

Täby stadskärna 2050

Fördjupning av översiktsplan

Utställningsförslag december 2018



Godkänt av kommunstyrelsen

2018-12-03

Datum för publicering

2018-12-17

Projektgrupp

Hans Guldevall, projektledare

Marie Broberg, översiktsplanerare

Tavga Zerdesti, översiktsplanerare

Alexander Hultman Bonnevier, översiktsplanerare

Anna-Ida Eriksson, trafikstrateg

Jenni Brink Bylund, hållbarhetsstrateg

Tove Jägerhök, landskapsarkitekt

Camilla Miller, exploateringstrateg

Caroline Arenander, näringslivsutvecklare

Styrgrupp:

Leif Eriksson, tf kommundirektör och näringslivschef

Joachim Quiding, samhällsutvecklingschef

Ola Fagerstedt, ekonomichef

Karin Öhlander, kommunikationschef

Foton/illustrationer:

Alla bilder är tagna av Täby kommun om inte annat anges.

Illustrationen på framsidan är framtagen av Henning Larsen Architects.

Täbys stadskärna växer fram

I Täby ska var och en kunna göra livet bättre för sig själv, sin familj, sina barn och för andra. För att Täby fortsatt ska vara en attraktiv kommun att bo och leva i måste näringsliv, serviceutbud samt kultur- och fritidsaktiviteter gå hand i hand. Skolorna i Täby visar mycket goda resultat, äldreboenden håller hög kvalitet och Täby ligger i topp när det gäller företagande.

Täby kommun är en av Sveriges mest välskötta kommuner med låg skatt och god service. Kommunen är till för Täbyborna, vilket bland annat innebär att bemötande och service till invånare och företag ska fortsatt vara i fokus.

Med utbyggnaden av Roslags-Näsby, Täby park och Arninge-Ullna säkras kommunens långsiktiga tillväxt och kommunen utvecklas från förort till regional stadskärna. De tidigare idéerna om Täby som staden på landet kan förverkligas. Halva Täby ska vara grönt och hela Täby hållbart.

I den fördjupade översiktsplanen för Täby stadskärna 2050 framgår hur de centrala delarna av Täby ska möta det växande behovet av bostäder, grönområden och kollektivtrafik. Planen syftar till att möjliggöra en hållbar utveckling med förbättrad kollektivtrafik, fler bostäder, arbetstillfällen och service i kollektivtrafikhöga lägen.

Alla Täbybor får nu möjlighet att tycka till om planen under utställningsperioden. Välkommen att ta del av den fördjupade översiktsplanen för Täby stadskärna 2050 och vi ser fram emot era synpunkter på förslaget.



Erik Andersson, kommunstyrelsens ordförande

Förord	3	Allmänna intressen	47	Regionala och statliga intressen	112
Innehållsförteckning	4	Befolkningsutveckling	47	Mellankommunala och regionala intressen	112
Läsanvisning	5	Bostadsutveckling	48	Riksintressen	113
Begreppsförklaring	6	Social omsorg	50	Genomförande och konsekvenser	115
Inledning och utgångspunkter	8	Arbete och näringsliv	51	Översiktsplan och detaljplan	115
Täby växer	8	Gator för fordonstrafik	53	Genomförandestrategi	115
Bakgrund	9	Gångtrafik	58	Utveckling av delområden och vägar	118
Process och organisation	12	Cykeltrafik	60	Konsekvenser	146
Planeringsförutsättningar	14	Kollektivtrafik	62	Fortsatt arbete	149
Planstrategi	21	Godstrafik och leveranser	66	Planeringsunderlag och genomförda analyser och utredningar	150
En hållbar Täby stadskärna 2050	21	Parkering	67	Planeringsunderlag och genomförda analyser och utredningar	150
Stadsbyggnadsmål; en stadskärna med närhet till regionen	24	Ekosystemtjänster	70	Bilaga 1. Samrådsredogörelse	
Stadsbyggnadsmål; en trygg och rumsligt sammanhållen stadskärna	31	Biologiska värden och spridningssamband	74	Bilaga 2. Hållbarhetskonsekvensanalys	
Stadsbyggnadsmål; en grön och levande stadskärna	36	Grönstruktur	76		
Markanvändning	40	Skolor och förskolor	79		
Om markanvändning	40	Kultur, fritid och idrott	82		
Markanvändningskartan	40	Barns platser	84		
		Kulturmiljö	87		
		Klimatanpassning	90		
		Teknisk försörjning och resurshushållning	93		

