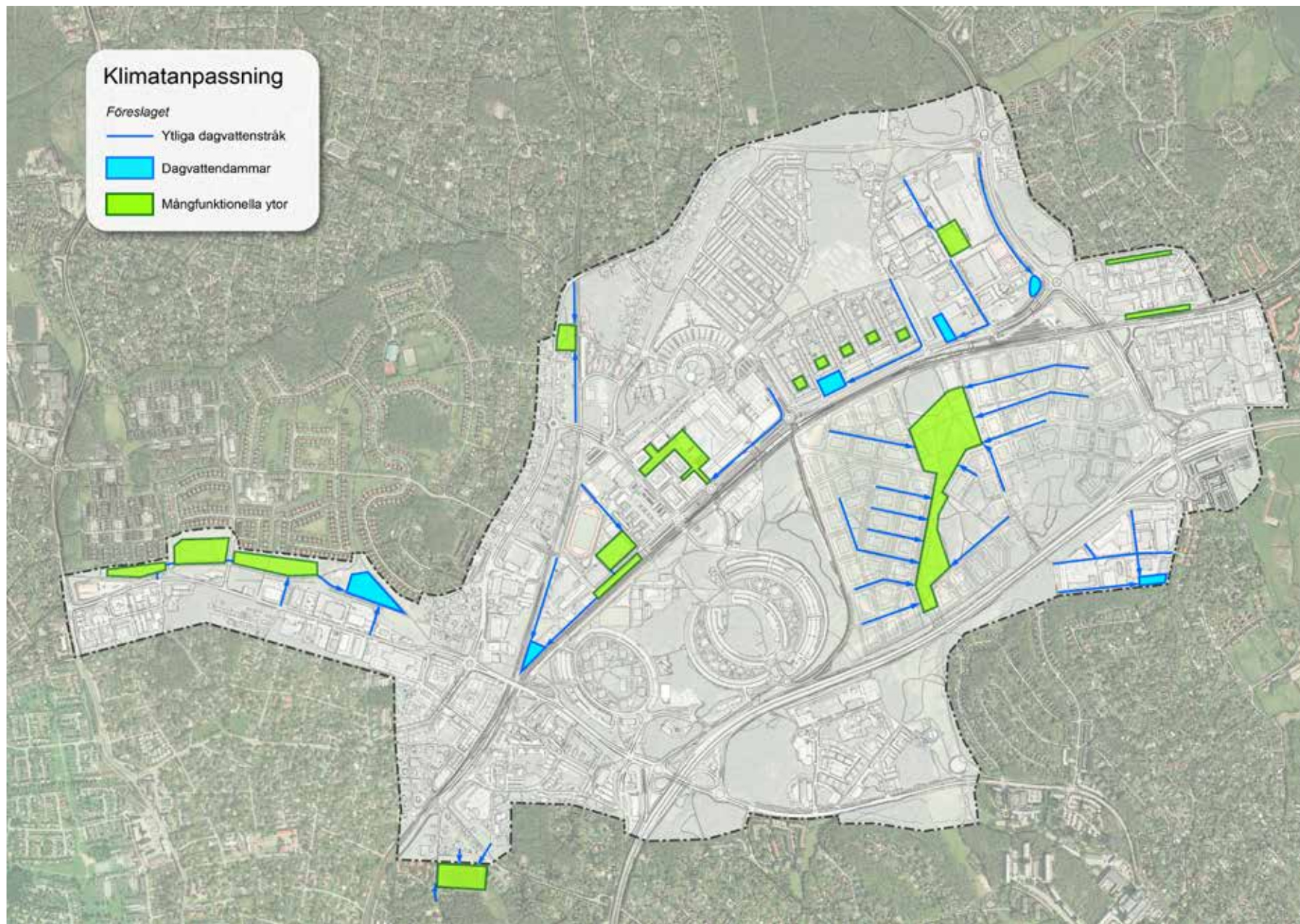
En skyfallskartering med åtgärdsförslag för att hantera översvämningssvårigheten i Täby stadskärna har tagits fram. De storlekar och placeringar som presenteras behövs för att hantera den risk för översvämning som finns i och med ett förändrat klimat och den fördjupade översiktsplanens förslag på utveckling i Täby stadskärna. Åtgärderna behöver dock detaljstuderas och anpassas till de olika platsernas lokala förutsättningar i fortsatt planläggning.

Grönska och bebyggelse ger skugga under särskilt varma dagar. Det ska finnas en väl integrerad och estetiskt utformad grönska som ger värden för boende, verksamma och besökare, men som även kan ta emot dagvatten och kan kyla staden under varma dagar.

Riktlinjer för fortsatt planering

- Planera för integrerad grönska för lokalt omhändertagande av dagvatten samt skugga och svalka under varma dagar
- Planera för mångfunktionella och estetiska översvämningssytor, dammar och regnvägar i riskområden enligt skyfallskarteringen





Åtgärdsförslag för att hantera dagvatten vid skyfall, utifrån Skyfallskartering (WSP 2017)

Teknisk försörjning och resurshushållning

Vatten

Täby har flera sjöar och vattendrag och kust mot Stora Värtan. Vattnet i kommunen bidrar till höga rekreativvärden. Det går att bada, fiska, åka båt, vandra och titta på djurlivet. Täby har en mångfald av vattenmiljöer i form av slättsjöar, skogstjärnar, strand, vass och alsumpskog vilket bidrar till den biologiska mångfalden. Inga sjöar eller vattendrag finns i området för den fördjupade översiktsplanen, dock är planområdet beläget ovan grundvattenförekomsten Täby – Danderyd.



Dagvatten

Nuläge

Dagvatten från Täby stadskärna avleds i huvudsak till Hågernäsviken i recipienten Stora Värtan. Stora Värtan har idag måttlig ekologisk status, främst på grund av fosfor och kväve och uppnår heller inte god kemisk ytvattenstatus på grund av kvicksilver, bromerad difenyleter och tributyltenn (TBT). Hågernäsviken har dålig ekologisk status och uppnår ej god kemisk status (enligt Täby kommuns underlag till lokala åtgärdsprogram för ytvatten, 2017)

Inga större dagvattenanläggningar finns i stadskärnan. Dagvatten fördröjs och infiltreras dock på flera ställen och leds via dagvattendammar (exempelvis Lahäll, Viggbydalen och flytbassängen vid Sjöängen) innan det släpps ut i Stora Värtan.

Utveckling

Dagvattenhanteringen är centralt för en hållbar och robust stadsbyggnad som klarar framtidens klimatförändringar och bidrar till att förbättra vattenkvaliteten i sjöar, hav och grundvatten. Utvecklingen av Täby stadskärna kan tillsammans med kommunens handlings- och åtgärdsplaner för vatten trots tillkommande bebyggelse bidra med ökad rening och flödes-

Statusklassning av vatten är en bedömning av hur vattnet mår, men ger även underliggande bedömning av fisk och försurning. Miljökvalitetsnormer används för att bestämma krav på kvalitet i vatten och är styrande för bl.a. kommunens planläggning. De främsta källorna till föroreningarna är avrinning från hårdgjorda ytor som t.ex. vägar och parkeringar samt avrinning från välgödslade gräsmattor.

Föroreningar sprids även från trafik och verksamheter. Avseende Hågernäsviken bedöms bottensediment inte påverka halter av miljögifter nämnvärt även om det för Stora Värtan som helhet påverkar den kemiska statusen. God ekologisk status ska enligt vattenmyndighetens beslut uppnås 2027, vilket innebär att planerade åtgärder för att förbättra statusen ska vara genomförda 2021. God kemisk status avseende TBT-föroreningar ska uppnås senast 2027 och innebär ett reduktionsbehov på 99 procent av TBT. Kviksilver, kvicksilverföroreningar och bromerad difenyleter får inte öka. För att kunna återskapa och bibehålla friska vatten behöver dagvattnet reduceras, fördröjas och renas innan det leds vidare till recipienten.

utjämnning av dagvatten. Nya mångfunktionella ytor för dagvattenhantering, som tillåts att översvämmas vid behov behövs. Ytbehov för hantering av vattenmängder till följd av skyfall har identifierats (WSP, 2017) och presenteras under kapitel Klimatanpassning. Dessa ytor ska även utformas för rening och fördröjning av dagvatten. Lösningarna kan tillföra såväl pedagogiska, rekreativa och estetiska värden i den bebyggda miljön och ska synliggöras, tillåtas ta plats och betraktas som en resurs i den nya staden. Kommunens dagvattenstrategi är utgångspunkt i planläggningen.

En dagvattenutredning kommer att tas fram inför utställningsskedet för att tillse att planen bidrar till förbättrad rening och flödesutjämnning. Tillräckliga områden för rening och översvämning säkerställs dock redan i samrådsversionen.

Grundvattenförekomsten Täby Danderyd

Nuläge

Grundvattenförekomsten Täby-Danderyd breder ut sig i hela planområdet. Vattenförekomsten har god kemisk status och god kvantitativ status och kvalitetskrav enligt dricksvattenföreskrifterna. I Täby finns nödvattentäkter som är kopplade till grundvattentäkten Täby – Danderyd. Förorenade områden och trafikinfrastruktur utgör risker för förorening av grundvatten inom Täby stadskärna. Viss risk föreligger att god kemisk status ej uppnås år 2021 på grund av mycket stor potentiell föroreningsbelastning och förhöjda värden av klorid, sulfat, natrium, konduktivitet och bekämpningsmedel.

Utveckling

I en framtida utveckling av Täby stadskärna behöver hänsyn till grundvattnet tas, så att det inte påverkas negativt av tillkommande exploatering. En stor förbättring kan göras om förorenad mark saneras i samband med ny exploatering och om miljöfarliga verksamheter omlokaliseras till områden som inte påverkar grundvattentäkten. En omfördelning av trafiken till mer hållbara transportslag kan även minska föroreningsbelastningen på grundvattnet. Grundvattenförekomstens status för nödvattenförsörjning kommer belysas inom arbetet med den regionala vattenförsörjningsplanen.

Vatten och avlopp

Nuläge

Vattenförsörjningen inom kommunen och stadskärnan är god då kommunen är centralt belägen inom Norrvattenkommunerna. Täby får sitt allmänna dricksvatten från Görvälnverket vid Mälaren i Järfälla kommun. Eftersom dricksvattnet produceras utanför kommunen finns inga omedelbara behov av att inrätta vattenskyddsområden för dricksvattentäkter.

Täby stadskärnas spillvatten avleds till två anslutningspunkter (Lövängsvägen och vid Östra Banvägen) på Käppalatunneln vidare till Käppalas reningsverk. Båda områdena är tillskottsvattenbelastade. Lövängsvägens upptagningsområde avleds genom självfall och Östra Banvägens upptagningsområde avleds genom en serie av pumpstationer som omfattar all bebyggelse öster om Roslagsbanans Kårstagren från Löttingelund i norr till Lahäll i söder. Pumpstationerna inom Östra Banvägens upptagningsområde har i dagsläget något begränsad kapacitet, främst beroende på tillskottsvatten.

Två större ledningsstråk med självfallsledning löper längs Täby Parks norra och södra gräns. Eventuella kopplingspunkter i gatunätet mellan barriärerna Roslagsbanan och E18 kan

få mer eller mindre omfattande konsekvenser på VA-försörjningen beroende på utförande och lokalisering. Skulle självfallsstråken vid Täby park behöva flyttas på grund av andra intressen i det offentliga rummet kan nya pumpstationer behövas inom stadskärnan.

Utveckling

Tillgången till rent dricksvatten är en förutsättning för länets utveckling. För att de olika kommunernas särintressen inte ska omöjliggöra för regionens expansion i sin helhet tar Länsstyrelsen i Stockholms län fram en regional vattenförsörjningsplan. För att bidra till en hållbar vattenförsörjning bör förhållningssättet till grundvattenförekomsten klargöras.

Vattenförsörjningen i stadskärnan ska säkerställas genom en rundmatad anläggning, där flera huvudvattenledningar säkerställer en kontinuitet även vid driftstörningar.

Vattentankstationer underlättar för kommunens olika entreprenörer att nyttja vatten på ett säkert och driftvänligt sätt. Tankstationer för vatten kan behövas inom stadskärnan och bör i kommande planläggning placeras vid strategiska platser utifrån behov och tillgänglighet. Ledningsnätet behöver vid dessa knutpunkter erbjuda god kapacitet samtidigt som platsen behöver kunna trafikeras på ett säkert sätt.

Utvecklingen i Täby stadskärna innebär utmaningar för VA-försörjningen genom en utökad belastningssituation i avledningskedjans mitt. Det kan innebära konsekvenser både nedströms och uppströms i ledningsnätet som behöver utredas vidare. Spillvattenanläggningen optimeras och leds eventuellt till nya anslutningar på Käppalatunneln för att minska belastningen inom Östra Banvägens upptagningsområde. Käppala är en samrådande part i arbetet med att ta fram den optimala avledningen av spillvatten.

Tillskottsvattensituationen är reducerad för ett maximalt utnyttjande av den befintliga anläggningen.



Ledningsstråk ska vara åtkomliga i ett tydligt strukturerat gaturum där kommunens olika ledningsägare samsas på ett optimalt sätt.

Inom planområdet tillämpas primärt konventionell brandvattenförsörjning, där brandposter förekommer tätt på ledningsnätet för att säkerställa åtkomsten till släckvatten.

Riktlinjer för fortsatt planering

- Ta fram hydrauliska modeller för att underlätta optimala lösningsförslag för respektive ledningslag
- Kartlägg tillkottsvattenbelastningen för att optimera den befintliga anläggningen
- Utred avledningssituationen för spillvatten inom stadskärnan och för en kontinuerlig dialog med Käppala för optimala lösningar
- Utred platser för vattentankstationer
- Utgå från dagvattenstrategin i utformningen av ny stadsbebyggelse för att minska föroreningsbelastningen av dagvatten och grundvatten och förbättra recipienternas status.

Begränsad klimatpåverkan

Nuläge

Täby kommun ska vara klimatneutralt år 2050. I Täby kommuns klimat- och energistrategi (2013) redovisas klimatpåverkande utsläpp i kommunen samt viktiga åtgärder för att minska utsläppen. I kommunen är energisektorn, transporter och konsumtion de största utsläppskällorna. Klimatbelastningen från nybyggnation och markarbeten ger också en betydande belastning på klimatet.

Utveckling

Inom samhällsplaneringen finns många åtgärder för att nå visionen om klimatneutralitet år 2050. Medveten planering kan ge förutsätt-

ningar för hållbara beteenden, energieffektiv infrastruktur, energieffektiva byggnader samt minskade utsläpp från transportsektorn. Planens mål och strategier syftar till att nå klimatneutralitet år 2050.

Täthet tar tillvara på de investeringar i infrastruktur som gjorts och möjliggör även investeringar i klimateffektiva lösningar såsom fjärrvärme. I stadskärnan tillvaratas befintlig infrastruktur och bebyggelse för att uppnå resurseffektivitet.

Riktlinjer för fortsatt planering

- Arbeta med hållbara lösningar avseende trafik, avfall, energi, VA, bebyggelse och infrastruktur

Avfall

Nuläge

Avfallshanteringen i Täby kommun regleras i renhållningsförordningen, som består av avfallsföreskrifter och avfallsplan. Ansvaret för insamling och återvinning av förpackningar ligger idag på producenterna medan kommunen ansvarar för att samla in och ta hand om brännbart restavfall, matavfall, grovavfall och farligt avfall. I och med att kommunen erbjuder separat matavfallsinsamling finns möjlighet att återvinna stor del av invånarnas hushållsavfall i enlighet med de nationella miljömålen. I stadskärnan finns god tillgänglighet för avfallsfordon idag, då gaturum ofta är väl tilltagna. Sophantering sker främst i kärl och vid ett fåtal återvinningsstationer för förpackningar.

Utveckling

Avfallshantering är en viktig del i att skapa en hållbar stadskärna. I första hand bör avfallens mängd minska genom goda förutsättningar för hållbar konsumtion, delningsekonomi och återbruk. Det avfall som inte kan förebyggas eller återanvändas ska återvinnas. För en hög utsorterings- och återvinningsgrad krävs brukarvänlighet, närhet, bekvämlighet och lättbegriplighet i de valda avfallssystemen. Det ska vara lätt att göra rätt. Ett exempel på detta är



att insamling av förpackningsmaterial ska ske fastighetsnära då detta har visat sig öka återvinningsgraden för förpackningar. Möjlighet till återvinning bör finnas i varje fastighet eller kvarter för att undvika skräpiga insamlingsplatser. Genom effektiv och enkel matavfallsinsamling skapas förutsättningar för produktion av biogas.

I en tät stadsbygd krävs nya och innovativa sätt att samla in och hantera avfall.

I stadskärnan kan innovativa lösningar göra det möjligt att transportera avfall utan manuell hantering. Sopsugssystem med flera fraktioner är ett exempel på lösning som minskar antalet transporter och återvinningsstationer och därmed även störningar i form av lukt, buller och otrygga trafikmiljöer. Systemet är emellertid mer investeringskrävande än övriga befintliga system och i framtiden kan även andra former av insamling och hantering bli aktuella.

Återvinningsstationer ska vara lättillgängliga för invånarna och finnas i viktiga stråk och vid platser där människor rör sig i vardagen, som i anslutning till kollektivtrafikstationer och dagligvaruhandel.

Mindre anläggningar för återvinning och återbruk (Returparker), där boende kan lämna grov-, el- och farligt avfall samt återbruk (exempelvis kläder, leksaker, husgeråd, sportartiklar), som är lättillgängliga för främst fotgängare och cyklister med möjlighet till parkering av enstaka fordon ska utvecklas i stadskärnan och

bidra till ökad materialåtervinning och återbruk. Dessa anläggningar kan även utrustas med café och andra verksamheter som cykelreparation för att göra dem till en samlingsplats för invånarna. Kompletterande lösningar till dessa Returparker kan vara att även använda gemensamt ägda anläggningar som exempelvis parkeringshus för bil och cykel som utrymme för återbruk och återvinning.



Mobil återvinningscentral för såväl återvinning som återbruk är också en lämplig insamlingslösning i stadskärnan. Det förutsätter att det finns platser för uppställning av dessa fordon.

Stor vikt behöver läggas vid utformning av såväl återvinningsstationer som mindre anläggningar för återvinning och återbruk så att de utgör en fungerande och estetiskt tilltalande del i stadsmiljön.

Riktlinjer för fortsatt planering

- Välj stadsmässigt avfallssystem som är brukarvänligt, lättbegripligt och bidrar till att nå en ökad sortering i enlighet med kommunens avfallsplan
- Förbättra möjligheten till estetiskt tilltalande, stadsmässiga och icke-störande återvinning i stadskärnan genom återvinningsstationer i lämpliga lägen ex. längs stadsstråken och i anslutning till viktiga målpunkter
- Utveckla sorteringsmöjligheter även i offentliga miljöer
- Arbeta med attraktiv gestaltning och innovationslösningar för avfall, återbruk och delande i stadskärnan

Energi

Nuläge

Täby är en av de sista storstadskommunerna som nu investerar i utbyggd fjärrvärme. Anledningen till att kommunen satsar på fjärrvärme är att möta det ökade värmebehov som förväntas följa den omfattande nybyggnation som ska ske de kommande 20-30 åren och bidra till hållbar uppvärmning. Utbyggnaden inleddes 2012 och det finns nu ett cirka 25 km långt stamnät, från Arninge i norr till Roslags-Näsby i söder. Nätet är utbyggt till stadskärnan och möjlighet till anslutningar kommer att skapas när ny bebyggelse tillkommer.

Fjärrvärmeutbyggnaden genomförs av kommunens distributionsbolag TMAB (Täby Miljövärme AB) i samarbete med E.ON Värme Sverige. Avtalet med E.ON löper till år 2027, därefter öppnas nätet för konkurrens. För den framtida fjärrvärmen i Täby finns ett flertal utvecklingsvägar. Ett vägskäl är om fjärrvärmen skall vara ett begränsat lokalt produktions- och distributionssystem eller en del av ett sammankopplat regional produktions- och distributionssystem i Stockholm. Det senare ligger i linje med Täby kommuns vision om ett öppet fjärrvärmenät. Ett annat vägval är om den framtida produktionen kommer att baseras på kraftvärme eller inte. Kommunen kommer som nätägare, oav-

sett framtida lösning, att ställa krav på att den energi som levereras i nätet är förnybar.