Dokumentets struktur:

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

Planstrategi är planens strategiska del, som redovisar Täby kommuns långsiktiga intentioner, övergripande stadsbyggnadsmål samt strategier för planering.

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

Allmänna intressen redovisar hur avvägningar gjorts mellan 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.

Genomförande och konsekvenser beskriver förutsättningarna för att genomföra planförslaget samt de konsekvenser av förslaget som hållbarhetskonsekvensanalysen och trafikanalyser visar. Kapitlet innehåller även vägledning för hur olika delområden och vägar kan utvecklas.

Planeringsunderlag och genomförda utredningar och analyser sammanfattar de kommunala, regionala och statliga dokument som ligger till grund för dokumentet. Här redovisas även de utredningar och analyser som genomförts under arbetet med detta planförslag.

Symboler och riktlinjer:

Strategiska prioriteringar

Gröna rutor i kapitlet Planstrategi beskriver de strategiska prioriteringar som ska ligga till grund för kommunens fortsatta arbete med att uppnå det aktuella stadsbyggnadsmålet.

Genomförda utredningar

Lila rutor beskriver de utredningar och analyser som har genomförts och som är kopplade till aktuellt kapitel.

Fakta/Information

Blå rutor lyfter nödvändig fakta/information för aktuellt kapitel.

RUFS 2050

Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen fram till 2050 och med utblick mot 2070. Pekar ut den övergripande regionala utvecklingen.

Ekosystemtjänster

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

Stadsstråk

Levande gata, företrädesvis med lokaler i bottenvåningarna, med hög framkomlighet och trygghet för gående och cyklister. Exempelvis Biblioteksgången och Göran Elgfelts gata.

Stadsgata

Levande gata, företrädesvis med lokaler i bottenvåningarna, där hög framkomlighet och trygghet för gående och cyklister prioriteras, men där det även ges god framkomlighet för fordons- och kollektivtrafik. Exempelvis Attundavägen. En stadsgata kan även vara ett stadsstråk.

Grönt stråk/Parkstråk

Gång- och cykelvägar i park- eller naturpark där det är tryggt att röra sig som gående eller cyklist. Stråken binder sammans stadsdelar och grönstruktur. Exempelvis stråket längs Åkerby-parkens södra del.

Grönt stadsstråk

Levande gata, företrädesvis med lokaler i bottenvåningarna, där hög framkomlighet och trygghet för gående och cyklister prioriteras. Gatan har flera gröna inslag (utöver trädrader) som kan fungera för dagvattenhantering, biologiska spridningssamband, rekreation, mm. Exempelvis Esplanaden.

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. Roslagsbanan är stomtrafik, liksom E18:s stombusslinjer till Vaxholm och Norrtälje.

Bytespunkt

Plats där byte kan ske mellan lokal och regional kollektivtrafik.

Delningsekonomi

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

MIFO-utredning

Metod för Inventering av Förorenade Områden

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 entréparker till olika områden. Har estetiska eller funktionella kvaliteter som exempelvis planteringar.

Sverigeförhandlingen

Förhandling som resulterat i att det under våren 2017 slöts avtal mellan staten och Täby kommun att förlänga Roslagsbanan till city via Odenplan. I gengäld ska Täby kommun planera för 16 200 bostäder till år 2035.

Klimatneutralitet

Nettoutsläppen från en verksamhet är lika med noll.



Visionsbild över hur den framtida stadsbebyggelsen i Tibble-Åvatriangeln kan se ut (Henning Larsen Architects)

Täby växer

Täby centrum-Arninge är utpekad som en av åtta yttre regionala stadskärnor i den regionala utvecklingsplanen för Stockholms län, RUFSS 2050.

Den bärande idén med regionala stadskärnor är att de ska utvecklas till genuina stadscentrum, med tät och sammanhängande bebyggelse, hög tillgänglighet till kollektivtrafik till hela regionen och med en hög andel kunskapsintensiva arbetsplatser, regionalt avancerad service och akademiska funktioner. Detta för att komplettera centrala Stockholm och motverka att bostäder och verksamheter sprids ut.

Den täta stadsmiljö som etableras inom en regional stadskärna ska ge goda möjligheter till resurseffektiva infrastrukturlösningar och markanvändning.

Fakta Täby stadskärna/Täby kommun

Befolkning (2016): ca 13 500/71 000

Arbetsstillfällen (2014): ca 10 000/24 900

Yta: ca 4,7 km²/61 km²

Täby kommun är en nyckelaktör i den växande Stockholmsregionen, med stora utmaningar och stort ansvar. Planering för ett ökat bostadsbyggande har ett högt tempo. Befolkningen växer, antalet arbetstillfällen ska öka och investeringar görs i nya förskolor, skolor och offentliga platser och lokaler. Dubbelspårsutbyggnaden av Roslagsbanan pågår och på lång sikt ska banan förlängas till Stockholm city via Odenplan. Utredning pågår för en förlängning till Arlanda.

Varför behöver Täby växa?

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

Översiktsplan

Enligt Plan- och bygglagen (PBL 2010:900) ska alla kommuner ha en aktuell kommunövergripande 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 strategisk miljöbedömning och att kommunerna ansvarar för att miljökvalitetsnormer följs.

Fördjupning av översiktsplan

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 bebyggelsetryck och/eller områden med stora bevarandevärden och 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.

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 företaget 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 regler för planprocessen.

Utveckling på kommunal respektive privat mark

- Fördjupningen av översiktsplanen visar hur kommunen vill utveckla både sin egen mark samt hur en önskvärd utveckling kan se ut på den mark i stadskärnan som ägs av privat fastighetsägare.
- Kommunen kommer inte att initiera någon utveckling på privat mark utan detta är alltid upp till fastighetsägaren, om intresse av detta finns.
- Det är alltid kommunen, som innehar planmonopol, som bedömar lämpligheten hos varje enskilt utvecklingsprojekt där ändring av gällande detaljplan krävs.
- Innehållet i fördjupningen av översiktsplanen kommer att utgöra en av flera viktiga förutsättningar och underlag om fastighetsägare ansöker om ändring av detaljplan.