Utöver kommunens fjärrvärmenät finns ytterligare ett fjärrvärmenät i stadskärnan. I stadskärnan finns dessutom ett flertal panncentraler för produktion av fjärrvärme; PC Galten, PC Farmen, PC City och PC Åva. Flera av de befintliga produktionssystemen är gamla och har pannor som inte är kostnadseffektiva och miljömässigt tidsenliga.

Elnätet består av hög-, mellan- och lågspänningsnät, antingen som luftledningar eller markkabel. För att omvandla elen mellan olika spänningsnivåer krävs transformatorstationer i varierande storlekar. Elförsörjningen sker genom Ellevios distribution i det lokala nätet i kommunen och Vattenfalls i det regionala nätet i regionen. En solkarta som visar energipotential för befintliga tak i kommunen finns för befintlig bebyggelse för att underlätta för invånare att själva identifiera möjlighet till egen produktion av solenergi.

Utveckling

Energianvändningen ska minimeras, förnybara energikällor som har begränsad miljö- och hälsopåverkan ska användas och utsläpp av växthusgaser ska vara nära noll. Genom utbyggnaden av pannanläggningen i Arninge är

fjärrvärmebehovet i Täby tillfredsställt för den närmaste framtiden. Dock behöver möjligheterna till ytterligare energitillförsel utredas då energiförbrukningen kan förväntas öka i takt med att stadskärnan växer.

Ledningar för el, fjärrvärme och fiber med mera förväntas främst gå i det allmänna gatunätet. Fjärrvärme kommer att erbjudas i området.

Elförsörjningen är en viktig förutsättning för att samhället ska fungera. Nya transformatorstationer kommer att behövas i stadskärnan och platser för dessa behöver utredas. Placering ska tillgodose krav på tillgänglighet för service och reparationer och inte medföra risk för människors hälsa och säkerhet.

Det som byggs i kommunen har stor inverkan på den totala energianvändningen och klimatpåverkan. Nya byggnader ska utformas för att ha liten påverkan på resursanvändning, miljö och klimat. I planområdet ska nybyggnation planeras för låg energianvändning och låga utsläpp samt energiförsörjning med förnybara energikällor. Byggskedet står för stor del av utsläppen i en byggnads totala livscykel. Klimatkalkyler för byggskede och markarbeten bör därför göras för att identifiera lämpliga åtgärder för att minska utsläpp och miljöpåverkan.

Befintlig bebyggelse och infrastruktur, exempelvis VA-systemet, står för en stor del av energibehovet och i takt med att ny bebyggelse tillkommer bör kommunen även verka för att befintlig bebyggelse blir energieffektivare och att klimatpåverkan minskar.

Riktlinjer för fortsatt planering

- Möjliggör för innovativa, energieffektiva lösningar, förnyelsebara energislag och låga klimatutsläpp
- Beakta i planeringen byggnaders orientering i terrängen för att reducera energianvändningen och optimera aktiv och passiv tillvaratagande av solenergi



Informationsteknik

Kommunen kan i den fysiska planeringen påverka utvecklingen av infrastruktur för informationsteknik, såsom bredbandskabel, mobilmaster och antenner.

Idag erbjuds abonnenter dataöverföring med hög hastighet, så kallat bredband, via trådlös kommunikation, fiber, koppartråd eller nätet för kabel-TV. Kraven på överföringskapacitet i bredbandsnäten kommer att öka. Utvecklingen går mot att telefoni, TV och internettjänster kommer via samma överföring. Datakommunikation av god kvalitet är också en förutsättning för att kunna använda offentliga förvaltningars e-tjänster.

Kommunen strävar efter god mobiltäckning och goda kommunikationsmöjligheter i kommunen och stadskärnan. Inriktningen för mobilmaster och antenner behöver tas fram.

För att underlätta för fortsatt bredbandsutveckling och kapacitetshöjningar i nätet ska nedgrävning av fiberkablar beaktas vid grävningar för andra ledningar för till exempel fjärrvärme, el och vatten och avlopp.

Giftfri miljö

Nuläge

I stadskärnan finns ett flertal föroreningar, främst kopplade till de sex verksamhetsområdena. Även i fyllnadsmassor, äldre asfalt och Roslagsbanans banvall kan det förekomma föroreningar. Kommunens databas över misstänkt förorenade områden har kompletterats med en inventering som grund för fortsatt hantering i kommande detaljplaner och saneringsplaner.

Utveckling

Förekomsten av ämnen i miljön som har skapats i eller utvunnits av samhället ska inte hota människors hälsa eller den biologiska mångfalden. Halterna av naturfrämmande ämnen är nära noll och deras påverkan på människors hälsa och ekosystemen är försumbar. Halterna av naturligt förekommande ämnen är nära bakgrundsnivåerna.

I Täby stadskärna ska tillkommande bebyggelse vara hälsosam och bestå av miljövärderade och hälsosamma material. Befintliga föroreningar saneras i takt med att stadskärnan utvecklas med fler bostäder och mer så kallad känslig bebyggelse. Det ska vara enkelt att göra sig av med sitt farliga avfall och förbättrad dagvattenhantering minskar föroreningsbelastningen i recipienten Stora Värtan.

I områden med misstänkta föroreningar ska MIFO – utredning göras i tidigt skede av planläggningen för att säkerställa kommande detaljplaners genomförbarhet. En utveckling med ny planläggning i området kan bidra till att mark saneras i högre utsträckning än om nuvarande markanvändning fortsätter.

Riktlinjer för fortsatt planering

- Tillämpa certifieringssystem vid nybyggnation t.ex. Miljöbyggnad, Svanen eller motsvarande
- Eftersträva hälsosamma byggnader; byggmaterial och kemiska produkter dokumenteras

digitalt med bedömning enligt Byggvarubedömningen, Basta, SundaHus, Svanen eller motsvarande

- Eftersträva att byggmaterial är fria från utfasningsegenskaper (PRIO-kriterier) och att riskminskningsämnen undviks
- Marken i planområdet ska vid ny planering saneras till känslig markanvändning, i vissa fall kan sanering till mindre känslig markanvändning tillåtas (regleras enligt Plan och bygglagen samt Miljöbalken och bekostas av markägare)



White Arkitekter

Buller

Nuläge

Planområdet utsätts för relativt höga bakgrunds nivåer av buller, cirka 50 dB ekvivalent ljudnivå i hela området, med högre nivåer längs de större vägarna samt höga maximala ljudnivåer vid Roslagsbanan (Bullerkartläggning Täby kommun 2016). Även verksamheter i området kan uppfattas störande för boende och bidrar med verksamhetsbuller, exempelvis brandstationen, butiker, restauranger, skolor och förskolor.

Utveckling

Människors hälsa skall värnas. Genom varsam planering och goda inomhusmiljöer med hjälp av tekniska lösningar och lägenhetsutformning kompenseras det bullerutsatta läget när stadskärnan utvecklas till en tät och levande stadskärna. För ny bebyggelse ska riktvärden för trafikbuller inte överskridas. Riktvärden utomhus kan i vissa fall accepteras men krav på högsta ljudnivå inomhus måste uppfyllas. Buller från vägar kan minskas genom en prioritering av gående-, cyklist- och kollektivtrafik, hastighetsåtgärder, tystare vägbeläggningar samt elbilar och andra tekniska lösningar.

Bostadsbebyggelse ska planeras för goda ljudmiljöer i förhållande till de centrala delarnas

verksamheter såsom restauranger, skolor och affärer. Åtgärder för att minska påverkan från dessa önskvärda, men ibland störande, verksamheter kan exempelvis vara lägenhetsutformning, bullerdämpande åtgärder i fasad- samt bebyggelseplacering. Befintlig bebyggelse kan om den ingår i kommande utveckling i form av detaljplaner få en förbättrad ljudmiljö än idag, då gällande lagstiftning ska tillämpas.

Innovativa lösningar för bullerdämpande åtgärder behövs så att Roslagsbanans barriäreffekt inte förstärks.

För befintlig bebyggelse i planområdet som ej ändras i nya detaljplaner gäller kommunens bullerskyddsprogram.

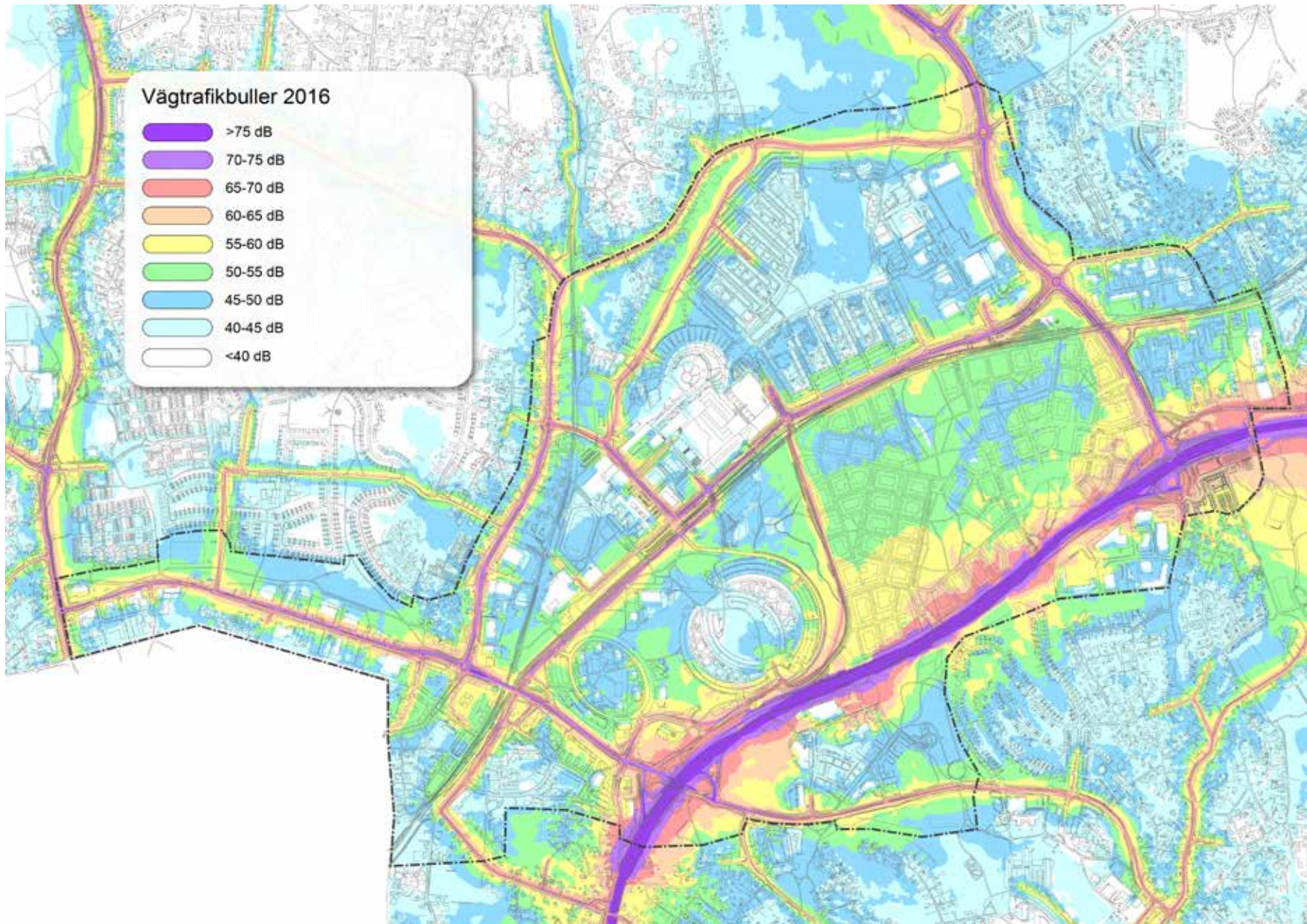
Riktlinjer för fortsatt planering

- Planering ska ske så att bullerexponering hanteras på bästa möjliga sätt vid nybyggnation
- Ny bebyggelse ska anpassas för att inte försämra bullersituationen för befintliga bostäder, om möjligt ska ny bebyggelse planeras för att ge befintliga bostäder en bättre bullersituation än idag
- Särskild hänsyn ska tas vid planering av skol- och förskolegårdar så att ytor för lek, rekreation och pedagogisk verksamhet har goda ljudmiljöer



Vägrafikbuller 2016

- >75 dB
- 70-75 dB
- 65-70 dB
- 60-65 dB
- 55-60 dB
- 50-55 dB
- 45-50 dB
- 40-45 dB
- <40 dB



Luft

Nuläge

För att skydda människors hälsa och miljön finns miljö kvalitetsnormer och miljö kvalitetsmål för luft. I stadskärnan uppnås generellt såväl miljö kvalitetsnormer och miljö kvalitetsmål för luft vad gäller kvävedioxiderna och partiklar. Dock överskrids miljö kvalitetsnormerna i direkt anslutning till de större vägarna såsom E18 och Bergtorpsvägen (SLB 2015). Även vid mer trafikerade lokala vägar kan miljö kvalitetsnormerna överskridas i vägområdet. I stadskärnan finns idag inte några slutna stadsrum och den täta bebyggelse som planeras i kommunens centrala delar kan leda till ökade föroreningshalter.

Utveckling

Luften i stadskärnan ska vara god och miljö kvalitetsnormer för luft ska klaras. Detta kommer sannolikt kräva hänsyn vid utformning och placering av ny bebyggelse men även att kommunen arbetar för att ställa om trafiksystemet mot mer hållbara transportslag, underlätta ny teknik genom exempelvis fler laddstolpar för elbilar samt integrera grönska i stadsmiljön och gaturummen.

Luftkvalitet behöver utredas vidare i kommande detaljplaner allt eftersom stadskärnan förtä-

tas. Fler personer exponeras för luftföroreningar till följd av den ökade bakgrundstrafiken och på grund av att fler personer kommer att vistas i området till följd av utvecklingen. Luftföroreningar över lag innebär en negativ påverkan på människors hälsa, även om miljö kvalitetsnormer och mål uppnås. Barn och unga är särskilt känsliga för luftföroreningar vilket ska beaktas i placering och utformning av barns miljö i stadskärnan.

Riktlinjer för fortsatt planering

- Luften i stadskärnan ska vara god och miljö kvalitetsmålen ska uppnås
- Luftkvaliteten ska utredas vid särskilt trafikerade vägar samt när tät stadsbygd planeras
- Åtgärder för att förbättra luftkvaliteten i planområdet ska vidtas, exempelvis genom ökat fokus på hållbara transportslag, fler laddstolpar för elbilar samt väl integrerad grönska i och kring gaturummen

Geoteknik

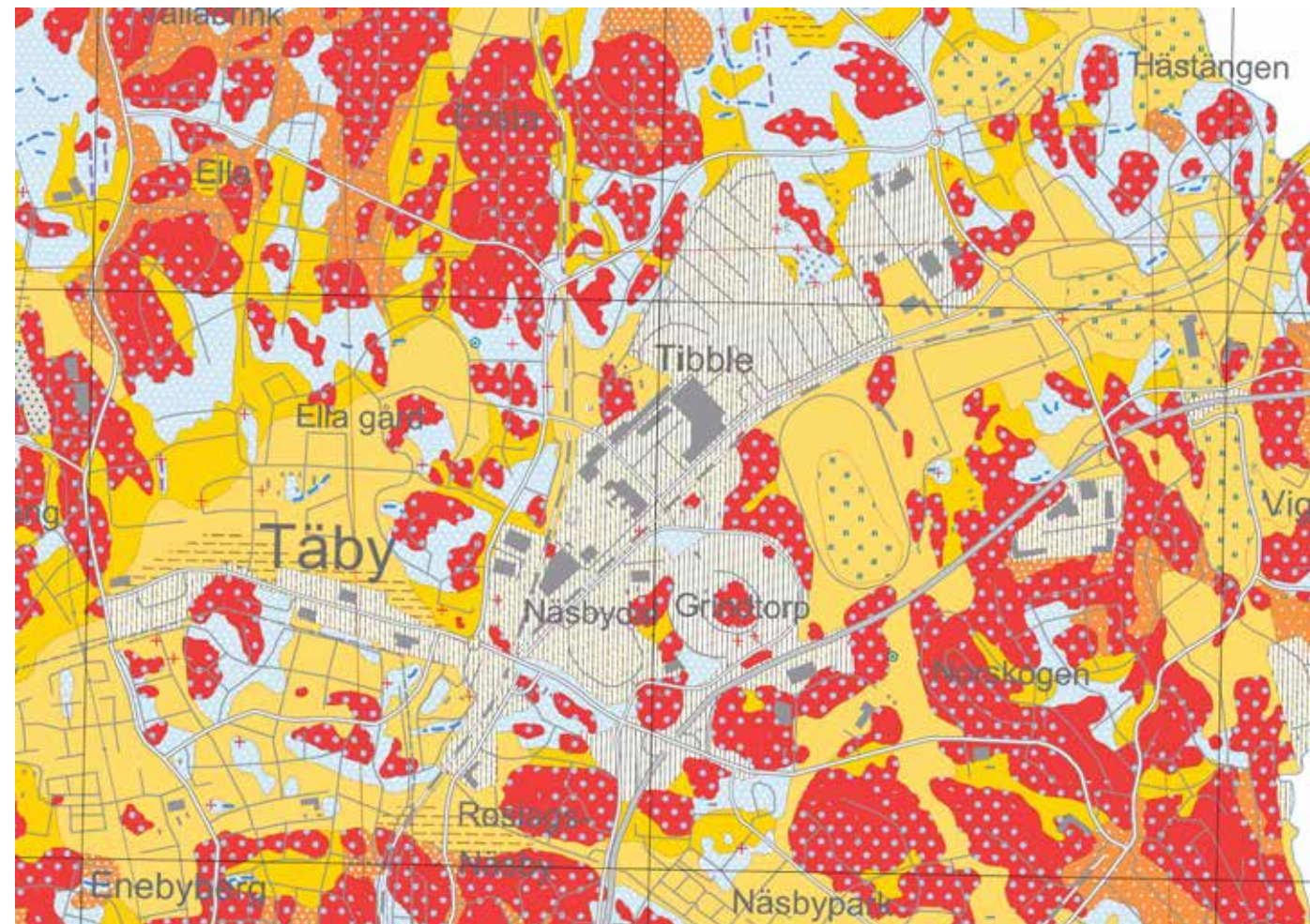
Stor del av marken i området för den fördjupade översiktsplanen består av fyllnadsmassor ovan berg, postglacial lera och sandig morän. Detta ställer krav på tidiga geotekniska utredningar i kommande projekt inom området.



Foto: Olof Holdar

Geotekniska förhållanden

- Jätteblock
- Berg
- Urberg
- Moränrygg, bredd <30 m
- Drumlin eller liknande, bredd <30 m
- Drumlin eller liknande, bredd 30–125 m
- Urberg
- Vatten och strandlinjer
- Tunt eller osammanhängande ytlager av torv
- Tunt eller osammanhängande ytlager av morän
- Underliggande lager av gyttjelera (eller gyttjelera)
- Underliggande lager av lera-silt
- Mossetorv
- Kärrtorv
- Gyttjelera (eller lergyttja)
- Postglacial lera
- Postglacial finsand
- Postglacial sand
- Glacial lera
- Sandig morän
- Urberg
- Fyllning
- Vatten



Risk och säkerhet

Nuläge

Inom stadskärnan finns miljö- och hälsostörande verksamheter som begränsar kommunens planer på bebyggelse i stadskärnan och som kan ge upphov till störningar. De flesta är miljöskyddsobjekt så kallade U-verksamheter, bland annat bilvårdsanläggningar och verkstäder. I stadskärnan finns ett antal lokala panncentraler och drivmedelsstationer. De största panncentralerna, Galten och Farmen är så kallade B-klassade verksamheter. Det finns också panncentraler med lagring av eldningsolja. Drivmedelsstationerna är C-klassade och genererar farligt gods på främst Bergtorpsvägen och Enhagsvägen.

Busstoppen på Kemistvägen är en verksamhet som behövs i en hållbar stad för att undvika onödigt många tomkörningar. Sådan verksamhet bör finnas i nära anslutning till tät stadsmiljö, men inte inne i själva stadsmiljön, eftersom de ger upphov till störningar i form av buller, ljus och avgaser samt har lagring av kemikalier och bränsle.

I stadskärnan finns brandstation, livsmedelsverksamheter, skolklyster, restauranger och centrumanläggningar. Dessa kan fungera väl

i en tät stadsmiljö trots att de riskerar att vara miljö- och hälsostörande. Här finns också flera bilvårdsanläggningar och verkstäder som inte behöver stå i konflikt med tät stadsbygd, men behöver beaktas och anpassas för att minimera dess miljö- och hälsostörande karaktär.

Farligt gods är ett samlingsbegrepp för ämnen och föremål som har sådana farliga egenskaper att de kan orsaka skador på människor, miljö eller egendom om de inte hanteras på rätt sätt. E18 utgör en primär transportled för farligt gods. Det innebär att den är en del i huvudvägnätet för farligt gods och att alla klasser av farligt gods kan transporteras på vägen.

Bergtorpsvägen och Enhagsvägen är sekundära transportleder för farligt gods och ska användas för transport av farligt gods till de lokala målpunkterna drivmedelsstationer och panncentraler. De sekundära transportlederna ska inte användas för genomfartstrafik. Idag saknas rekommendation på del av vägnät som leder till panncentralerna Galten och Farmen. Utöver de rekommenderade vägarna för farligt gods finns Roslagsbanan som bidrar med risk för urspårning samt bullerproblematik.

Miljöstörande verksamheter delas in i olika klasser enligt miljöbalken:

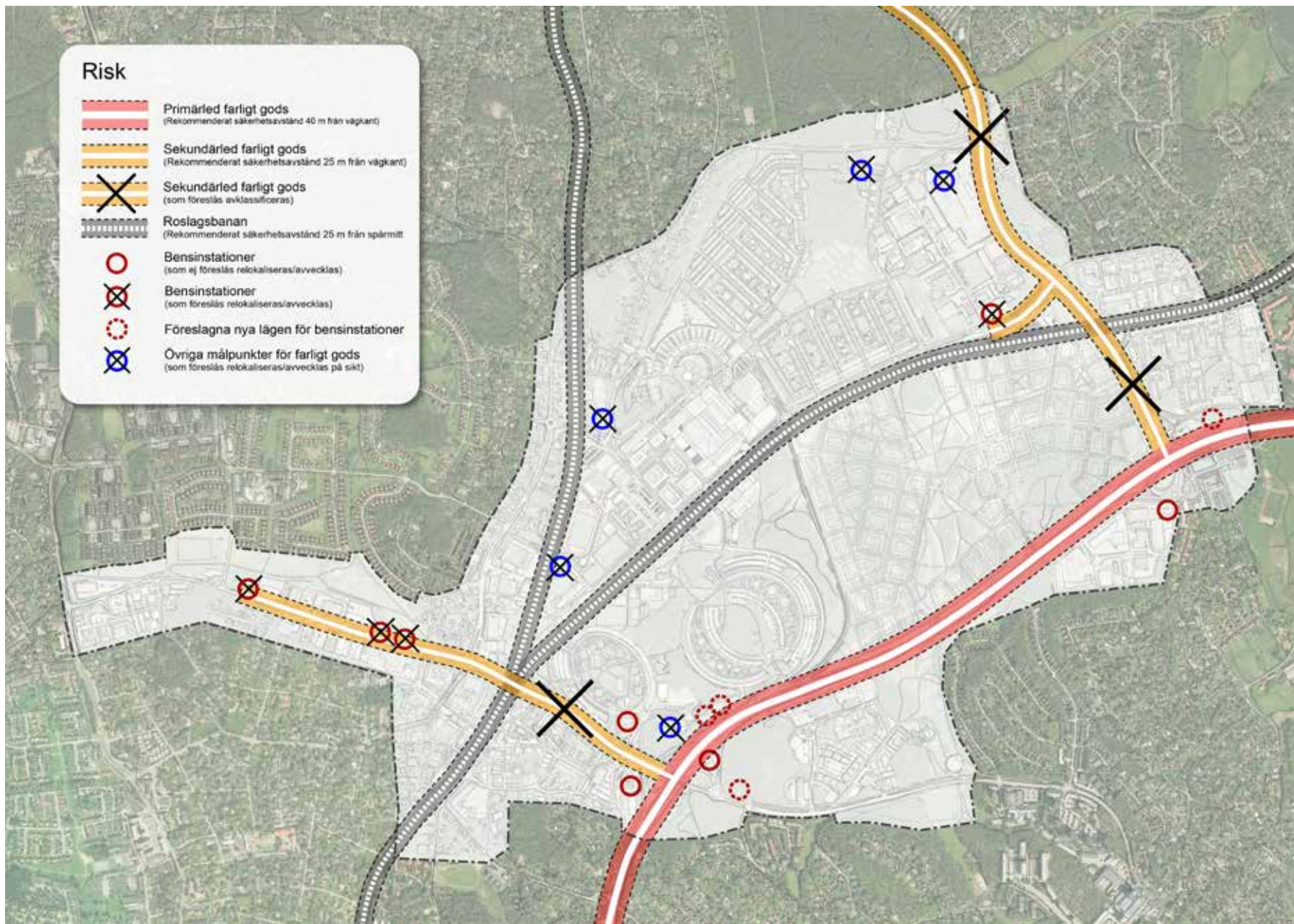
A-klassade verksamheter är omfattande och har stor hantering av miljöfarliga ämnen ex. kärnkraftverk eller cementanläggningar.

B-klassade verksamheter är mindre miljöstörande än A-verksamheter, t.ex. större avloppsreningsverk eller fjärrvärmeanläggningar som Galten och Farmen i Täby stadskärna.

U-klassade verksamheter är miljöstörande verksamheter med mindre risk för påverkan på hälsa och miljö, t.ex. bilvårdsanläggningar.

Risk

-  Primärled farligt gods
(Rekommenderat säkerhetsavstånd 40 m från vägkant)
-  Sekundärled farligt gods
(Rekommenderat säkerhetsavstånd 25 m från vägkant)
-  Sekundärled farligt gods
(som föreslås avklassificeras)
-  Roslagsbanan
(Rekommenderat säkerhetsavstånd 25 m från spårmit)
-  Bensinstationer
(som ej föreslås relocaliseras/avvecklas)
-  Bensinstationer
(som föreslås relocaliseras/avvecklas)
-  Föreslagna nya lägen för bensinstationer
-  Övriga målpunkter för farligt gods
(som föreslås relocaliseras/avvecklas på sikt)



Utveckling

Panncentraler och drivmedelsstationer är inte lämpliga i en tät stadsmiljö och behöver omlokaliseras till reserverad mark längs med E18. Även bussdepån behöver på lång sikt lokaliserars till ett nytt läge med god tillgänglighet.

Inom ett avstånd på 40 meter från E18 rekommenderas ingen sammanhängande bebyggelse. Riskavstånd visas i kartan. Enstaka byggnader, till exempel drivmedelsstationer och parkeringshus kan dock tillkomma inom detta område. Vid planläggning inom 150 meter från E18 behöver riskerna analyseras närmare.

Riktlinjer för fortsatt planering

- Arbeta fram en strategi för omlokalisering av befintliga och framtida placering samt utformning av tillkommande miljö- och hälsostörande verksamheter i kommunen
- Se över de sekundära transportlederna för farligt gods för att ta bort deras klassning som sekundära transportleder när lokala målpunkter för farligt gods omlokaliseras
- Planera för handel, lättare tillverkningsindustri och störande verksamheter/målpunkter för farligt gods inom reserverad mark längs med E18
- Hantera risker kopplat till urspårning med skyddsavstånd och/eller andra riskreducerande åtgärder vid utveckling i närheten av Roslagsbanan



Mellankommunala och regionala intressen

Bebyggelsestruktur, grönstruktur, infrastruktur, teknisk försörjning och även bostadsförsörjning är viktiga regionala planeringsfrågor. Den regionala utvecklingsplanen är förslag på för vad som är lämplig samordning av mark- och vattenanvändning i länet med mellankommunal räckvidd.

De viktigaste mellankommunala och regionala frågor som är aktuella för utvecklingen av Täby stads kärna är:

- Utvecklingen av nordostsektorns regionala stads kärna Täby centrum-Arninge
- Den regionala grönstrukturen, inklusive kommungemensam grönkilssamverkan
- Utvecklingen av regional kapacitetsstark kollektivtrafik till och från nordostsektorn samt andra frågor som rör framkomlighet och tillgänglighet.
- Tillväxtfrågor i nordostsektorn inom Stockholm Nordost

En utveckling mot en flerkärnig region kan möta upp de utmaningar som den snabbt växande stockholmsregionen står inför. Samarbetet inom Stockholm Nordost har enats om

att Täby centrum-Arninge ska utvecklas till regiondelens regionala stads kärna. Utveckling i den regionala stads kärnan, med omfattande investeringar, förbättrad infrastruktur, ökat antal bostäder och arbetstillfällen gynnar hela regionen och särskilt nordostregionen.

Kommunerna inom Stockholm Nordost arbetar också gemensamt för en utveckling av regionalt kopplad kapacitetsstark kollektivtrafik till nordostsektorn och förlängning till T-centralen via Odenplan och till Arlanda.

En framtida förbindelse västerut mot Kista-Solentuna-Häggvik, Barkarby-Jakobsberg och

Solna har stor betydelse för Täby stads kärnas utveckling. Framtida tvärgående regional kapacitetsstark kollektivtrafik inom norra regionhalvan är en mellankommunal fråga och har också betydelse för regionens möjligheter till en hållbar utveckling och önskvärd flerkärnig struktur.

Framtida energiförsörjning behöver hanteras gemensamt i regionen, men även andra tekniska försörjningssystem såsom VA och avfall förutsätter samverkan över kommungränserna. Idag finns samarbete kring avfallshantering inom SÖRAB med gemensam avfallsplan.



Stockholms läns landsting

Riksintressen

Täby stadskärna berörs av riksintressen för kommunikationer; Roslagsbanan och E18.

Roslagsbanan

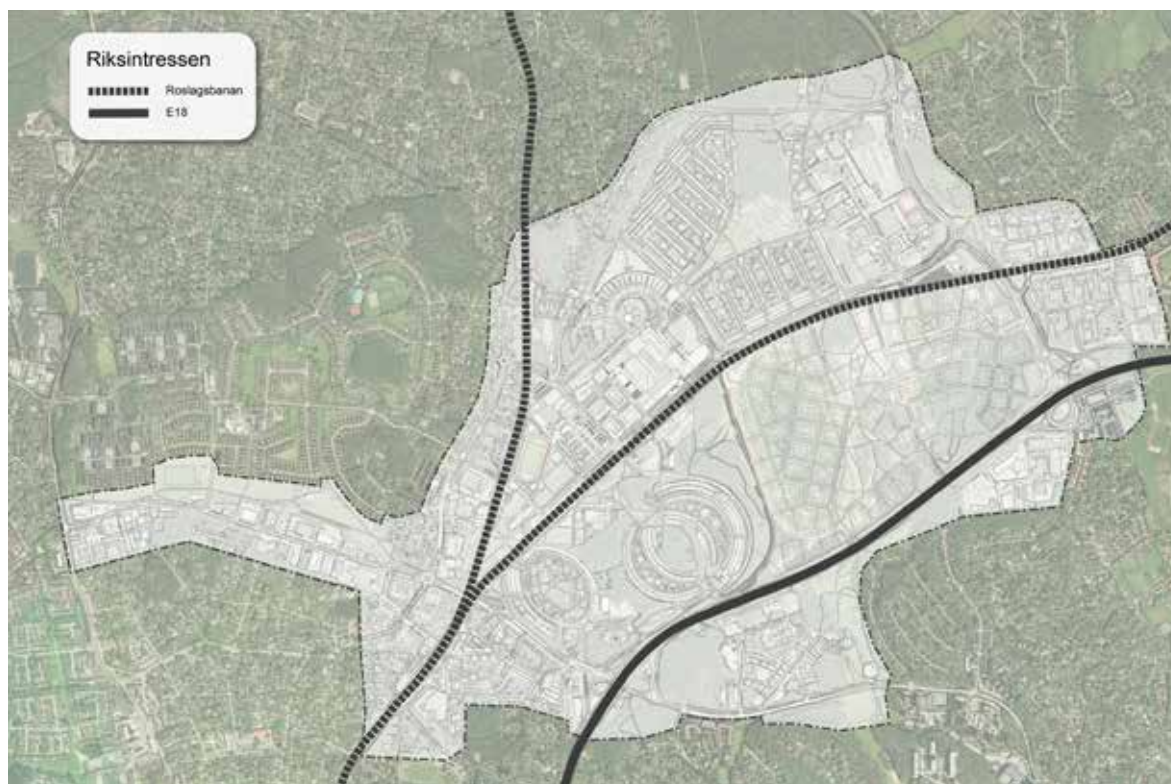
Roslagsbanan går genom stadskärnan med Kårsta- respektive Österskärslinjen. Fyra av Roslagsbanans totalt 38 stationer ligger inom Täby stadskärna. Roslagsbanan har precisrats som riksintresse för kommunikationer, senast genom Trafikverkets beslut 2013-02-20. Roslagsbanan ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningen. Roslagsbanan ägs av AB Storstockholms Lokaltrafik och förvaltas av Trafikförvaltningen på Stockholms läns landsting (SLL).

Roslagsbanans kapacitet är viktig för nordostsektorns framtida befolkningstillväxt. Förutom att vara en viktig förutsättning för den ekonomiska aktiviteten i regionen och därmed riket som helhet, är kollektivtrafiksystemet i Stockholm av stor betydelse för att nå de nationella miljömålen om minskad klimatpåverkan.

Roslagsbanan är viktig för att många människor ska kunna ta sig till arbete, utbildning, vård och fritidsaktiviteter. Arbete pågår för att kapacitetsförstärka och utveckla bansystemet, tillgänglighetsanpassa stationer och bygga bort plankorsningar för förbättra

trafiksäkerheten. I takt med att nu pågående dubbelspårsutbyggnader genomförs ska även nya tågset köpas in, vilket möjliggör trafik med 10-minutersintervall. Mellan Östra station och Roslags Näsby ökas då kapaciteten och möjliggör i högtrafikens maxtimme sittplatser

för ca 6700 resenärer, jämfört med dagens ca 4500 – 4800. Utöver detta pågår bullerskyddsåtgärder för att uppnå gällande riktvärden vid befintliga bostäder utmed järnvägen. I Arninge ska en ny station byggas, som en del av Arninge resecentrum. Utvecklingen av Täby stadskärna



tar hänsyn till Roslagsbanans markanspråk för dubbelspår, bullerskydd och plankorsningar. Ytterligare förbindelser under banan kommer att behövas för att understödja enklare och tryggare rörelser mellan stadskärnans olika områden.

E18

Genom Täby stadskärna går E18 som är nordostsektorns infartsled till Stockholm. Motorvägen är klassad som ett riksintresse och är kopplad till det nationella vägnätet. I stadskärnan finns två trafikplatser, Roslags Näsby och Viggbyholm. Under 2013-2018 byggs båda trafikplatserna om för att anpassas till en ökad trafikmängd och ökad trafiksäkerhet. E18 trafikerades av stombusstrafik mellan nordostsektorn och Stockholm, med bussar från Vallentuna, Vaxholm, Norrtälje och Österskär. Separata kollektivkörvägar finns på hela sträckan genom stadskärnan. Trafikverket utreder möjligheten till att bredda kollektivtrafikkörvägarna. E18 är klassificerad som primär transportled för farligt gods.

Samtidigt som E18 är en viktig kommunikationsled utgör motorvägen också en barriär för rörelser i öst-västlig riktning inom stadskärnan och är källa för buller och luftföroreningar. Ytterligare passager under och över E18 föreslås i planen.

Täbys grannkommun Danderyd utreder en tunnelförläggning av E18 och omfattande stadsutveckling i det centrala stråket där E18 går idag. Olika alternativ för tunnellängd har utretts i ett

program inför en fördjupning av översiktsplanen för centrala Danderyd. Ett av tunnelalternativen är en lång tunnel med mynning strax söder om kommungränsen till Täby och Lahäll.



Delområden, vägar och spår

För att konkretisera fördjupningen av översiktsplanens mål och strategier inom olika delar av stadskärna beskriver detta kapitel en önskad utveckling för stadskärnans 15 olika delområden samt Roslagsbanan och E18.

Kapitlet ska fungera vägledande i den kommande planeringen och underlätta tolkning av planförslaget. I den fortsatta planeringen och i samband med detaljplaner och program kan det behövas fördjupade studier och utredningar inom specifika områden.

För varje delområde redovisas hur planförslaget knyter an till planens strategier, vilket

skiljer sig åt beroende på varje delområdes nuvarande karaktär, funktion och innehåll, läge i stadskärnan samt målbild 2050.

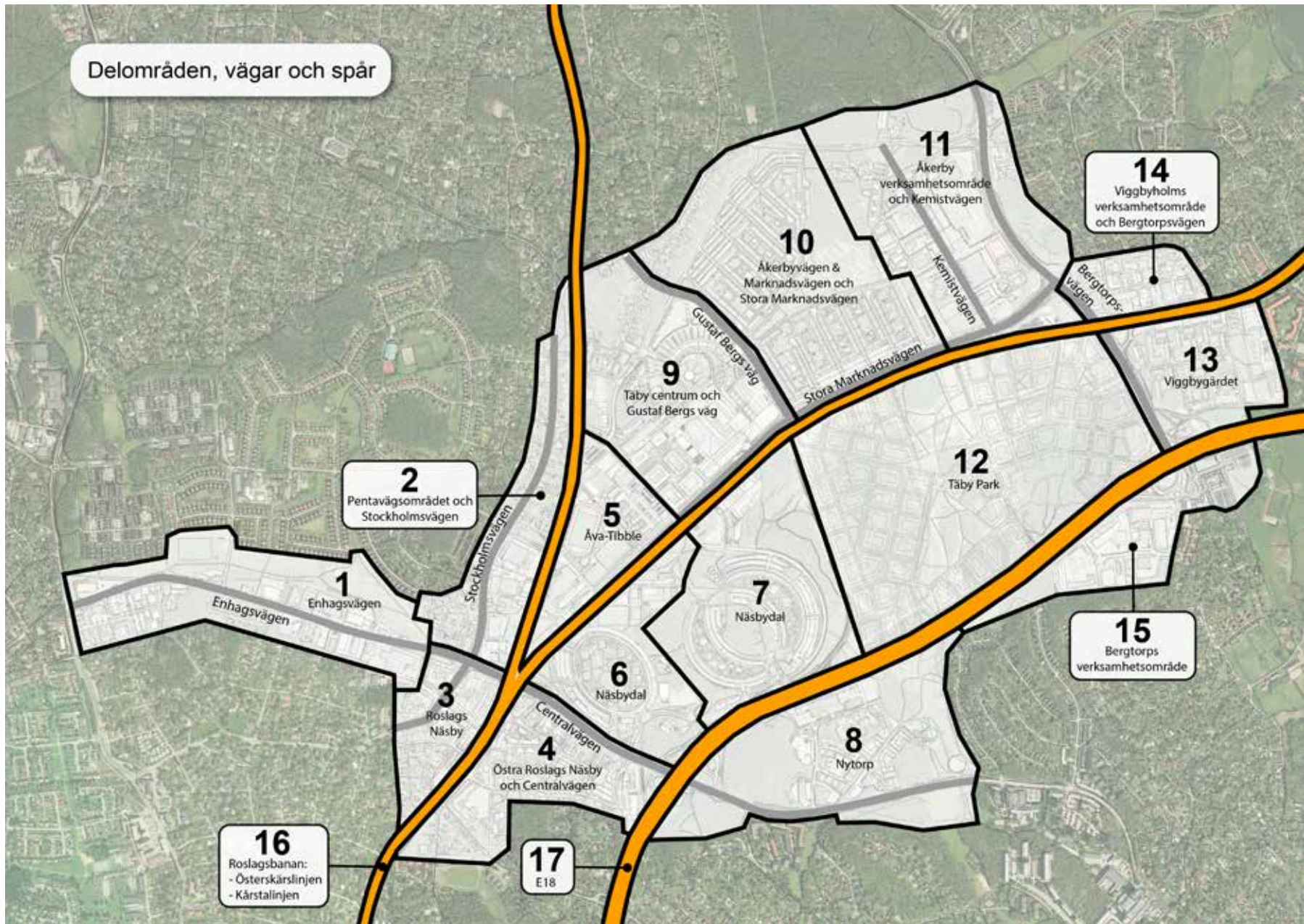
Delområdesbeskrivningarna berör vissa av de allmänna intressena, men inte alla. Exempelvis buller, geoteknik, fornlämningar, kollektivtrafikstråk, dagvatten, parkeringslösningar och förslag på platser för nya förskolor och skolor redovisas under respektive allmänt intresse där de hör hemma och ska på så sätt komplettera delområdesbeskrivningarna.