Inledning och utgångspunkter

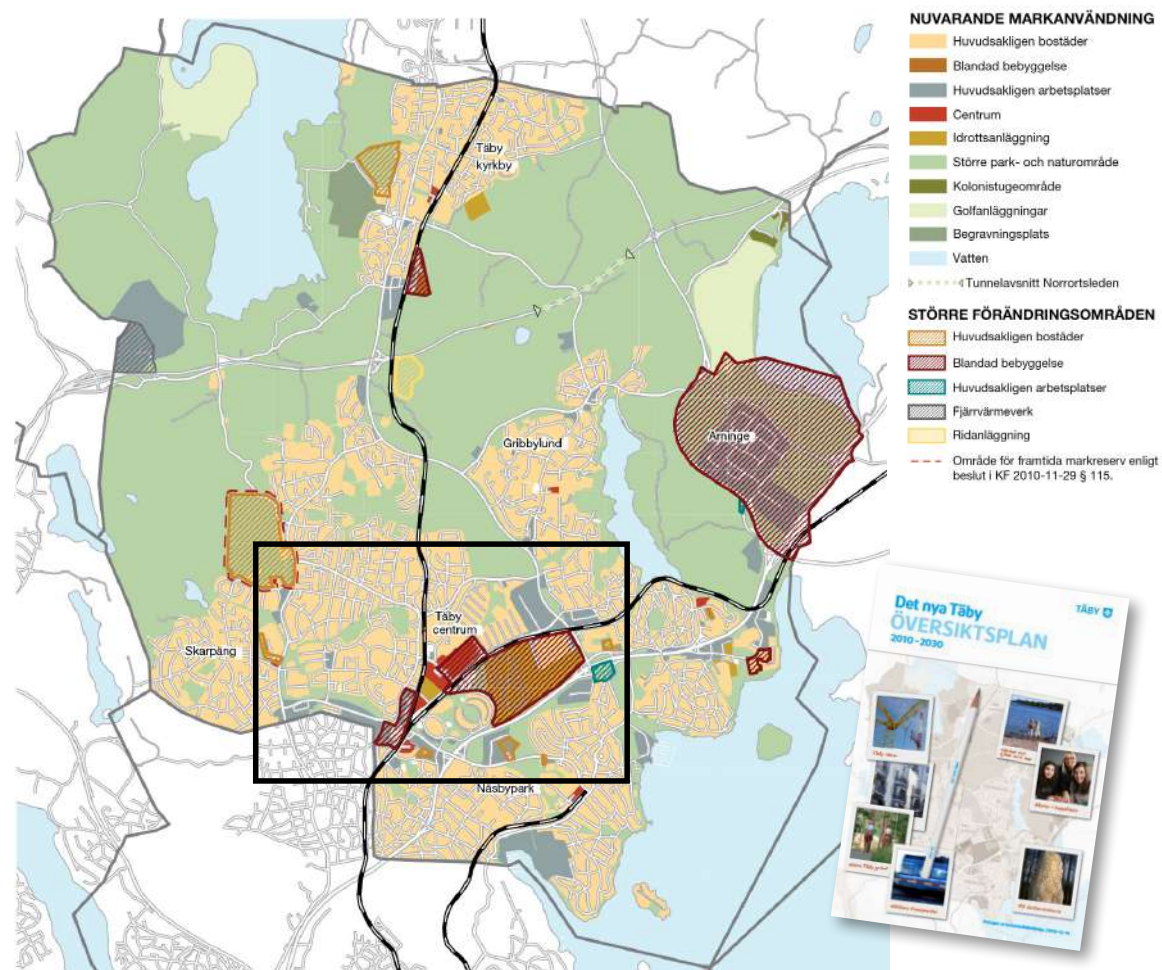
Syfte med fördjupning av översiktsplanen för Täby stadskärna

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.

Syftet med fördjupningen av översiktsplanen för Täby stadskärna är att peka ut den långsiktiga riktningen för ett större område, för att möjliggöra fler bostäder, verksamheter och servicefunktioner än vad den kommunövergripande översiktsplanen anger. Den ska skapa förutsättningar för en blandning av bostäder, arbetsplatser, kommersiell och offentlig service, rekreation och kulturliv i Täbys mest centrala delar och utvecklas med förbättrad kollektivtrafik.

Fördjupningen av översiktsplanen ändrar inriktningen i översiktsplanen Det nya Täby 2010-2030 och ersätter den för stadskärnans geografiska och tidsmässiga avgränsning.

Under 2018 påbörjas arbetet med en ny kommunövergripande översiktsplan. När den är antagen kommer Fördjupningen av översiktsplanen för Täby stadskärnan att



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

tillsammans med den nya översiktsplanen styra och vägleda utvecklingen i kommunen.

Geografisk och tidsmässig avgränsning

Planområdet definieras enligt plangränsen och utgörs framförallt av kommundelarna Tibble, Åva, Roslags-Näsby, Täby Park, samt angränsande områden i Näsbypark, Viggbyholm och Ella gård.

Planeringsperspektivet för fördjupningen av översiktsplanen är år 2050. Det långa tidsperspektivet gör det möjligt att genomföra planens intentioner om utbyggnad av såväl byggnader, infrastruktur och offentliga platser. Det ger även möjlighet att samordna planen med den långsiktiga inriktningen för hela regionen så som den pekas ut i RUFSS 2050.