Inom stadskärnans plangräns finns vissa områden med villabebyggelse. Fördjupningen av

översiktsplanen stödjer i allmänhet en långsiktig omvandling av dessa områden mot en urbanare karaktär med tätare bebyggelse och blandade funktioner i stads kvarter. När och i vilken takt omvandling kommer att ske avgörs i första hand av intresset hos fastighetsägarna inom respektive område.



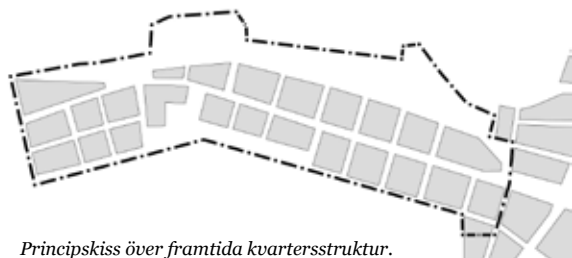
Delområden, vägar och spår



1. Enhagsvägen



Längs Enhagsvägen finns huvudsakligen verksamheter med bland annat handel, restaurang, kontor, skolor och förskolor. Flera av verksamheterna är svåra att kombinera med bostäder, däribland drivmedelsstationer. Enhagsvägen förbinder de västra delarna av Täby med stadskärnan. Den östra delen av Enhagsvägen är sekundärled för farligt gods. Intill ligger även stadsparken Enhagsparken.



Principskiss över framtida kvartersstruktur.

Om intresse finns hos fastighetsägarna kan Enhagens verksamhetsområde utvecklas och kompletteras med upp mot 2000 bostäder. Antalet arbetstillfällen inom området ska öka jämfört med idag, vilket främst uppnås genom att ge mer plats åt verksamheter med många arbetstillfällen per yta, såsom kontor och handel.

Närheten till Enhagsparken och kollektivtrafik gör att området väl lämpar sig för etablering av en ny grundskola och en eller flera nya förskolor.

Enhagsvägen föreslås omvandlas till en stadsgata och ett lokalt kollektivtrafikstråk. Vägen utgör även ett stråk för tvärgående kapacitetsstark kollektivtrafik för att förbinda den regionala stadskärnan Täby centrum-Arninge med Kista-Sollentuna-Häggvik. Planering som berör Enhagsvägen ska utgå från genomförd ytstudie för spårtrafik och busstrafik i stråket Enhagsvägen-Centralvägen. Yta bör reserveras för spårväg och busstrafik med egna körfält.

En förutsättning för att genomföra stadsgateomvandlingen och öka antalet bostäder i området är att de drivmedelsstationer som idag ligger längs med vägen först omlokaliseras.

Ett huvudcykelstråk kan anläggas på södra sidan av gatan och knyta samman det regionala cykelstråket längs Täbyvägen med ett framtida snabbcykelstråk och Roslags-Näsby station. Det finns behov av en planskild passage för cyklister i korsningen Täbyvägen-Enhagsvägen. Vid passager mellan fordonstrafik och oskyddade trafikanter ska hastighetsdämpande åtgärder användas som både kan säkerställa de oskyddade trafikanternas behov av trygghet och

säkerhet och kollektivtrafikens framkomlighet.

Enhagsparken är betydelsefull både som stadspark och som länk i en kedja park- och naturområden som står i kontakt med Rösjökilen. De rekreativa och biologiska värdena ska stärkas genom att utveckla ekosystemtjänsterna i parken och värna kopplingen till den regionala grönstrukturen. I Enhagsparkens östra del föreslås en dagvattendamm för att hantera ökade regnmängder i framtiden.



Utpekade stads- och grönstråk



Utpekade risk-källor och transportleder för farligt gods



Utpekade grönstråk och grönstruktur



Lägen för befintliga och föreslagna skolor och förskolor



Sektion Enhagsvägen. Enhagsvägen utvecklas med yta för framtida kollektivtrafik på spår eller separata kollektivtrafikkörfält. Enhagsvägen utvecklas med dubbelsidiga trädrader som kan innehålla parkering samt ett huvudcykelstråk längs gatans södra sida. Dagvatten hanteras i skelettjordar och genomsläppliga ytor. För att kunna genomföra omvandlingen av Enhagsvägen krävs en breddning längs vissa sträckor.



Utpekade stråk för kollektivtrafik

2. Pentavägsområdet och Stockholmsvägen



Större delen av Stockholmsvägen kantas av villabebyggelse. I områdets södra del finns ett stort antal verksamheter, bland annat bilverkstad, lagerlokaler, lättare industri, fordonsverksamhet, kontor, restauranger, gym och kontor. Stockholmsvägen utgör ett relativt brett gaturum och trafikmätningar visar att åtgärder behövs för att förbättra hastighetsefterlevnaden.

Principskiss över framtida kvartersstruktur.



Området ligger i ett strategiskt läge med närhet till Roslagsbanan och kan kompletteras med uppemot 1500 nya bostäder. Planläggning inom området bör resultera i fler arbetstillfällen jämfört med idag och de arbetstillfällen som redan finns i yteffektiva lokaler idag bör behållas. Möjligheten att bevara befintliga kontorshus bör därför ses över när området planläggs.

För att undvika onödigt breda gaturum och möjliggöra stadsomvandling bör en avklassificering av Enhagsvägen-Centralvägen som sekundärled för farligt gods prövas innan ny bebyggelse uppförs i områdets södra del. Det



Sektion Stockholmsvägen. Ny gatusektion för Stockholmsvägen kan minska vägens barriärverkan. Kantstensparkering för besök kan vara lämplig på båda sidor av gatan. Stockholmsvägen ska ha gröna inslag i form av trädreder. Grönskan ska fördröja och rena dagvatten. Omvandlingen kräver en breddning av vägen längs vissa sträckor.

förutsätter att befintliga drivmedelsstationer längs med Enhagsvägen kan omlokaliseras.

Minst två platser för nya förskolor bör utredas vidare. Platserna behöver studeras närmare, bland annat ur bullersynpunkt.

Stockholmsvägen bör omvandlas från en bildominerad trafikled till en attraktiv stadsgata som ramas in av kvartersbebyggelse med handel i bottenvåningarna. Gående och cyklister ska ges stort utrymme och god framkomlighet.

Tunnlar under Roslagsbanans Kårstagen bör breddas och platsbildningar skapas i anslutning till passage under järnvägen. I samband med planläggning för Pentavägsområdet bör möjligheten att utveckla de befintliga passagerna mot Åva-Tibble studeras för fler trafikslag.

Ett huvudcykelstråk föreslås längs hela gatan som kan kopplas ihop med ett regionalt cykelstråk i norr och ett huvudcykelstråk i söder. Stockholmsvägens södra del kan på sikt utvecklas till ett stråk med hög framkomlighet för kollektivtrafiken. Vägens barriäreffekt kan minskas genom att fler platser där gående och cyklister kan korsa gatan skapas. Den nya stadsbebyggelsen ska skapa ett levande stadsrum som binder ihop Roslags-Näsby med Täby centrum och norra stadskärnan.

Det befintliga grönområdet mellan Stockholmsvägen och järnvägen kan förädlas och utvecklas som grannskapspark. Platsens kvalitet bör höjas och anpassas för en intensivare användning. Området närmast tunnelpassagen under Roslagsbanan kan, tillsammans med Ävaparken på andra sidan järnvägen, utvecklas som stadsdelspark. Då denna mark idag är privatägd krävs markbyte eller annan överenskommelse med markägarna.

Hantering av dagvatten vid skyfall ska utgå från planens åtgärdsförslag i kapitel Klimatanpassning.



Möjligheten att bevara befintliga kontorshus bör studeras i samband med planläggning av Pentavägens verksamhetsområde.



Utsnitt ur gröstrukturkartan



Befintliga och föreslagna cykelstråk

3. Roslags-Näsby



Roslags-Näsby ska utvecklas till en ny stadsdel med hög täthet i ett av kommunens bästa kollektivtrafiklägen. Här planeras för ca 1400 bostäder, förskola, gymnasieskola och handel i botten-våningarna samt en ombyggd station vid Roslags-Näsby.



Principskiss över framtida kvartersstruktur.

På lång sikt kan Roslags-Näsby utvecklas ytterligare i anslutning till den pågående stadsutvecklingen. Det kan ske genom omvandling av villabebyggelse till stadsbygd och förutsätter att privata fastighetsägare initierar en sådan omvandling.

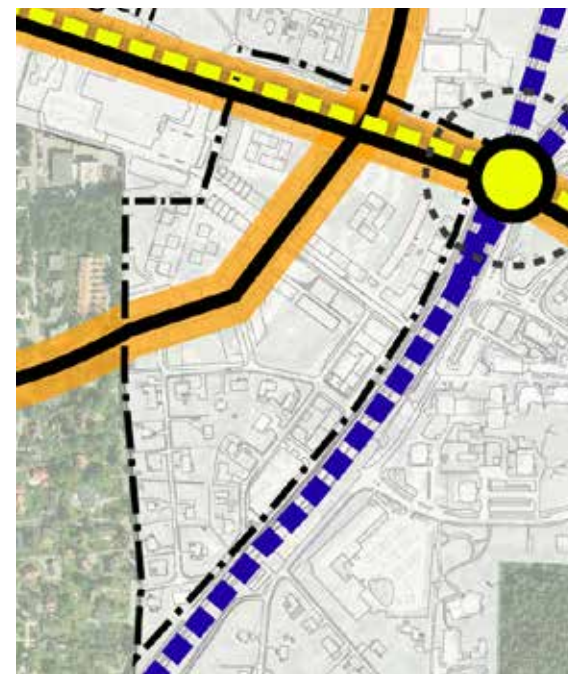
Enhagsvägens och Centralvägens framtida funktion och utformning återges i 1. Enhagens



Utpekade grönstråk och grönstruktur

verksamhetsområde och Enhagsvägen respektive 3. Östra Roslags-Näsby och Centralvägen.

Den ombyggda stationen i Roslags-Näsby möjliggör förlängning av perrongerna till området under Centralbron. En effektiv bytespunkt mellan Roslagsbanan, lokalbussar och framtida tvärgående regional kapacitetsstark kollektivtrafik kan skapas på Centralbron.



Utpekade stråk för kollektivtrafik



Visionsbild över pågående planering i Roslags Näsby (WSP)

I samband med utvecklingen av Roslags-Näsby behöver kopplingen mot Enhagsparken-Rösjökilen respektive Mosstorpsparken-Stora Värtan stärkas så att det blir lätt att via gröna stråk nå större rekreationsområden.

Inom området råder brist på tillgång till parker, varför stort fokus i planering bör ligga på att tillskapa nya torg och parker med höga vistelsevärden.



Visionsbild över en framtida bytespunkt i Roslags Näsby (Archus Arkitektur)

4. Östra Roslags-Näsby och Centralvägen



Östra Roslags-Näsby består av blandad bebyggelse med handel, kontor, bostäder, förskola, skola, hotell och kyrka. I området finns även de viktiga målpunkterna Roslags-Näsby station, Roslags-Näsby trafikplats, Mosstorpsparken och Roslags-Näsby centrum. I områdets södra del finns villabebyggelse. Centralvägen är en av infarterna till stadskärnan från öster. Planering pågår för nya bostäder och arbetstillfällen längs med Centralvägen.

Områdets närhet till kollektivtrafik skapar förutsättningar för kompletterande bebyggelse. Det är positivt om ytterligare ny bebyggelse



Principskiss över framtida kvartersstruktur.

uppförs längs rörelsestråken för fotgängare och cyklister för att stärka och förtydliga gaturummen, exempelvis mellan kollektivtrafiknoderna Roslags-Näsby station och Roslags-Näsby trafikplats.

Förutom en kapacitetsökning på Ytterbyskolan bör ytterligare minst två nya platser för förskolor utredas vidare inom aktuellt område, se kapitel Allmänna intressen Förskolor och skolor.

Centralvägen kan omvandlas till stadsgata som tydlig entré till stadskärnan, med bebyggelse på båda sidor och med gröna inslag. Gående, cyklister och kollektivtrafik bör ges stort utrymme i gaturummet, där kollektivtrafiken ska säkerställas god framkomlighet. Detta förutsätter att



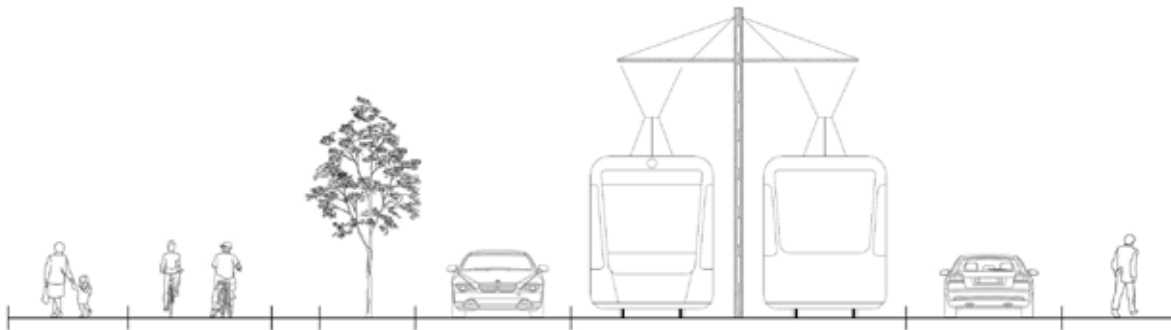
Lägen för befintliga och föreslagna skolor och förskolor

verksamheter utmed Enhagsvägen och Centralvägen som genererar farligt gods omlokaliseras.

Centralvägen utgör även ett stråk för tvärgående kapacitetsstark kollektivtrafik för att förbinda den regionala stadskärnan Täby centrum-Arninge med Kista-Sollentuna-Häggvik. Planering som berör Centralvägen ska utgå från genomförd ytstudie för spårtrafik och busstrafik i stråket Enhagsvägen-Centralvägen. Yta bör reserveras för spårväg och busstrafik med egna körfält. Ett huvudcykelstråk föreslås längs vägen. Passager och korsningar där oskyddade trafikanter korsar fordonstrafik ska hastighets-säkras så att kollektivtrafiken ges god framkomlighet.



Utpekade grönstråk och grönstruktur



Sektion Centralvägen. Barriäreffekten kan minskas genom en omarbetad gatusektion. Centralvägen föreslås få minst en trädrad. För att kunna genomföra omvandlingen av Centralvägen krävs en breddning av vägen längs vissa sträckor.



En ny gång- och cykeltunnel under Roslagsbanan i höjd med Mosstorpsparken och Gethagsvägen i Danderyds kommun skulle förbättra möjligheterna att cykla i stadskärnans södra del och tillgängliggöra Rösjökilens och kopplingen mot Stora Värtan.

Ett gång- och cykelstråk från Mosstorpsparkens norra del under Roslagsbanan med anslutning till Gethagsvägen i Danderyds kommun bör utredas för att skapa ett sammanhängande och gent cykelstråk mellan Näsbypark och Enebyberg.

Inom området råder brist på friytor varför stort fokus i planeringen bör ligga på att tillskapa nya torg och parker med höga vistelsevärden. Mosstorpsparken och Konvaljeparken ska bevaras och utvecklas då parkernas funktion blir än mer viktig i takt med att området utvecklas med fler bostäder.

Hantering av dagvatten vid skyfall ska utgå från planens åtgärdsförslag i kapitel Klimatanpassning.

5. Åva-Tibble



I Åva-Tibbleområdet finns idag två stora gymnasieskolor och kommunens största sportanläggningar med Tibblevallen, Tibble sportcenter och Tibble ishall. Området fyller en viktig funktion som central mötesplats med mycket god tillgänglighet med kollektivtrafik.



Principskiss över framtida kvartersstruktur.

Åva-Tibbleområdet kan kompletteras med framför allt fler funktioner av offentlig karaktär. Platser för kultur kan utvecklas i anslutning till platser för idrott. Runt 800 bostäder kan tillkomma, bland annat där nuvarande Tibble gymnasium ligger. Det förutsätter att gymnasieskolan kan omlokaliseras inom eller i närheten av området, tillsammans med Åva gymnasium och idrottslokaler- och anläggningar. Utbudet av offentliga anläggningar och lokaler, stråk, trafik och offentliga rum samt genomförandeåtgärder behöver utredas vidare.

Området är ett viktigt område för nya företagsetableringar och för att öka antalet arbetstillfällen i stadskärnan. Mark reserveras därför för framtida näringslivsutveckling som kan samverka med utbildning, idrott och andra offentliga funktioner.

Panncentralen, som i sig är en riskkälla och genererar transport med farligt gods, bör på sikt avvecklas.

Biblioteksgången föreslås förlängas söderut till Tibble station och binda samman Täby Centrum med Roslags-Näsby. Närmast Tibble station bör ytor med tydlig offentlig karaktär skapas.

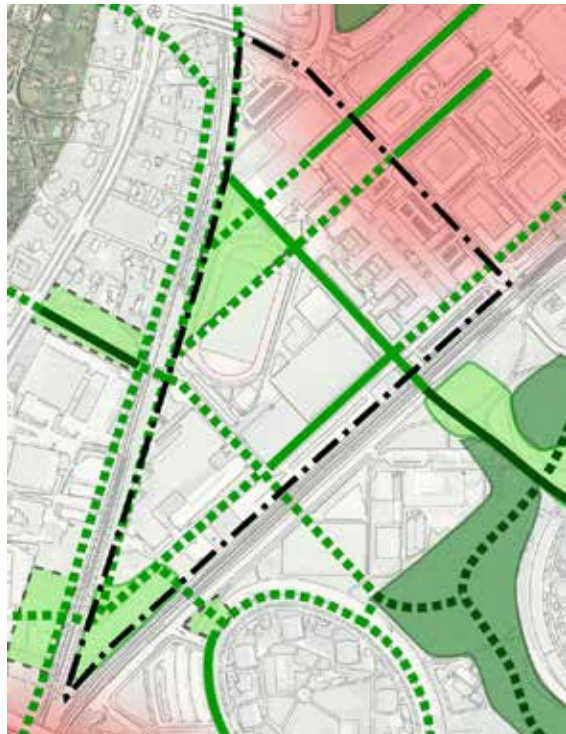
Befintliga passager under Roslagsbanan behöver utvecklas och förbättras för att underlätta rörelser till fots och med cykel i öst-västlig riktning genom området. En ny passage för fordonsstrafik föreslås utredas vidare under Roslagsbanans Österskärslinje i öst-västlig riktning i förlängningen av Åva skolgränd för att knyta



Lägen för befintliga och föreslagna skolor och förskolor

ihop Åva-Tibbleområdet, Näsbydal och Grindtorp samt för att förbättra tillgängligheten för framtida företagsetableringar och näringsliv i området.

Från Täby torg föreslås ett nytt grönt stadsstråk längs Esplanaden, via Tibblevallen och vidare



Utpekade grönstråk och grönstruktur

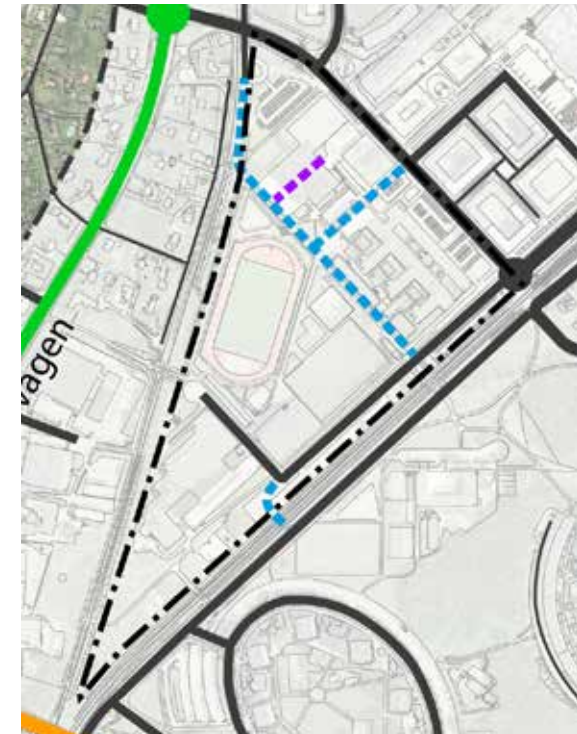
under Roslagsbanan mot Roslags-Näsby.