Geografisk avgränsning

Process och organisation

Start-PM

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.

Tidig dialog

Under 2015 och 2016 genomfördes en tidig dialog med invånare, företagare, intresseorganisationer, fastighetsägare, anläggnings- och ledningsägare och andra viktiga aktörer. Syftet var att ta tillvara

invånarnas och andra aktörers kunskaper och idéer om hur Täby stadskärna kan utvecklas och samtidigt förankra projektet hos invånare, företagare och organisationer.

Dialogen genomfördes genom enkät i form av en karta på webben, där det gick att beskriva populära platser och platser med utvecklingsbehov. Enkäten 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 år 2050.

Utöver dessa möten har dialog även genomförts med gymnasieelever och med fastighetsägare, företagare och exploatörer. Enkäten 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. Resultatet från dialogen finns sammanfattat på kommunens hemsida.

Dialogens resultat har varit en av flera utgångspunkter i arbetet med att formulera stadsbyggnadsmål och strategier. Resultatet från dialogen finns i sin helhet sammanfattat i en rapport som finns tillgänglig på kommunens hemsida.

Samråd

Kommunstyrelsen fattade 21 augusti 2017 beslut om samråd. Samrådet hölls mellan 11 september och 12 november 2017. Fem öppna dialogmöten hölls och dialog har även hållits tillsammans med flertalet berörda fastighetsägare.

Under samrådet inkom 125 stycken yttranden från privatpersoner, remissinstanser, grannkommuner, föreningar och företag. Samrådssynpunkterna och hur de har bemötts redovisas i samrådsredogörelsen som biläggs planen under utställning. I samrådsredogörelsen redovisas även hur synpunkterna har hanterats i det fortsatta arbetet och på vilket sätt planens innehåll har förändrats mellan samråd och utställning.

Utställning

Kommunstyrelsen fattade 2018-12-03 beslut om utställning. Planförslaget ställs då ut ytterligare ett tillfälle under minst 8 veckor då invånare, remissinstanser, föreningar mm. ges tillfälle att yttra sig igen.

Inkomna yttranden kommer att sammanställas tillsammans med kommunens kommentarer i ett utställningsutlåtande som biläggs planförslaget inför antagande.

Antagande

Efter Utställning kan vissa mindre redaktionella ändringar göras innan planförslaget antas i kommunstyrelsen och kommunfullmäktige. Antagande är beräknat till kvartal 3 år 2019.

Efter planens antagande

Efter att planen har antagits ska den vägleda den kommande planeringen och gäller tills att en ny plan upprättas som ersätter den.



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 *Verksamhetsplan*, *Riktlinjer för*

bostadsförsörjning, *Miljöprogram*, *Klimat- och energistrategi*, och *Näringslivsstrategi*. Nya riktlinjer, program och planer som beslutas av kommunfullmäktige ska ses som en del av kommunens strategiska och långsiktiga planering och är därmed en del av en ständigt pågående och rullande översiktsplaneprocess.

Arkitekturprogram för Täbys regionala stadskärna

Detta dokument upprättas parallellt med planförslaget och ska ses som fördjupad vägledning för den regionala stadskärnans utveckling avseende hur den nya bebyggelsen och de offentliga miljöerna i stadskärnan ska utformas - i staden som helhet ända ner till de individuella husen.

Dokumentet 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.

Globala och nationella mål

FN:s globala hållbarhetsmål

2015 antog Förenta Nationernas medlemsländer Agenda 2030, en univereell agenda som rymmer 17 stycken globala hållbarhetsmål för en hållbar utveckling.

Kommunens förhållningssätt till de globala hållbarhetsmålen och Agenda 2030 föreslås utredas i samband med det kommande arbetet med kommunens nya översiktsplan som även avser inkludera en hållbarhetsplan.

Folkhälsomålen

Det övergripande nationella målet för folkhälsoarbetet i Sverige är ”att skapa samhälleliga förutsättningar för en god hälsa på lika villkor för hela befolkningen”. För att uppnå målet har totalt 11 stycken målområden tagits fram.