I områdets södra del finns Åvaparken som kan utvecklas till en stadsdelspark tillsammans med intilliggande grönområden inom Pentavägsområdet. Inom området råder brist på tillgång till lekplatser, varför denna fråga bör ges stort



Utpekade stads- och grönstråk

fokus i planeringen. Estetiskt tilltalande och mångfunktionella ytor som tillfälligt tillåts att översvämmas vid intensiv nederbörd bör utvecklas inom parkområdets lågpunkt.

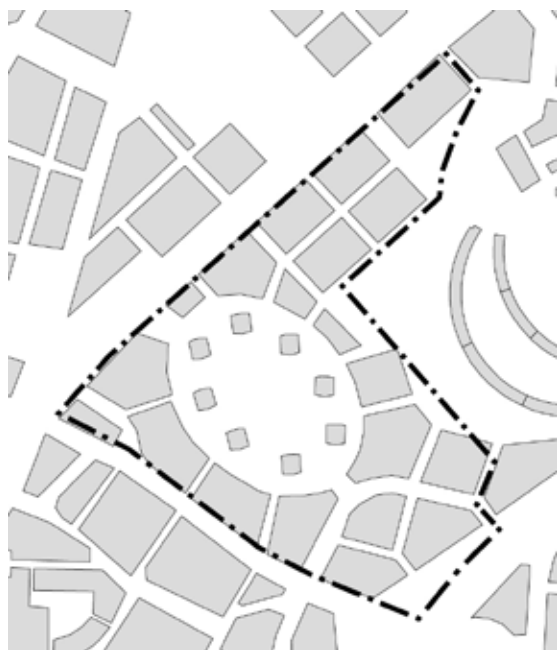


Föreslagna nya gator

6. Näsbydal



Näsbydal domineras av modernistisk bostadsbebyggelse från 1960-talet, stora markparkeringar och ett flertal utnyttjade impedimentområden. Här finns grundskola, förskola, handel, drivmedelsstation, panncentral och en mindre idrottsanläggning.



Principskiss över framtida kvartersstruktur.

Ny bebyggelse kan komplettera området för att knyta ihop Näsbydal med andra delar av stadskärnan. Den nya bebyggelsen bör ges en lägre skala än Näsbydal och finmaskig kvarterstruktur. Här finns potential för minst 500 nya bostäder. Eventuell förtätning kring Näsbydal ska göras med hänsyn till de arkitekturhistoriska värden som finns.

Antalet arbetstillfällen inom området bör öka jämfört med idag, främst genom ny verksamhets- och handelsbebyggelse längs med Centralvägen och mot E18.

Näsbydalsskolan i sin nuvarande utformning är ytkrävande. Alternativ utformning och lokalisering inom området bör utredas för att möjliggöra ny bebyggelse för bostäder, arbetstillfällen och offentlig service längs Östra banvägen. Näsbydalsskolan föreslås även kapacitetsökas och ytterligare minst en ny plats för förskola och en ny grundskola bör utredas vidare.

Stor vikt ska läggas på att skapa gena och trygga gång- och cykelstråk genom och till området. Mellan Tibble station, Tibble Gymnasium, Näsbydal och Grindtorp löper ett välanvänt gång-



och cykelstråk som bör utvecklas. Förbättrade gång- och cykelstråk mot Östra Roslags-Näsby och Grindtorp bör utredas vidare. En ny passage föreslås utredas vidare under Roslagsbanans Österskärslinje i Åva skolgränds förlängning, se 5. Åva-Tibble.

Panncentralen PC City och drivmedelsstationen är en riskkällor och genererar transport med

farligt gods. Hörnparken ligger i ett stråk som behöver förstärkas avseende ekologiska samband, vilket innebär att den trots sin ringa storlek bör bevaras och utvecklas. En ny fickpark föreslås i anslutning till tunnelpassagen under Roslagsbanans Österskärslinje. Inom området råder brist på tillgång till lekplatser, varför denna fråga bör ges stort fokus i planeringen.



Utpekade grönstråk och grönstruktur



Lägen för befintliga och föreslagna skolor och förskolor

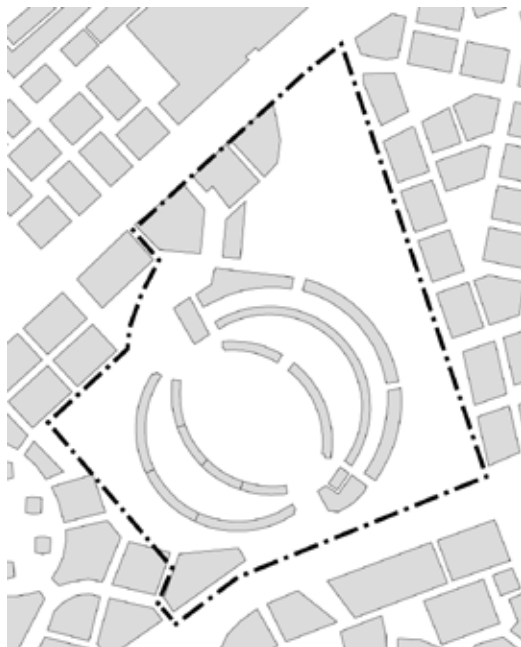


Utpekade stads- och grönstråk

7. Grindtorp



Grindtorp är ett bostadsområde med mindre inslag av handel, förskolor och en kyrka. Grindtorp domineras av den storskaliga modernistiska bebyggelsen från 1960-talet med de karaktäristiska böjda skivhusen, stora markparkeringar och lummiga, skyddade bostadsgårdar.



Principskiss över framtida kvartersstruktur.

Komplettering av bostadsbebyggelsen kan vara möjlig i första hand på befintliga markparkeringar. Om markägarna önskar förtäta intill befintliga byggnader måste detta ske med hänsyn till de arkitekturhistoriska värdena som området besitter. En strategi för förtätning i anslutning till Grindtorps befintliga bebyggelse bör tas fram senast vid detaljplaneläggning av



Utpekade grönstråk och grönstruktur

området. Ny bebyggelse närmast Östra Banvägen-Grindtorpsvägen bör utredas vidare då det förutsätter flytt av en transformatorstation. Möjligheten att utöka området för skola och förskola där de befintliga förskolorna finns bör utredas vidare.

Inom området finns en fornlämning och ett



Utpekade stråk för kollektivtrafik



gravfält från vikingatiden att ta hänsyn till i den fortsatta planeringen.

Från Tibble station löper ett välanvänt gång- och cykelstråk genom Grindtorp mot Näsby-park som är viktigt att bevara och utveckla.

De stora skogsområdena som omger Grindtorp ska värnas och tillgängliggöras utan att göra avkall på naturvärdena. Sambanden mellan Grindtorp och Täby Park ska utvecklas i form av flera stråk med höga rekreativa värden och aktiviteter som minskar det upplevda avståndet mellan stadsdelarna.

Naturparken Torrbacken föreslås bevaras som naturområde då den hyser stora biologiska värden. Ett framtida stråk för kollektivtrafik längs eller genom Torrbacken för att möjliggöra kollektivtrafik mellan Täby Park och Täby Centrum behöver studeras vidare gällande utformning och dragnings. Ett stråk för framtida kapacitetsstark regional kollektivtrafik föreslås utredas längs Täby Allé med anslutning till Täby centrum.

8. Nytorp



Nytorp är ett verksamhetsområde och rymmer flera skolor, förskola, kontor, brandstation, utebad och drivmedelsstation och stadspark. Ett antal bostadskvarter har nyligen uppförts inom området. Centralvägen löper längs områdets södra sida.



Principskiss över framtida kvartersstruktur.

Läget vid Roslags-Näsby trafikplats och den goda tillgängligheten till det regionala vägnätet gör att området lämpar sig väl för fler arbetsplatser. Antalet arbetstillfällen i Nytorp bör totalt sett öka jämfört med idag. Den nya bebyggelsen bör utformas så att den förhöjer de rekreativa värden som finns i de befintliga intilliggande grönområdena, genom att dämpa

buller från E18 och öka tryggheten. Möjligheten att etablera en ny förskola inom området bör utredas.

Idag finns en gång- och cykelpassage under E18 mellan Nytorp och Grindtorp. För att bättre knyta ihop stadskärnans norra och södra delar finns behov av ytterligare en förbindelse under E18, vilken förelås i form av en förlängning av Täby Allé till Nytorpsvägen. Behovet av en passage på denna plats finns även utpekad i programmet för Täby park. Passagen föreslås primärt för gång-, cykel- och kollektivtrafik men även behovet av fordonstrafik i denna passage är något som behöver utredas vidare.



Föreslagna nya gator

Längs Centralvägen och norr om E18 pekas två utredningsstråk ut för framtida regional kapacitetsstark kollektivtrafik med två alternativa lägen för nya stationer; ett vid Roslags-Näsby trafikplats och ett vid en ny föreslagen passage under E18 invid Täby park. Centralvägens framtida funktion redovisas i 3. Östra Roslags-Näsby och Centralvägen.

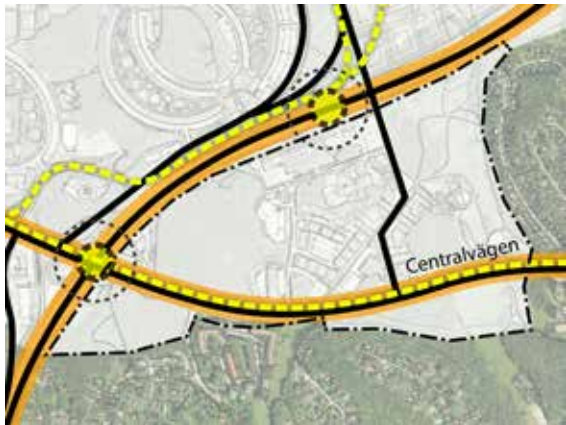
I området närmast E18 finns Nytorps naturpark med hållmarkskaraktär och ett stort bestånd av äldre tallar, vilka utgör en del av ett regionalt tallnätverk. Naturvärden och landskapsekologiska samband bör utredas vidare i samband med planering för bebyggelse i skogsområdets norra del.



Utpekade gröonstråk och gröstruktur



Befintliga och föreslagna cykelstråk



Utpökade stråk för kollektivtrafik

Inom Nytorp finns Centralparken, vilken är Täbys största, äldsta och mest använda offentliga park. Centralparken är en del av ett övergripande grönstråk som binder ihop södra Näsbypark och Stora Värtan med Stolpaskogen. Parken ska bevaras och utvecklas med hänsyn till sin

karaktär och utformning. I parkens norra del planeras en ny bred gång- och cykeltunnel som möjliggör ett sammanhängande grönt stråk och förbinder Centralparken med stadsparken i Täby park.



9. Täby centrum och Gustaf Bergs väg



Området är Täbys kommersiella och kulturella centrum. Här finns huvudbibliotek, sjukhus och vårdcentral, polisstation, kommunhus och ett av Stockholms största köpcentrum. Här finns också ett stort antal bostäder, bland annat i den stora bostadsrättsföreningen Storstugan och i de nya centrumkvarteren. Täby centrum är en viktig knutpunkt för lokal busstrafik och är den station näst efter Roslags-Näsby som har flest antal påstigande resenärer per vardagsdygn. Gustaf Bergs väg utgör en infartsgata till Täby Centrums norra parkeringsplatser.

Täby centrum kan utvecklas till en mångsidig mötesplats som kan passa fler och på så sätt bli en starkare offentlig mötesplats med en mångfald av arbetstillfällen. Biblioteksgången kan utvecklas till ett stadsstråk för gående och cyklister. Området kan kompletteras med ny bebyggelse med blandade funktioner, i huvudsak längs med Gustaf Bergs väg. Här finns potential för uppemot 500 nya bostäder.

Möjligheterna att etablera en ny grundskola bör utredas. Minst två nya förskolor bör också etableras inom området i samband med att fler bostäder byggs.



Principskiss över framtida kvartersstruktur.

Den kompletterande bebyggelsen ska utformas med hänsyn till de arkitekturhistoriska värdena som finns i Storstugan. En strategi för förtätning i anslutning till Storstugans befintliga bebyggelse bör tas fram senast vid detaljplanläggning av området.

Området norr om Tibble sportcenter kan förtätas med bostäder och offentliga funktioner. Panncentralen Galten utgör en riskkälla.



Föreslagna nya gator

Gustaf Bergs väg föreslås förlängas till Åkerbyvägen och Stockholmsvägen och utvecklas till ett grönt stadsstråk. Oskyddade trafikanter ska ges stort utrymme och kollektivtrafiken ska säkerställas god framkomlighet. Det innebär att fordonstrafik ska kunna ta sig fram på de gåendes villkor. Passager där oskyddade trafikanter korsar fordonstrafik ska utformas så att fordonstrafik håller låg hastighet.



Utpekade grönstråk och grönstruktur

Analysen visar att Gustaf Bergs väg kan bli en attraktiv resväg för trafiken till och från Täby centrum som alternativ till Stora Marknadsvägen. Trafiken till och från Täby centrum norra garage kan då få svårigheter att ta sig ut. Det kommer därför att krävas vidare utredning kring utformning av Gustaf Bergs väg och korsningsutformning vid Täby Centrums norra garage.



Utpekade stads- och grönstråk

Inom området finns Åkerbyparkens södra naturpark samt Stockholmsvägens naturpark. Dessa har betydelse för det regionala tallnätverket, är viktiga för närrecreationen och ska värnas när stadskärnan utvecklas. Här råder det brist på tillgång till parker och lekplatser, varför stort fokus bör ligga på att tillskapa nya parker med höga vistelsevärden i planeringen.



Sektion Gustaf Bergs väg. Gatan utformas för att kunna trafikeras med kollektivtrafik i framtiden. Det innebär att höga krav ställs på gång- och cykelpassagen för att säkerställa kollektivtrafikens framkomlighet och trafiksäkerhet. Kantstensparkering för besök och funktionshindrade föreslås i trädrad på en sida av gatan. Plats för dagvattenhantering ska finnas längs stråket.

En stor andel hårdgjorda ytor i Täby centrumområdet gör att det finns översvämningsrisk vid intensiv nederbörd, främst i området kring Täby torg. Hantering av dagvatten vid skyfall ska utgå från planens åtgärdsförslag i kapitel Klimatanpassning.

10. Marknadsvägen-Åkerbyvägen och Stora Marknadsvägen



Bebyggelsen på Marknadsvägen och Åkerbyvägen utgörs av tidstypisk 1960-talsarkitektur. Området är präglad av en tydlig trafikseparering med stora markparkeringar vid infartsgatorna och bilfria gröna bostadsgårdar. Norr om Åkerbyvägen finns villabebyggelse och ett långsträckt naturområde. I områdets södra del löper Stora Marknadsvägen, en trafikintensiv gata som utgör den huvudsakliga infarten till Täby centrums bostadsområden, handelscentrum och bussterminal. Till sammans med Roslagsbanans Österskärslinje utgör vägen en kraftig barriär söderut.

Området kan kompletteras med ny bebyggelse med blandat innehåll och uppemot 700 bostäder, i huvudsak längs med Gustaf Bergs väg och på befintliga markparkeringar, på fastighetsägarnas initiativ. De stora bostadsvärden som bilfria park- och gårdsmiljöer innebär ska respekteras.

Villaområdet mellan Åkerbyparken och Stockholmsvägen kan på lång sikt omvandlas till stadskvarter om intresse finns hos fastighetsägarna. I samband med en ny kvartersindelning kan gång- och cykelvägnätet bli mer finmaskigt och förbättra tillgängligheten till Ensta station.



Principskiss över framtida kvartersstruktur.

Åkerbyskolan har en bra placering i anslutning till Åkerbyparken. Skolfunktionen bör bevaras och tillåtas att utvecklas i takt med att stadskärnan växer. Möjligheten att etablera en ny grundskola i anslutning till Byängsparken bör utredas vidare. Möjligheten att etablera ytterligare tre förskolor inom området bör utredas.

Stora Marknadsvägen och Marknadsvägen föreslås samordnas till en gemensam stadsgata för att minska deras barriäreffekt. Gatan ges en viktig funktion för kollektivtrafiken som angör Täby centrum bussterminal. Kollektivtrafiken



Lägen för befintliga och föreslagna skolor och förskolor

ska ges god framkomlighet på denna gata. För att säkerställa kollektivtrafikens framkomlighet föreslås sidoförlagda kollektivtrafikkörfält, med bevarande av den befintliga trädallén. Passager där oskyddade trafikanter korsar fordonstrafik ska hastighetssäkras på ett sådant sätt att fordonstrafik håller låg hastighet samtidigt som kollektivtrafikens framkomlighet säkerställs. Gångstråken längs Stora Marknadsvägen ska vara trygga, säkra och tillgängliga för alla.

Åkerbyparken fyller en viktig funktion som stadsdelspark då stadskärnan växer. Delar av



Utpekade grönstråk och grönstruktur

parken är viktig som infiltrationsyta vid kraftiga regn. Byängsparken är viktig att bevara och utveckla då den har rekreativa och biologiska värden och utgör en länk i det gröna stråket mellan Stolpaskogen-Angarn-Bogesundskilen norrut och Täby park-Centralparken-Stora Värtan söderut. En ny grannskapspark föreslås norr om korsningen Åkerbyvägen-Gustaf Bergs väg i anslutning till det nya gröna stadsstråket längs med Gustaf Bergs väg.

Dagvattenhanteringen ska utvecklas med gröna lösningar för ökad rening och fördröjning.



Sektion Stora Marknadsvägen. Stora Marknadsvägen och Marknadsvägen skapar en gemensam stadsgata med trädplantering i mitten av gatan vilket ger möjlighet till sidoförlagda kollektivtrafikkörfält i vardera riktningen. För att möjliggöra detta krävs en ny anslutning till fastigheten Fåret 1 från Gustaf Bergs väg samt nya anslutningar till parkeringarna på Tibble 9:9, 9:10, 9:11, 9:12, 9:13, 9:14 och 9:15.

Strax söder om kvarteret Fölet 1 föreslås en park för att kunna hantera dagvatten inom området. Hantering av dagvatten vid skyfall ska utgå från planens åtgärdsförslag i kapitel Klimatanpassning.

11. Åkerby verksamhetsområde och Kemistvägen



Området domineras av småindustri. Här finns även skolor, kontor, drivmedelsstation, bussdepå och ett litet antal bostäder. Bergtorpsvägen intill området är sekundärled för transporter med farligt gods. Endast en infart till området från Stora Marknadsvägen finns. Kemistvägen är försörjer fastigheterna inom området. Gatan trafikeras till stor del av buss- och lastbilstrafik på grund av bussdepå och övriga verksamheter. En ny simhall planeras invid Stora Marknadsvägen och Bergtorpsvägen.



Principskiss över framtida kvartersstruktur.

Området har potential att på lång sikt omvandlas till en blandad stadsdel med uppemot 2000 nya bostäder i en tydlig kvartersstruktur. Utvecklingen förutsätter initiativ från de privata fastighetsägarna och behöver samordnas i ett planprogram.

Bostäder och verksamheter bör blandas, helst på kvartersnivå. Antalet arbetstillfällen bör öka tillsammans med bostadstillskotten för att uppnå målet om en blandad stadsbygd. Stadsomvandlingen innebär att störande verksamheter inte kan vara kvar inom området då de utgör riskkällor och genererar transporter med farligt



Utpekade stads- och grönstråk

gods. Öster om Bergtorpsvägen finns ett fornlämningsområde att ta hänsyn till i den fortsatta planeringen.

Möjligheterna att etablera ytterligare en ny grundskola och två förskolor bör ingå i planering av området och utredas avseende vägtrafikbuller från Bergtorpsvägen och Kemistvägen.

Delar av den befintliga naturparken vid Hörnåkersvägen föreslås för stadsutveckling med stadsbygd och offentlig service. En av de föreslagna förskolorna bör utredas vid den platsen om det med hjälp av ny bebyggelse närmast



Lägen för befintliga och föreslagna skolor och förskolor

Bergtorpsvägen går att uppnå acceptabla ljudnivåer. Den norra delen av grönområdet bevaras då det har betydelse för närrecreationen i området och hyser fornlämningar.

Det gröna stråket mellan Stolpaskogen och Täby Park ska värnas och utvecklas för att öka de rekreativa och biologiska värdena. Byängsparken bör utvecklas till en plats med högre rekreativa värden jämfört med idag. Ekosystemtjänster såsom biologisk mångfald bör stärkas. En grannskapspark föreslås i anslutning till det nya gröna stadsstråket centralt i området.



Utpekade grönstråk och grönstruktur

Kemistvägen föreslås förlängas upp till Stockholmsvägen för att skapa en ny entré till området norrifrån. Vägen kan omvandlas till stadsgata med möjlighet för trafikering av kollektivtrafik och med stads kvarter på vardera sida. Från Ensta krog löper ett lokalt cykelstråk längs gatan som ansluter till gång- och cykelvägen längs Stora Marknadsvägen och den planerade tunneln till den nya simhallen. I öst-västlig riktning utgör ett förlängt gång- och cykelstråk från Åkerbyparken en ny koppling som knyter an till bebyggelsen i Gribbylund och Viggbyholm genom en ny gång-och cykelbro över Bergtorpsvägen.



Hantering av dagvatten vid skyfall ska utgå från planens åtgärdsförslag i kapitel Klimatanpassning.



Gatusektion Kemistvägen. I gaturummet ska stor yta ges till gående och cyklister. Kantstensparkering för besökare är lämplig längs gatan. Ett lokalt cykelstråk samt en ny koppling för cykel över Bergtorpsvägen kan skapas.

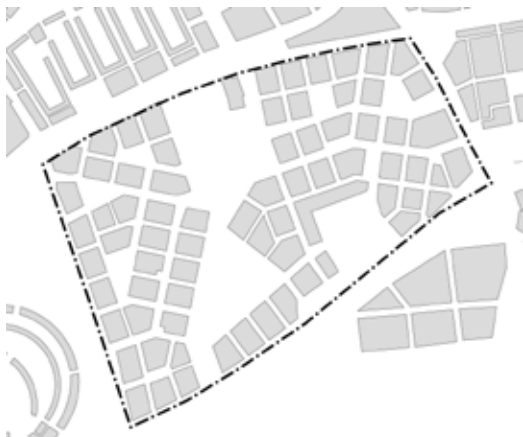


Befintliga och föreslagna cykelstråk

12. Täby park



Den före detta galoppbanan ska utvecklas med minst 6000 bostäder och ca 5000 arbetsplatser. En blandning av olika funktioner, som bostäder, verksamheter och handel, koncentreras längs området centrala stadsgata Boulevarden. En ny stadspark och flera grannskapsparker planeras. Stadsparken ska bindas samman med Centralparken genom en ny passage under E18 för gång- och cykeltrafik. Utmed Roslagsbanan och E18 planeras handel och verksamheter i kombination med bostäder. Tre större grundskolor inklusive förskolor och cirka ytterligare sju förskolor planeras.



Principskiss över framtida kvartersstruktur.

Täby Park behöver utvecklas som en naturlig del av stadskärnans struktur. Åtgärder krävs för att överbygga de barriärer som omger Täby Park. Det gäller framför allt Roslagsbanan och E18, men även det kuperade skogspartiet mellan Täby Park och Grindtorp.

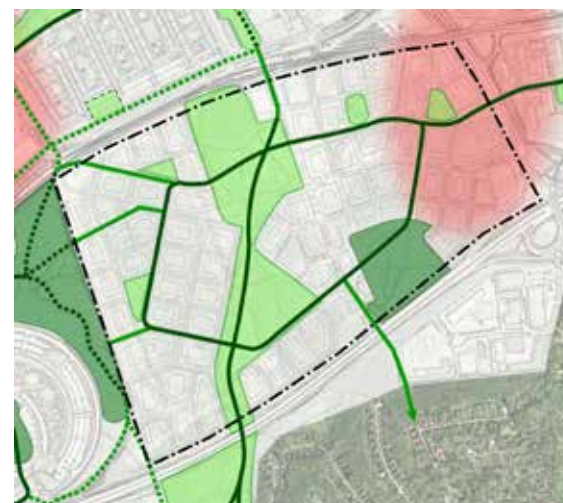
Nya gator för bil- och kollektivtrafik, nya gång- och cykelstråk, grönstråk samt ny bebyggelse behöver fysiskt koppla samman stadsrummen inom Täby park och till angränsande områden. I pågående planering av Täby park utreds en tunnel under Roslagsbanan vid Galoppfältets station. Vid simhallen planeras ytterligare en



Befintliga och föreslagna cykelstråk

gång- och cykelpassage under Stora Marknadsvägen. För att stärka kopplingarna än mer mellan Täby Park och områdena norr om järnvägen behöver ytterligare en tunnel för gående och cyklister strax öster om Täby centrums station på Roslagsbanan utredas.

Centralt genom Täby Park planeras en stadspark från norr till söder, som utgör en del av en större grön kil mellan Stolpaskogen och ner till Stora Värtan, idag avskuren av E18. Stadsparken tillsammans med flera grannskapsparker och Gröna slingan (ett parkstråk som knyter samman parkerna inom stadsdelen)



Utpekade grönstråk och grönstruktur

bildar en sammanhängande grönstruktur inom Täby Park. Stadsparken kommer tack vare sin storlek att fylla många funktioner och rymma en ny bollplan och fungera som vistelseyta för boende, besökare och barn i de förskolor och skolor som planeras i Täby Park. Ett cykelstråk längs eller i stadsparken behöver utredas vidare.

I området där Roslagsbanan korsar Bergtorpsvägen föreligger risk för översvämning vid häftiga regn. Hantering av dagvatten vid skyfall ska utgå från planens åtgärdsförslag i kapitel Klimatanpassning.



Lägen för befintliga och föreslagna skolor och förskolor



Nyréns Arkitektkontor AB

13. Viggbygården



Viggbygården består av huvudsakligen flerbostadshus med tillhörande gårdar och mindre parker. Området har trafikseparerade miljöer och lugna, gröna bostadsgårdar. Här finns en grundskola, förskola samt Täby Racketcenter. Viggbyholms station på Roslagsbanan ligger drygt 100 m från Viggbygården. Området avgränsas i norr av Roslagsbanan, i söder av E18 och i väster av Bergtorpsvägen.



Principskiss över framtida kvartersstruktur.

Inriktningen för Viggbygårdens framtida markanvändning föreslås vara främst bostäder med inslag av skola och park. Viggbygården har nära till Roslagsbanan och komplettering av bebyggelse med blandat innehåll kan ske på befintliga markparkeringar, utmed Roslagsbanan och Bergtorpsvägen.

De tre gång- och cykelvägar som ansluter till framtida Täby Park är viktiga för möjligheten att ta sig fram inom stadskärnan.

Skol- och idrottsfunktionerna som finns i den



Utpekade grönstråk och grönstruktur

östra delen kan utvecklas i takt med att stadskärnan växer. Skolfunktionerna kan omfördelas inom området så att den befintliga parken förlängs och därmed möjliggör ett sammanhängande grönstråk från Viggbyholmsvägen vidare genom Täby Park.

Mellan E18 och Flyghamnsvägen finns ett område som omfattas av ett gåvobrev vilket innebär att marken endast får användas för offentliga funktioner. Inom området finns även ett antal fornlämningar. Framtida användning av den marken bör utredas vidare.



Påverkade fornlämningar

14. Viggbyholms verksamhetsområde och Bergtorpsvägen



Viggbyholms verksamhetsområde gränsar i söder till Roslagsbanan och i öster till Bergtorpsvägen, vilka båda utgör risk- och bullerkällor. Norr och öster om området angränsar villabebyggelse i Viggbyholm. Inom ungefär 200 meter nås Viggbyholms station vid Roslagsbanan. Bergtorpsvägen är en kommunal huvudgata som förbinder E18 med Norrortsleden med ett fåtal planskilda övergångar för gående och cyklister. I området finns inga bostäder.



Principskiss över framtida kvartersstruktur.

Inom området ska verksamheter och handel fortsatt dominera. Det stationsnära läget gör det dock lämpligt att komplettera med bostäder i begränsad utsträckning och fler verksamheter av olika slag. Antalet arbetstillfällen bör öka jämfört med idag. Den nya bebyggelsen bör uppföras i kvartersstruktur för att stärka Bergtorpsvägens gaturum.

Bergtorpsvägen utgör en av entréerna till centrala Täby och gestaltning av gaturum och bebyggelse intill vägen är särskilt viktig. Bergtorpsvägen föreslås behålla sin funktion som transportrum och huvudgata i trafiksystemet. Vägen kommer att vara ett viktigt stråk för kollektivtrafik i framtiden och det behöver utredas hur kollektivtrafikens framkomlighet kan säkerställas.

För att lyckas avklassificera Bergtorpsvägen som sekundär transportled för farligt gods krävs att de verksamheter som kräver farligt gods inom Åkerby verksamhetsområde avvecklas eller omlokaliseras. Det möjliggör stadsbebyggelse på båda sidor och närmare vägen jämfört med idag.

Cykelbanan längs Bergtorpsvägen föreslås uppgaderas till ett regionalt cykelstråk som

förbinds till snabbcykelstråket längs E18. Den befintliga gång- och cykelpassagen intill cirkulationsplatsen Bergtorpsvägen och Stora Marknadsvägen bör göras planskild. Nya gång- och cykelvägar bör även anläggas genom Viggbyholms verksamhetsområde.

Trädallén och planteringarna i mitten av Bergtorpsvägens gaturum ska bevaras. Väl fungerande gröna lösningar för dagvattenhantering ska säkerställas. Vid tunneln under Roslagsbanan finns risk för översvämning vid stora regnmängder och åtgärder för att hantera detta behöver utredas vidare. Hantering av dagvatten vid skyfall ska utgå från planens åtgärdsförslag i kapitel Klimatanpassning.

15. Bergtorps verksamhetsområde

1 2 3 4 5 6 7 8 9

Bergtorps verksamhetsområde innehåller handel och verksamheter. Området gränsar i norr till E18 och i söder till Näsby Parks villaområde. Inom området finns en drivmedelsstation. Planläggning för del av området, direkt öster om Viggbyholms trafikplats, pågår. Syftet är att uppföra ca 240 nya bostäder, lokaler för handel och en tennishall.

Bergtorps verksamhetsområde bör fortsatt domineras av verksamheter. Området kan på sikt kompletteras med mer platseffektiva verksamheter så att antalet arbetstillfällen inom området kan öka.

En ny tunnel planeras under E18 som förbinder Täby park med Bergtorps verksamhetsområde. Den nya tunneln dimensioneras för alla trafikslag, men öppnas i ett första skede upp för endast gång- och cykeltrafik. Gång- och cykelstråket bör förlängas genom Näsby Parks villaområde vidare mot Näsby park.

Hantering av dagvatten vid skyfall ska utgå från planens åtgärdsförslag i kapitel Klimatanpassning.



Principskiss över framtida kvartersstruktur.



Befintliga och föreslagna cykelstråk



Planerad bebyggelse öster om Viggbyholms trafikplats, Reierstam Arkitektur

16. Roslagsbanan



Kårstalinjen

I stadskärnan har Roslagsbanans Kårstalinje två stationer; Roslags-Näsby station, vilken även trafikeras av trafik på Österskärslinjen, samt Tibble station.

Med en förlängning av Roslagsbanan till City och Arlanda samt utveckling av regional kapacitetsstark kollektivtrafik med bytespunkt vid Roslags-Näsby skapas förutsättningar för Roslags-Näsby station att utvecklas till en kollektivtrafiknod med bytesmöjligheter mellan flera olika kollektivtrafikslag.

Tibble station kan utvecklas till ett annat viktigt stationsläge, med blandad stadsbebyggelse, service och fler arbetstillfällen i samband med att Åva-Tibble växer till en central mötesplats för offentlig service och näringsliv.



Möjligheten att utveckla den befintliga passagen under Kårstalinjen mellan Pentavägsområdet och Åva-Tibble för fler trafikslag behöver studeras i samband med planläggning.

Längs med järnvägen finns flera passager som behöver utvecklas i stadskärnan. Vid Pentavägens verksamhetsområde och vid Åva finns två befintliga gång- och cykeltunnlar som behöver göras tryggare och attraktivare och anpassas till den föreslagna bebyggelsen runtomkring och bättre kopplas samman till befintliga och föreslagna stråk. Utöver detta bör en gång- och cykeltunnel utredas söder om Roslags-Näsby som kan underlätta rörelse mellan Roslags-Näsby, Näsbypark och Enebyberg.

Generellt har broar och gångtunnlar som finns och som föreslås längs Kårstalinjen i stadskärnan god potential att kopplas till resten av gång-, cykel- och vägnätet, varför inga större åtgärder föreslås genom stadskärnan.

Österskärslinjen

Roslagsbanans Österskärslinje har tre stationer i stadskärnan; Roslags-Näsby station, Täby centrum samt Galoppfältet. Vid Täby centrum finns en bussterminal som möjliggör byte mellan lokalbussar och Roslagsbanan.

Bussterminalen vid Täby centrum kommer fortsatt ha en viktig funktion när stadskärnan växer. Galoppfältets station kommer fungera som den primära stationen för den nya stadsdelen Täby Park. En planskild passage planeras vid stationen för att möjliggöra en trygg passage för gång-, cykel- och kollektivtrafik från Täby Park till Stora Marknadsvägen.

För att minska järnvägens barriäreffekt krävs nya passager utöver de som planeras. Vid Åva och Näsbydal föreslås en ny tunnel för gång och cykel för att öka tillgängligheten till Åva-Tibble-området. Ytterligare en passage för gång och cykeltrafik under Roslagsbanan föreslås strax söder om kvarteret Fölet 1. Stor vikt behöver läggas på utformning och anpassning till intilliggande framtida stadsbebyggelse för att möjliggöra en helhetlig stadsbygd och undvika att nya otrygga och trånga tunnlar tillkommer.

Österskärslinjen på bro - ett framtidsscenario

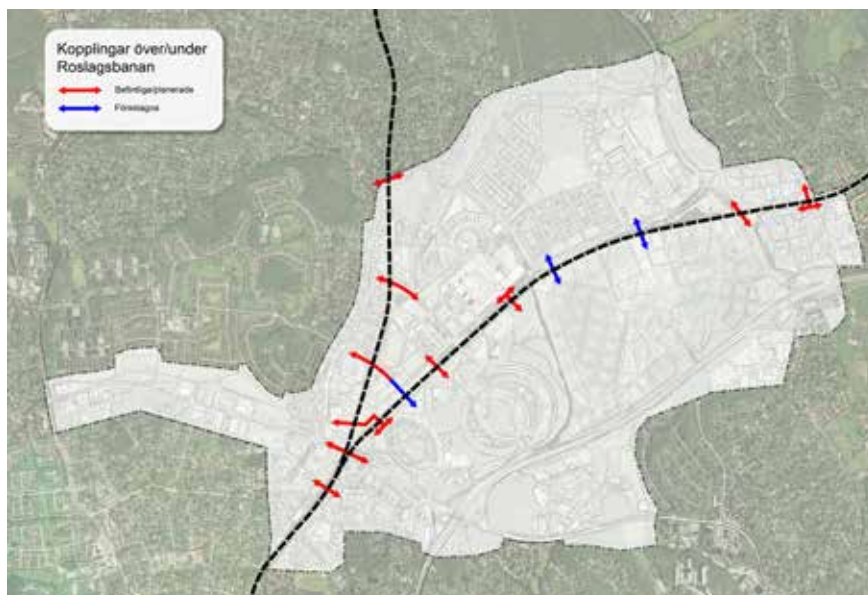
Det finns stora utmaningar med att uppnå en sammanhållen stadsstruktur med Roslagsbanan kvar i markplan. Flera kompletterande passager under Roslagsbanan är nödvändiga för att det ska vara möjligt att på ett gent sätt ta sig fram i stadskärnan med cykel och till fots och för kollektivtrafiken. Fler passager kan behövas även för fordonstrafik för att möjliggöra god tillgänglighet i vägnätet och skapa förutsättningar för näringslivets utveckling.

Det är tekniskt möjligt att på lång sikt höja upp Roslagsbanan på bro mellan Roslags Näsby och Bergtorpsvägen. Det finns flera lösningar på hur detta skulle kunna genomföras, vilket studerats i en rapport framtagen av ÅF (2017-03-10). Även effekterna på de rumsliga sambanden har studerats i en analys gjord av Spacescape (2017-02-17).

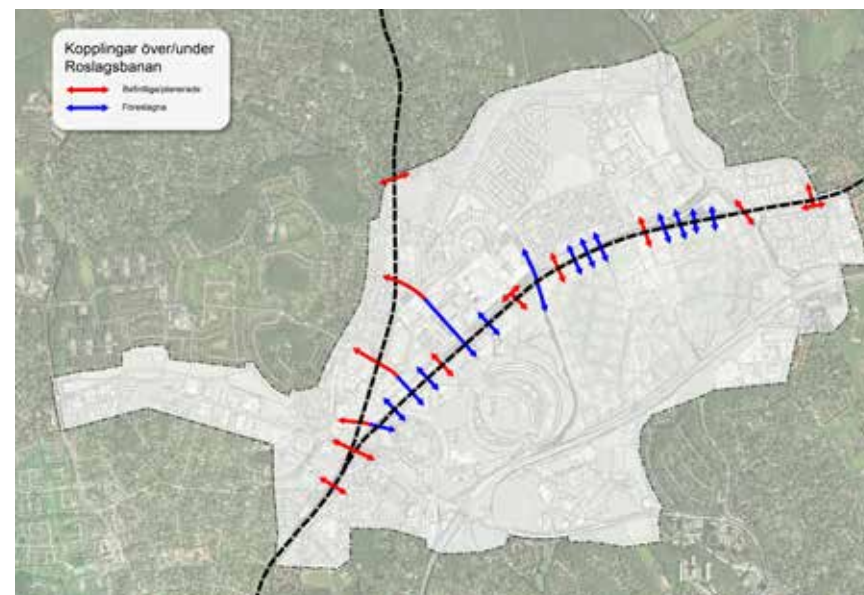
Av analysen framgår att Österskärslinjen på bro genom stadskärnan avsevärt skulle förbättra

möjligheterna att röra sig mellan områdena på vardera sida järnvägen och därmed ge bättre förutsättningar för en rumsligt sammanhållen stadskärna.

Kostnaden för en bro har beräknats till mellan 1,7 - 2,6 miljarder kronor, beroende på längd på bron. En finansieringslösning förutsätter att investeringen kan samordnas med utbyggnad av ytterligare bostäder och arbetsplatser.



Passager under Roslagsbanans Österskärslinje. Blå pilar visa befintliga, röda pilar visar nya enligt planförslaget.



Passager under Roslagsbanans Österskärslinje, i ett scenario där den går på bro mellan Roslags-Näsby och Bergtorpsvägen.

17. E18



Genom Täby stadskärna går E18, nordostsektorns infartsled till Stockholm. Samtidigt utgör E18 en kraftig barriär i de mest centrala delarna av Täby och ger upphov till negativa effekter såsom buller, luftföroreningar och partiklar. Under rusningstid är E18 hårt belastad med köbildning och vid trafikplatserna uppstår kapacitetsproblem.

Stombussar från nordostsektorn trafikerar E18 och angör motorvägshållplatserna vid trafikplats Roslags-Näsby och vid trafikplats Viggbyholm. Motorvägshållplatsen vid Roslags-Näsby har många på- och avstigande och är viktig ur ett regionalt och lokalt perspektiv. Många skolelever som reser från andra kommuner kliver av vid Roslags-Näsby trafikplats.

Kommunen ska fortsätta verka för att hastigheten på E18 regleras, bland annat för att minska buller och utsläpp av partiklar. För att E18 i framtiden ska ha en acceptabel framkomlighet för fordonstrafik behöver den regionala kollektivtrafiken utvecklas. Kommunen behöver arbeta för att fler går, cyklar och reser med kollektivtrafik för att minska behovet av en utbyggd motorväg genom Täby.

Den barriärverkan som E18 ger upphov till kan mildras genom de nya gång- och cykeltunnlar som planeras till och från Täby park. Den lokala kollektivtrafiken ska utvecklas för resor mellan områdena norr respektive söder om E18. En ny tunnelförbindelse för gång, cykel och kollektivtrafik föreslås under E18 i Täby Allés förlängning söderut för att skapa en genare bussförbindelse mellan Näsby Park och Täby centrum. För att möjliggöra snabba förbindelser från nordostkommunerna till viktiga målpunkter i Täby stadskärna är det angeläget att utveckla en ny bytespunkt för kollektivtrafik på E18, som också kopplas till framtida tvärgående regionala kapacitetsstark kollektivtrafik.



Trafikverket

E18 i tunnel - ett framtidsscenario

Det finns behov av att diskutera E18:s roll i Täby kommun på lång sikt. En utredning genomförd av ÅF (2016-11-30) visar att det finns förutsättningar för bergtunnelförläggning av E18 för större delar av sträckningen genom stadskärnan, vilket skulle möjliggöra stadsutveckling i stora delar av det befintliga motorvägsstråket.

En tunnelförläggning av E18 kan bidra till bättre bullersituation, luftkvalitet och förbättrade risk- och säkerhetsförhållanden för både befintliga och nya invånare. Det kan också möjliggöra för en mer sammanhållen stadsutveckling i hela den regionala stadskärnan Täby centrum-Arninge och en mer sammanhållen kommun som helhet.

Tillsammans med tvärgående regionala kapacitetsstark kollektivtrafik som angör trafikplatser vid E18, kan en framtida stadsutveckling vid nuvarande motorvägssträckning ske i bra kollektivtrafiknära lägen.

En finansieringslösning för tunnelförläggning av E18 förutsätter att investeringen kan samordnas med utbyggnad av ytterligare bostäder och arbetsplatser.

Översiktsplan och detaljplan Genomförandestrategi

Fördjupningen av översiktsplanen anger principer och riktlinjer för den växande stadskärnan. Den juridiskt bindande regleringen av markens användning och av bebyggelsen inom kommunen sker genom detaljplaneprocessen.

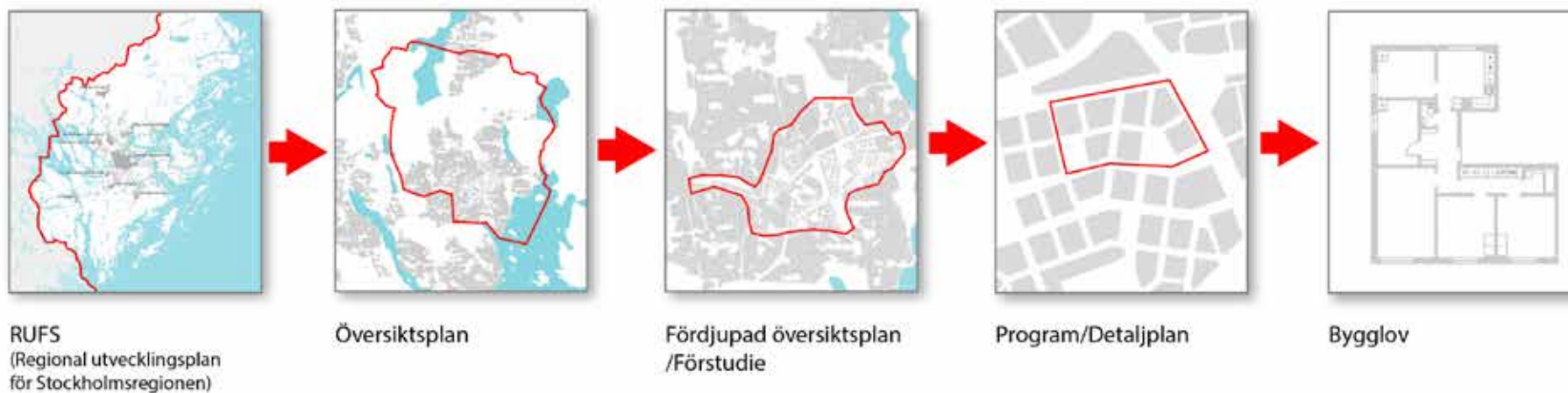
Det är viktigt att den fortsatta detaljplaneringen sker i nära dialog med invånarna och med de som ska bygga och förverkliga planens innehåll. Detaljplanearbetet är ett viktigt redskap för att leda processen vidare, och detaljplanearbete inom stadskärnan ska därför utgå från inriktningen i fördjupningen av översiktsplanen.

Nya invånare i staden ger kommunen ökade skatteintäkter. Nya invånare genererar också behov av investeringar i ny infrastruktur som vatten- och avlopp, gator, skolor och förskolor. För att stadskärnan ska växa på ett långsiktigt hållbart sätt behövs en idé om i vilken ordning olika delar ska växa fram. I vissa delar kan kommunen skapa intäkter till exempel genom att ny exploaterbar mark frigörs och i andra genererar stadsutvecklingen stora kostnader som till exempel investeringar i ny infrastruktur. Det är viktigt att det finns en balans mellan de delar som ger intäkter och de som genererar investeringsbehov. Det är också viktigt att kommunen har kunskap om de olika systemens

tröskelnivåer – det vill säga när exempelvis ytterligare bostäder ger upphov till investeringar i vatten- och avloppsinfrastrukturen eller i skolor, förskolor, idrotts- och fritidsanläggningar etc.

För att säkerställa en ur kommunalekonomisk synvinkel gynnsam utbyggnadsordning, liksom lämplig etappvis detaljplanläggning, behöver fördjupade kommunalekonomiska analyser göras.

En samhällsekonomisk analys (Kontigo) visar att den kraftiga befolkningsökning som förslaget medför, bidrar till en större andel av



befolkningen som är i arbetsför ålder, och en minskning av försörjningskvoten, än om ingen utveckling enligt planförslaget sker. En växande befolkning kan därför ses som en förutsättning för att upprätthålla offentlig service och investeringar i kommunen.

En kommunalekonomisk analys av planförslaget, med beaktande av bland annat intäkter i form av framförallt markförsäljningar och ökade skatteintäkter och investeringar i bland annat kommunal teknisk infrastruktur och kommunala välfärdstjänster, kommer att genomföras i utställningsskedet.

Planläggning och utbyggnad

Fördjupningen av översiktsplanen anger kommunens långsiktiga inriktning för användning av mark och vatten. Initiativ till planändring tas av enskilda fastighetsägare eller flera fastighetsägare tillsammans. Kommunen har planmonopol och enskilda fastighetsägare har rätt att få frågan om planändring prövad genom att ansöka om så kallat planbesked. Kommunen kan då lämna antingen positivt eller negativt

planbesked, det vill säga meddela att kommunen ställer sig positiv till en planändring enligt ansökan eller inte. Innehållet i fördjupningen av översiktsplanen utgör en av flera viktiga förutsättningar och underlag i samband med beslut om planbesked. Att ändra markens faktiska användning genom att bygga ut enligt detaljplan är alltid ett beslut som fattas av markägaren.

Initiativ till planläggning och utbyggnad

Inom stora delar av stadskärnan är den föreslagna kompletteringsbebyggelsen beroende av privata fastighetsägares initiativ och genomförande. Tillkommande bebyggelse på kommunägd mark kommer att planläggas och markanvisas succesivt under perioden. Planläggning ska ske så att kommunalekonomiskt goda förutsättningar för investeringar i kommunal teknisk infrastruktur och kommunalt finansierade välfärdstjänster kan skapas.

Stora investeringar i exempelvis Roslagsbanans Österskärslinje är exempel på kostsamma "tröskelinvesteringar". Att bygga om de större vägarna till stadsstråk är också potentiellt mycket kostsamma investeringar som samtidigt är avgörande för att skapa en hållbar stadskärna och en fungerande stadsmiljö.

Kollektivtrafiknära lägen och Sverigeförhandlingen

Utbyggnaden av stadskärnan beror på konjunkturen och andra ekonomiska faktorer. Bostäder som ska medfinansiera transportinfrastruktur behöver prioriteras när det gäller genomförande. Fram till 2035 (då de bostäder som förhandlas i Sverigeförhandlingen ska vara inflyttningsklara) kommer utbyggnadstakten enbart i stadskärnan att behöva ligga på i genomsnitt ca 800 bostäder per år. Därefter finns osäkerheter kring genomförande och utbyggnadstakt beroende på att nya förhandlingar för transportinfrastruktur och bostäder kan ha påbörjats. Utveckling längs med Enhagsvägen kan exempelvis på lång sikt ingå i förhandling om regional kapacitetsstark kollektivtrafik västerut, med utbyggnad efter 2035.



Foto: Olof Holdar

Genomförandetekniska förutsättningar

Stadskärnans olika delområden medför olika nivåer av investeringar i allmänna anläggningar och kommunalt finansierade välfärdstjänster. De har dessutom genomförandetekniskt mycket olika förutsättningar. Viss bebyggelse kan tillkomma relativt fristående som så kallade infillprojekt med låga kostnader och utan krav på samverkan mellan olika fastighetsägare. Stadsdelen Täby Park innebär storskalig planering av i stort sett obebyggd mark med utbyggnad av helt ny kommunalteknisk infrastruktur.

Genomförandemässigt mest komplicerat är det att omvandla befintlig bebyggelse med splittrad ägarstruktur till en sammanhållen stadsbygd med stort antal tillkommande bostäder samtidigt som antalet arbetsplatser bibehålls eller ökas. Åkerby verksamhetsområde är exempel på ett sådant område. Där krävs långtgående samverkan mellan fastighetsägare. Planläggning behöver föregås av förstudier och ibland behövs framtagande av planprogram där en genomförandestrategi noggrant studeras såväl planinnehåll som genomförandetekniska svårigheter och genomförandeekonomi.

I stadsbyggnadsprocessen används ett flertal avtal med syfte att säkra genomförandet av en eller flera detaljplaner. Avtalen berör och reglerar olika delar av stadsbyggnadsprocessen, från

planeringsskede till utbyggnad och drift. Täby kommunfullmäktige har antagit riktlinjer för markanvisning och exploatering. Riktlinjerna beskriver villkor för markanvisningar och exploateringsavtal i Täby kommun. Syftet är att skapa en tydlighet om de förutsättningar som gäller försäljning av kommunens och det kommunägda bolaget TFABs mark liksom krav som kommunen ställer vid exploatering av annans mark.

Exempel på metoder och arbetssätt

Markanvisning för olika ändamål kan användas för att säkra såväl hög kvalitet vad gäller innehåll, gestaltning av byggnader och den bebyggda miljön som ett kommunalekonomiskt gott utfall.



Foto: Scandinav.se

Utbyggnad av byggnader för kommunala välfärdstjänster kan ske både i egen och privat regi. Målsättningen ska vara att åstadkomma god kvalitet avseende lokalutförning och gestaltning av byggnader och den bebyggda miljön. I samband med nytillkommande lokaler för kommunala välfärdstjänster ska målsättningen vara att åstadkomma förutsättningar för god kvalitet på verksamheten, samtidigt som verksamhetens ekonomi ska beaktas. Samverkan mellan fastighetsägare, företagare och andra aktörer inom näringslivet är viktigt.

Kommunen ska verka för en omlokalisering av de miljö- och hälsostörande verksamheterna i stadskärnan som är i konflikt med föreslagen bebyggelseutveckling.

Alternativ i hållbarhetskonsekvensanalysen:

Nuläge: Den samlade bedömningen görs av nuläget, vilket innebär stadskärnans nuvarande struktur och bebyggelse.

Nollalternativ: Nollalternativet utgörs av översiktsplanen från 2010 med de antagna och pågående detaljplaner och program som finns för området, däribland Täby park och Västra Roslags-Näsby. Nollalternativet innebär en tillkomst av cirka 9000 nya bostäder inom området.

Planförslag: 17 000 nya bostäder och 15 000 nya arbetstillfällen till år 2050.

I ett tidigt skede gjordes även en bedömning av ett utredningsalternativ med Roslagsbanans Österskärslinje upphöjd på bro mellan Roslags-Näsby och Bergtorpsvägen. Detta förslag har dock bedömts svårt att genomföra och har därför tagits bort från hållbarhetskonsekvensanalysens bedömning.

Konsekvenser

Hållbarhetskonsekvensanalys och miljökonsekvensbeskrivning

En hållbarhetskonsekvensanalys har tagits fram för fördjupningen av översiktsplanen (Ekologigruppen 2017).

Hållbarhetskonsekvensanalysen hanterar såväl Plan- och bygglagens krav på att redovisa konsekvenser samt kravet på bedömning av betydande miljöpåverkan samt miljökonsekvensbeskrivning enligt 6 kap Miljöbalken.

Hållbarhetskonsekvensanalysen utvärderar om fördjupningen av översiktsplanen förbättrar möjligheterna till att leva och verka hållbart i Täby samt om planförslaget i sig är hållbart.

Framtagandet av hållbarhetskonsekvensanalysen har skett integrerat i upprättandet av planen. Planen har i möjligaste mån anpassats utifrån analysens förslag till förbättringar. I flera fall är fördjupningen av översiktsplanen inte så detaljerad som hållbarhetskonsekvensanalysen önskar för att säkerställa planens hållbarhet. I detta avsnitt redovisas Ekologigruppens bedömning av planförslaget hållbarhet samt vilka aspekter som behöver beaktas i fortsatt planläggning.

Geografisk avgränsning

Den geografiska avgränsningen utgår i huvudsak från planområdets gräns. Flera frågor har större geografiskt påverkansområde och belyses då ur kommunalt, mellankommunalt och regionalt perspektiv, exempelvis avrinningsområden, gröna regionala samband, kollektivtrafik med mera.

Tidsmässig avgränsning

Planeringsperspektivet för den fördjupade översiktsplanen är 2050. Hållbarhetskonsekvensanalysen följer planens tidsmässiga avgränsning.

Bedömning av tre alternativ

Hållbarhetskonsekvensanalysen görs av nuläge, nollalternativ och utveckling enligt planförslaget.

Bedömning görs med stöd av värderosen, ett verktyg för hållbarhetsanalys som beaktar såväl ekologisk, social och ekonomisk hållbarhet och ger en beskrivning av hur planförslaget tillgodoser mål och strategier, det vill säga om den fysiska strukturen bidrar till att uppsatta mål nås (Ekologigruppen, 2017).

Hållbarhetskonskvensanalysens bedömning *Nedan sammanfattas hållbarhetskonskvensanalysen av planförslaget:*

Planförslaget genomsyras av en hög hållbarhetsambition vad gäller såväl ekologisk, social som ekonomisk hållbarhet. Detta återspeglas också i de formulerade stadsbyggnadsmålen. En förtätning i centrala lägen möjliggör användande av befintlig infrastruktur, samt en komplettering och förstärkning av kollektivtrafik, verksamheter och service vilket understödjer hållbarhetsambitionen. Förslaget skapar goda möjligheter att nå de högt ställda ambitionerna. Tillskottet av arbetstillfällen och bostäder samt skapande av goda förutsättningar för gående och cyklister att ta sig fram i stadskärnan bidrar till detta.

Förslagets utmaningar kopplar framförallt till den ekologiska hållbarhetens gröna värden då tillskottet på bostäder och arbetstillfällen kommer att öka mycket och grönstrukturen kan ha svårt att tillgodose viktiga ekosystemtjänster samt tillgång till kvalitativ och nära grönska för stadskärnans invånare.

Andra osäkerhetsfaktorer kopplat till mål och strategier handlar framförallt om hur genomförandet ska säkerställas. Det finns stora utmaningar i platsens egenskaper så som befintlig struktur och barriärer i form av till exempel

Roslagsbanan och större vägar. Området är även utsatt för höga bullernivåer. I vissa avseenden ger inte markanvändningskartan de förutsättningar som krävs för att nå plantextens ambitioner, framför allt kopplat till ytmått för att säkerställa viktiga ekosystemtjänster och spridningssamband.

Social hållbarhet

Fördjupningen av översiktsplanen har en tydlig ambition att utveckla Täbys centrala delar från förortscentrum till stadskärna. I och med

detta är också tanken att områdets identitet ska utvecklas. Fler boende, arbetstillfällen, ökad service och fler aktiviteter kan tillsammans komma att förändra stadskärnans identitet. En risk finns kopplad till hur läsbart stadskärnans tidigare lager blir i och med utvecklingen. Det är därför viktigt att beakta den positiva identitet Täby har idag i fortsatt planering.

Både fornlämningar och övriga kulturhistoriska lämningar riskerar att påverkas negativt av förslaget. Risk för negativ påverkan föreligger



även för stadskärnans arkitekturhistoriskt värdefulla miljöer.

Ambitionen är att stadskärnan ska utvecklas till en trygg och rumsligt sammanhållen stadskärna med sammanhängande stadsväv. Framkomligheten för olika transportslag ska förbättras och stadskärnan ska bli mer tillgänglig och orienterbar för gående och cyklister. Allmänna platser för sociala aktiviteter och rekreation ska utvecklas. Detta möjliggör sammantaget en variation av mötesplatser i stadskärnan.

Ambitionen för Täby stadskärna är högt ställd men förutsättningarna gör att integreringen av gatunät och bebyggelsestruktur kan bli utmanande. Stora delar av området är bebyggt och det krävs omfattande förändringar för att bryta upp den befintliga strukturen. Det finns dock möjlighet till positiva konsekvenser avseende grönstruktur för hälsa, möten och rekreation då grönstrukturen ska integreras i planeringen av stadsmiljön. Den ska länkas samman i stråk med möjligheter till sociala aktiviteter, möten, rörelse och rekreation med målet att ge förutsättningar för folkhälsa och välbefinnande. Riskerna för negativa konsekvenser beror enligt hållbarhetskonsekvensanalysen till största delen på att grönytorna är mindre och avstånden till dem är längre än Boverkets rekommenda-

tioner och att styrning av kvalitet och skötsel ej beskrivs i fördjupningen av översiktsplanen.

Ekologisk hållbarhet

Planens genomförande innebär möjlighet till stora positiva konsekvenser för hållbart resande genom att ny bebyggelse i första hand tillkommer inom gångavstånd till kollektivtrafikens stamnät samt att nya kollektivtrafikförbindelser möjliggörs. Marken kring stationerna ska utnyttjas effektivt med blandad bebyggelse och närhet till service, verksamheter, rekreationsytor, arbetsplatser och trygga skolvägar. Detta bidrar starkt till möjligheterna att resa på ett hållbart sätt. Planens huvudalternativ ger vidare märkbara positiva konsekvenser för hållbar stadsmässig struktur genom en tydlig och orienterbar rutnätstruktur och genom att det blir lättare att gå och cykla i stadskärnan än idag. De verksamheter som planeras vid E18 behöver ha god tillgänglighet även för gående och cyklister och kan med fördel planeras för innovativa transportlösningar.

Planförslaget innehåller strategier för avfallshandling, energisystem och goda ambitioner vad gäller giftfri miljö. I hållbarhetskonsekvensanalysen efterfrågas dock målvärden för lokal energiproduktion, målvärden för energianvändning i byggnader, styrande riktlinjer

för hållbart byggande samt en mer detaljerad beskrivning vad gäller utbyggnad av VA-system och fjärrvärme. Detta ger enligt analysen risk för märkbara negativa konsekvenser.

Ambitionen för bebyggelseutvecklingen är att grön- och blåstrukturen integreras i den täta staden och att planeringen utgår från ett ekosystemtjänstperspektiv. Grönområden och parker i olika skalor ska kopplas ihop av grönstråk som i sin tur kopplar till den regionala grönstrukturen. Denna ambition avspeglas dock inte fullt ut i markanvändningskartan. Det innebär en risk att utpekad grönstruktur och spridningssamband samt ytor för dagvattenhantering inte får genomslag i enskilda detaljplaner och att mångfunktionalitet inte uppnås i respektive grönyta.

Planens genomförande medger en tvärförbindelse väster ut vilket är positivt för hållbara transporter men kan påverka den regionala grönstrukturen mycket negativt. Hur denna koppling kommer att genomföras ligger utanför planens påverkansmöjlighet men tvärförbindelsen är utpekad att gå genom Rösjökilens i såväl RUF 2010 som utställningsförslag 2050. Detta innebär stor påverkan på ett redan svagt samband. Tvärförbindelsens påverkan på Rösjökilen behöver beaktas i kommande planering.

Då en dagvattenutredning ännu inte tagits fram och då grundvattennivån är hög i delar av området finns det risk för mycket stora negativa konsekvenser för miljö kvalitetsnormer för yt- och grundvatten.

Ekonomisk hållbarhet

Tillkomsten av nya bostäder och arbetsplatser skapar goda förutsättningar för en positiv ekonomisk utveckling för kommunen. Planförslaget medför stora möjligheter för en mer blandad stadskärna med strategiska lägen för fler verksamheter och tillkomsten av nya mötesplatser.

Befolkningstillskottet kommer att bidra till en minskad försörjningskvot vilket skapar förutsättningar för att kunna upprätthålla offentlig service och möjligheter till fortsatta investeringar.

Planförslaget pekar ut förtätning i ett centrala lägen Detta medför en god resurshushållning på så sätt att befintlig infrastruktur kan nyttjas samt förstärkas. Den kapacitetsstarka kollektivtrafiken bidrar till en god hållbarhet kopplat till långsiktig resurshushållning.

Den integrerade strukturen som planeras gör det lättare för att människor att på ett naturligt sätt röra sig mellan stadskärnans olika områden vilket medför bättre förutsättningar för möten och stadsliv. Att förbättra framkomligheten för gående, cykel och kollektivtrafik är mycket positiv med tanke den idag funktionsseparerade strukturen. Detta bedöms medföra positiva konsekvenser för både folkhälsan och ur ett jämlikhets-, jämställdhets och barnperspektiv vilket i sin tur kan ha positiva samhällsekonomiska effekter på lång sikt. Den idag funktionsuppdelade strukturen gör det dock svårt att bygga vidare på ett sätt som innebär att nya och gamla delar integreras med varandra.

Planen har starka ambitioner att utveckla Täby centrum till en modern och levande stadskärna. Fler boende, arbetstillfällen och ökad service och fler aktiviteter kan tillsammans komma att förändra dess identitet. Detta bedöms medföra stora möjligheter för ökad investeringsvilja.

Planen medger också tillskapande av flera attraktivitetsfaktorer som bedöms påverka investeringsviljan positivt. Riskerna kopplade till investeringsvilja och projektekonomi beror främst på att planen medför stora tröskelinvesteringar för att nå sin hållbarhetspotential.

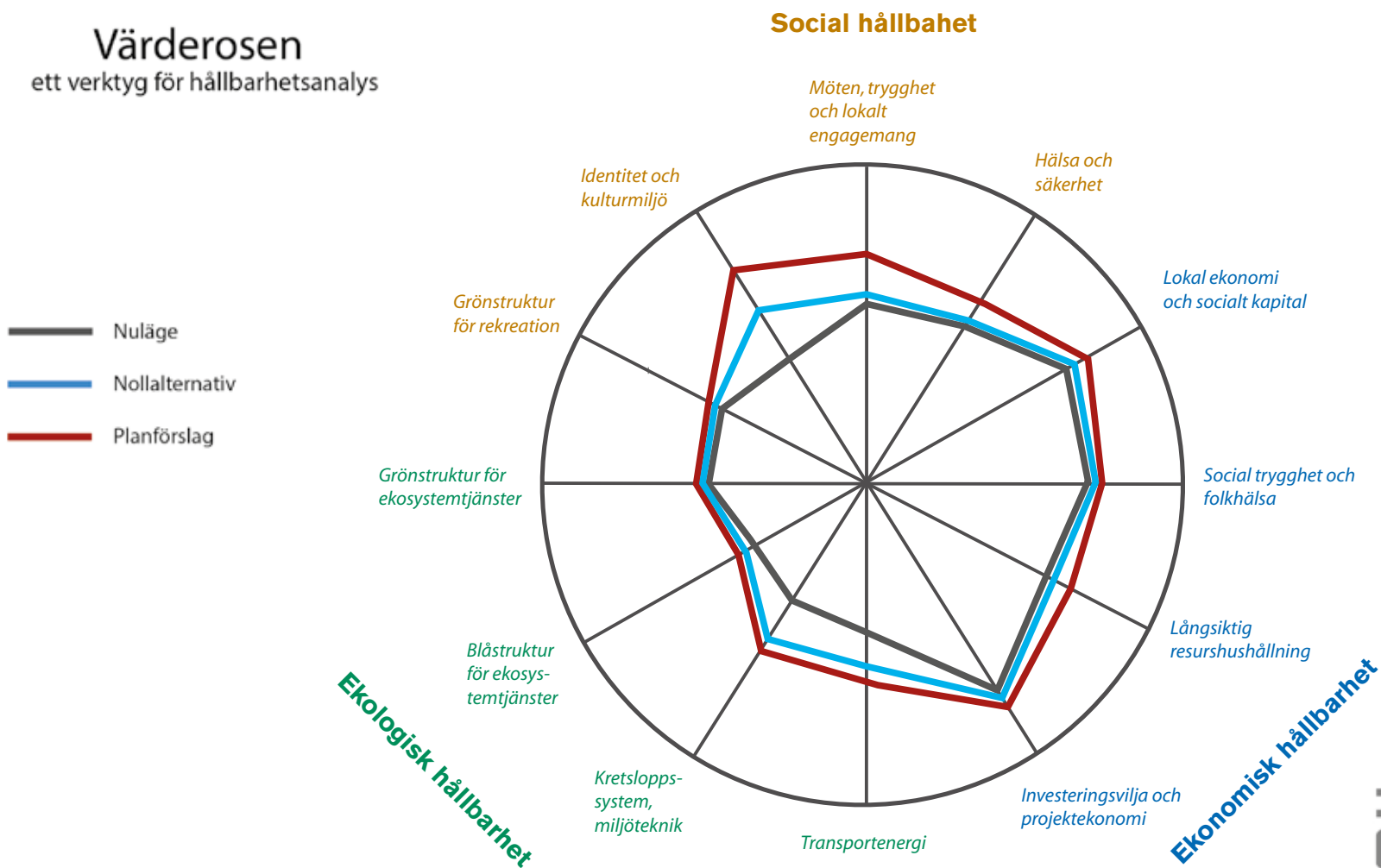
Samlad bedömning

Sammantaget bedöms planförslaget innebära en mer hållbar utveckling jämfört med nuläget och nollalternativet, se värderos till höger.

Trots utmaningar kan planförslaget enligt hållbarhetskonsekvensanalysen anses vara förenligt med Miljöbalken kap 2 och 3 i det avseende den inte medför skada eller olägenhet av väsentlig betydelse för människors hälsa eller säkerhet.

Dock behöver flera aspekter fortsatt beaktas i fortsatt planering och utbyggnad för att undvika negativa miljökonsekvenser. Mer ingående beskrivning av nuläge, utveckling och konsekvenser finns att läsa under respektive kapitel i denna fördjupade översiktsplan och i Hållbarhetskonsekvensanalys (MKB) för fördjupad översiktsplan för Täby stadskärna (Ekologigruppen, 2017).

Värderosen ett verktyg för hållbarhetsanalys



Miljökonsekvenser

I detta avsnitt redovisas de olika aspekterna som ansågs ha risk för betydande miljöpåverkan enligt den inledande behovsbedömningen som togs fram i arbetet med hållbarhetskonsekvensanalysen. I flera fall behöver frågorna hanteras mer detaljerat i kommande utredningar och detaljplaneläggning. Nedan följer en redogörelse av påverkan samt en kort beskrivning av hur kommunen avser hantera respektive miljökonsekvens.

Kulturmiljö

Planens genomförande medför exploatering i direkt anslutning till områden med såväl fornlämningar som kulturhistoriska lämningar. Planförslaget har i flera fall anpassats efter de fornlämningar som finns, exempelvis vid Torrbacken vid Grindtorp samt längs Bergtorpsvägen. Dock finns fortsatt tre fornlämningar som kan bli påverkade och behöver undersökas och tas bort. Dessa kommer att hanteras enligt gällande lagstiftning i kommande planskede.

Risk finns även för negativ påverkan på de modernistiska och för Täby identitetsskapande bostadsmiljöerna i centrum, som Storstugan, Grindtorp och Näsbydal samt hembygdsgården Viggbystugan i Roslags-Näsby. I hållbarhetskonsekvensanalysen bedöms hänsynsavståndet vara för snävt och fortsatt hantering vara för

otydlig. Kommunen fasthåller att förtätning inom dessa områden (skrafferade i markanvändningskartan) ska föregås av utredning och anpassning för respektive område så att de arkitekturhistoriska värden som finns i byggnader och bostadsmiljöer respekteras.

Planförslaget förbättrar enligt hållbarhetskonsekvensanalysen sammantaget planområdets identitet och kulturmiljö jämfört med nuläge och nollalternativ.

Buller

Planområdet är mycket bullerstört från väg- och spårtrafik. Även om tillfredställande ljudmiljö kan säkerställas inomhus genom utformning av bebyggelse samt tekniska lösningar kommer fler människor att vistas i bullerutsatta områden i och med att stadskärnan förtätas.

En framtida blandning av verksamheter såsom restauranger, skolor och förskolor i nära anslutning till bostäder kan också bidra till bullerstörningar för framtida boenden. Bullerfrågan behöver hanteras i kommande detaljplaner för att säkerställa att gällande riktvärden efterlevs och att en god boendemiljö samt lugna platser i staden skapas.

Riskhantering

I planförslaget skapas möjligheter att nå en acceptabel risknivå kopplat till miljöstörande verksamheter, leder för farligt gods och Roslagsbanan. Om omlokalisering av miljöstörande verksamheter inte sker finns risk för negativa konsekvenser för människors hälsa då fler människor vistas i miljöer med förhöjd risknivå. Kommunen har i planförslaget identifierat nya möjliga lägen för drivmedelsstationerna utmed den primära transportleden E18.

Förorenad mark

Förorenad mark finns på flera platser i stadskärnan. Marken behöver saneras i kommande planläggning och vid utbyggnad enligt gällande lagstiftning. Risk för överskridande av riktvärden i tillkommande bebyggelse bör ej föreligga då detta regleras enligt lag. Viss risk föreligger för ökade kostnader i enskilda projekt då saneringsinsatser kan komma att behövas. För att få en fullvärdig bild av föroreningsituationen i området och undvika oförutsedda kostnader har en utredning av misstänkt förorenade områden, en så kallad MIFO steg 1-utredning, utförts (Tyréns, 2016). Denna utredning kompletterar befintlig information om förorenade områden i stadskärnan.

Miljö kvalitetsnormer för luft

En ökad stadsmässig bebyggelse och ökning av transporter i delar av planområdet kan ge sämre luftkvalitet lokalt. Luftutredningar behöver genomföras i kommande detaljplaner för att säkerställa att miljö kvalitetsmålen för luft uppfylls.

Miljö kvalitetsnormer för yt- och grundvatten

Då dagvattenhanteringen i området ej ännu är utredd finns fortsatt risk för negativ miljöpåverkan för yt- och grundvatten. En ökad andel hårdgjorda ytor i planområdet riskerar att påverka Stora Värtans vattenkvalitet negativt. Det finns dock stor potential till förbättringar jämfört med dagens dagvattenhantering i området och i samband med sanering av förorenad mark.

Planområdet är beläget ovan grundvattenförekomsten Täby-Danderyd. Bättre kvalitet på grundvattnet kan fås genom sanering av föroreningar samt ökad rening av dagvatten. Risk för försämring av grundvattnets kvalitet föreligger dock vid eventuell grundvattensänkning och spridning av föroreningar från mark i området.

Klimatanpassning

I stadskärnan finns risk för översvämning till följd av skyfall. Enligt hållbarhetskonsekvens-

analysen föreligger fortsatt risk för översvämning då översvämningsytor, mångfunktionella ytor och ytliga regnvägar ej finns presenterat i markanvändningskartan. I stadsbygden ingår dock såväl gröna miljöer, lek, dagvattenhantering med mera och markanvändningskartan ska läsas tillsammans med övriga kartor och inriktningar i planen. Ungefärliga ytbehov och placering av dagvattenstråk, dammar och mångfunktionella ytor presenteras i avsnittet klimatanpassning och ska beaktas och detaljstuderas i efterföljande planläggning. Åtgärder enligt skyfallskarteringens förslag skapar därigenom en mer klimatanpassad stadskärna än idag.

Tillgång till rekreationsområden

Tillgång till rekreation varierar inom planområdet. Generellt finns en god tillgång till strövområden då de flesta boende kommer att ha mindre än en kilometer till dessa. Kopplingarna till den regionala grönstrukturen är också god.

Det finns en fortsatt risk för negativa konsekvenser kopplat till tillgång och tillgänglighet till den lokala grönstrukturen i form av närrekreation. Ytorna är begränsade och styrningen av kvaliteten är otydlig enligt bedömning i hållbarhetskonsekvensanalysen. Ytor och stråk för grönska och rekreation presenteras i grönst-

rukturkartan. Utöver dessa gröna områden ska fickparker inkluderas i kommande planering av stadsbyggden samt gröna gårdar eftersträvas. Detta är särskilt viktigt i de bristområden för grönska som presenteras i grönstrukturkartan. Avseende skötsel finns stöd i parkpolicy, naturparksplaner, skötselplaner och i kommunens driftsdatas. Sannolikt kommer skötselplaner tas fram även för tillkommande grönområden i stadskärnan vid framtida planläggning.

Riksintresse för kommunikation

Planens genomförande bedöms inte påverka Roslagsbanan eller E18 negativt.

Övriga konsekvenser

Trafikanalyser

Trafikanalyser har genomförts i syfte att utreda vilka konsekvenser planförslaget kommer att ha på trafiksituationen i Täby. Analyserna utgår från samma prognosförutsättningar som används i pågående arbete med nya RUF 2050. Det innebär bland annat en antagen inkomstutveckling på 1,8 procent per år, förändrat trängselskattesystem med fler yttre zoner jämfört med idag och nya parkeringsavgifter i Stockholms stad. Handelstrafiken till och från Täby Centrum under en eftermiddags maxtimme antas öka med 40 procent jämfört med idag.

Denna förändring motiveras genom att kundunderlaget förväntas öka i och med fler boende och verksamma i stadskärna och att eftermiddagens maxtimme förväntas ha liknande trafiksituation som en lördagstimme med fler resor till och från Täby Centrum än under en vardag.

Planförslaget innebär att fler kommer att bo, arbeta och verka i stadskärnan. Antalet resor och transporter kommer att öka vilket kommer att innebära ökad fordonstrafik i stadskärnan. Resultaten visar att det totala trafikarbetet, det vill säga antalet kilometer som alla fordon förflyttar sig under ett dygn, kommer att vara ungefär dubbelt så stort som idag. Fördröjningen i

trafiksystemet kommer att öka i framtiden vilket beror på att köerna blir längre och sträcks ut i tid. Vissa korsningar kommer att bli högt belastade under rusningstid.

Genom att omvandla stadskärnan till en tät och blandad stad med en blandning av service och funktioner skapas goda förutsättningar till att gå och cykla. Analyser visar att andelen som går och cyklar i stadskärnan ökar om stadskärnan utvecklas enligt planförslaget. Ökningen är störst, mellan 6 och 9 procentenheter, för de som väljer att gå till, från eller inom stadskärnan.

Att utveckla stationslägena och tillskapa fler bostäder och arbetstillfällen nära kollektivtrafiken, gör att fler reser med kollektivtrafik. Andelen som reser med kollektivtrafik kommer att vara ca 2 procentenheter högre om stadskärnan utvecklas enligt planförslaget jämfört med idag. Detta beror på att fler kommer att ha möjlighet att bo och arbeta nära stationer, och kollektivtrafiken blir då det snabbaste eller enklaste resalternativet. Andelen som reser med bil minskar något jämfört med idag.

Resultaten visar att det är den redan nu planerade utvecklingen i Täby, enligt gällande översiktsplan, och i resten av länet som ger upphov till ökad trafikmängd och kapacitetsproblem

i stadskärnan. Att utveckla stadskärnan med ytterligare bostäder och arbetstillfällen enligt planförslaget, har liten inverkan på trafikarbete eller på fördröjning eftersom kapacitetsproblemet redan uppstår i planerad utveckling.

Trafiken kommer att öka på framförallt Gustaf Bergs väg som öppnas upp för fordonstrafik, Stora Marknadsvägen och Östra Banvägen jämfört med idag. E18 beräknas få mellan 25 – 30 procent ökad trafikmängd, vilket kommer innebära att köerna kommer att starta tidigare och pågå under en längre tidsperiod.

Den ökade trafiken gör att åtgärder i det befintliga vägnätet och i korsningspunkter behöver utredas vidare. Tillsammans med de nya gatorna ska detta se till att fordonstrafiken får en acceptabel framkomlighet i stadskärnan. Särskilt viktigt är att säkerställa kollektivtrafikens framkomlighet. En öppning av Gustaf Bergs väg medför en köbildande trafiksituation vid Täby Centrums norra garage och en alternativ korsningsutformning behöver därför utredas vidare.

Regional kapacitetsstark kollektivtrafik västerut längs Enhagsvägen och Centralvägen får tillräckligt högt resande för att motivera 10-minuterstrafik, och resultaten visar att det är viktigt att koppla samman den med Roslagsbanans två

grenar och till E18. Denna förbindelse behöver utredas vidare vad gäller sträckning och målpunkter för att optimera förbindelsen.

Planförslaget föreslår två alternativa stråk där det ena angör Täby centrum och Täby park och det andra når Näsbypark centrum. Båda medger bytespunkter vid Roslagsbanan och E18.

Fortsatt arbete

Planförslaget kommer att fördjupas och konkretiseras inför utställningsskedet och revideras efter inkomna synpunkter under samrådet. Dessutom ska ett antal utredningar och analyser genomföras i det fortsatta arbetet. Bland annat ska en övergripande dagvattenutredning och en strategi för blå- och grönstrukturen genomföras för att konkretisera avsnitten om grönstruktur, ekosystemtjänster och dagvatten.

En ekonomisk analys med koppling till kommande kommunala investeringar ska tas fram. Utöver denna ska utställningsförslaget kompletteras med mer detaljerade lösningar för parkering och framkomlighet, bland annat genom ytterligare trafikanalyser för vissa vägar. En kommunövergripande parkeringsplan och fortsatt utredning av godstrafik och leveranser ska genomföras.

Planeringsunderlag inom Täby kommun och Stockholm Nordost

- Bullerkartläggning Täby kommun
- Dagvattenstrategi Täby kommun
- Det nya Täby - Översiktsplan 2010-2030
- Halva Täby grön (grönplan)
- Handlingsplan för den regionala stadskärnan Täby centrum-Arninge
- Klimat- och energistrategi
- Lek- och aktivitetsplan
- Miljöprogram för Täby kommun 2016-2020
- Parkeringsstrategi Täby kommun
- Parkpolicy för Täby
- Plan för avfallshantering i ett hållbart samhälle 2009-2020/Täby cykelplan
- Riktlinjer för markanvisningar och exploateringsavtal
- Täby park – Planprogram
- Vision Stockholm Nordost

Regionala och statliga planeringsunderlag

- Danderyds kommun, Centrala Danderyd – program för fördjupning av översiktsplanen
- Stockholms läns landsting, Regional utvecklingsplan för Stockholms län 2010 (RUFSS)
- Stockholms läns landsting, Åtgärds- och idévalsstudie av regional kapacitetsstark kollektivtrafik till Nordostsektorn i Stockholms län, samrådsversion
- Stockholms läns landsting, Stomnätsplan för Stockholms län Etapp 2: Stockholms län utanför innerstaden Stomnätsplan
- Rätt fart i staden – Handbok för hastighetsnivåer i en attraktiv stad (Vägverket, Sveriges kommuner och landsting, 2008)
- Vägar och gators utformning, Trafikverket

Utredningar och analyser framtagna för Täby stadskärna

- Ekosystemtjänster i Täby stadskärna (Sweco 2016)
- Hantering av skyfall Täby stadskärna (WSP 2017)
- Inventering av miljö- och hälsostörande verksamheter i området för Täbys nya stadskärna (Sweco 2016)

- Nyttöanalys för spårburen tvärförbindelse Näsbypark-Kista (Evidens 2015)
- Parkeringsutredning Bilparkering i centrala Täby (Cowi 2016)
- PM Tunnelnförläggning E18, Täby – Förstudie förläggning av E18 i bergtunnel mellan Lahäll och Viggbyholm (ÅF 2016)
- Roslagsbanans upphöjning genom Täby stadskärna (ÅF 2017)
- Sammanställning av tidig dialog för centrala Täby (Spacescape 2016)
- Trafikanalys inom fördjupad översiktsplan för Täby stadskärna (WSP 2017)
- Tvärförbindelse Näsbypark-Kista – Linjesträckning och utformningsförslag (Norconsult 2016)
- Täby stadskärna - Stråk- och stadsmiljöanalys av två planförslag (Spacescape 2017)

Fotografier, illustrationer och visionsbilder

Samtliga fotografier, illustrationer och visionsbilder är framtagna av Täby kommun om annat inte anges. Framsidans visionsbild över Tibble station är framtagen av Archus Arkitektur.