Nationella miljö kvalitetsmål

Riksdagen beslutade den 28 april 1999 om



15 nationella miljö kvalitetsmål för Sverige. Miljö kvalitetsmålet om biologisk mångfald, ”Ett rikt växt- och djurliv”, antogs först 2005. De 16 miljö kvalitetsmålen samt ”Generationsmålet” utgör grunden för Sveriges miljö politik och miljö arbetet. Miljö arbetet innefattar förutom miljö kvalitetsmålen även preciseringar om hur arbetet ska leda till en långsiktig miljö mässig hållbarhet och fungerar som vägledande för myndigheters, länsstyrelser och kommuners liksom näringslivets och andra aktörers miljö arbete.

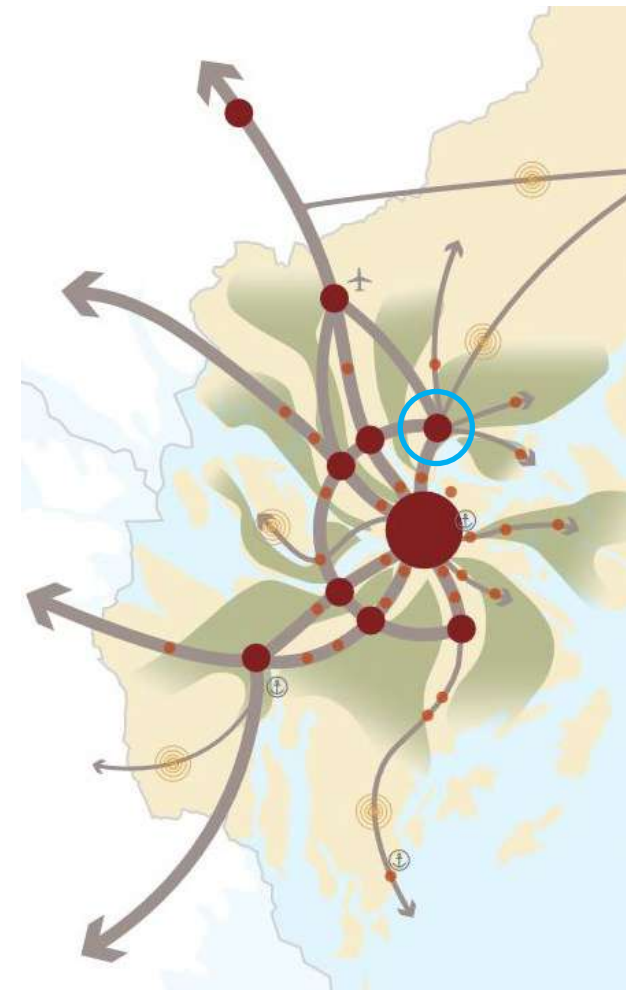
Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen, RUFSS 2050

Regionala stadskärnor

Den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen, RUFSS 2050, pekar ut en rumslig inriktning för en flerkärnig region. Fokus ligger på stadsutveckling i de bästa kollektivtrafiklägen, sammanlänkade regionala stadskärnor, resurseffektiva system för människor och gods, sammanhängande grönstruktur och robust vattenmiljö, starka kopplingar mellan stad och land samt tillgängliga innovation-, företags- och beslutsfattarmiljöer.

Täby centrum-Arninge är utpekad som en av åtta yttre regionala stadskärnor.

Förhållningssätten i RUFSS 2050 är att där planera för en mångsidig och funktionsblandad stads- och bebyggelsemiljö, offentliga funktioner och handel i de bästa kollektivtrafiklägen, att planera för ett blandat bostadsbestånd och att utveckla robusta och täta miljöer för innovativa och kunskapsintensiva verksamheter med hög specialiseringsgrad och ett stort regionalt upptagningsområde.



Rumslig inriktning för Stockholmsregionen 2050 (RUFSS 2050)

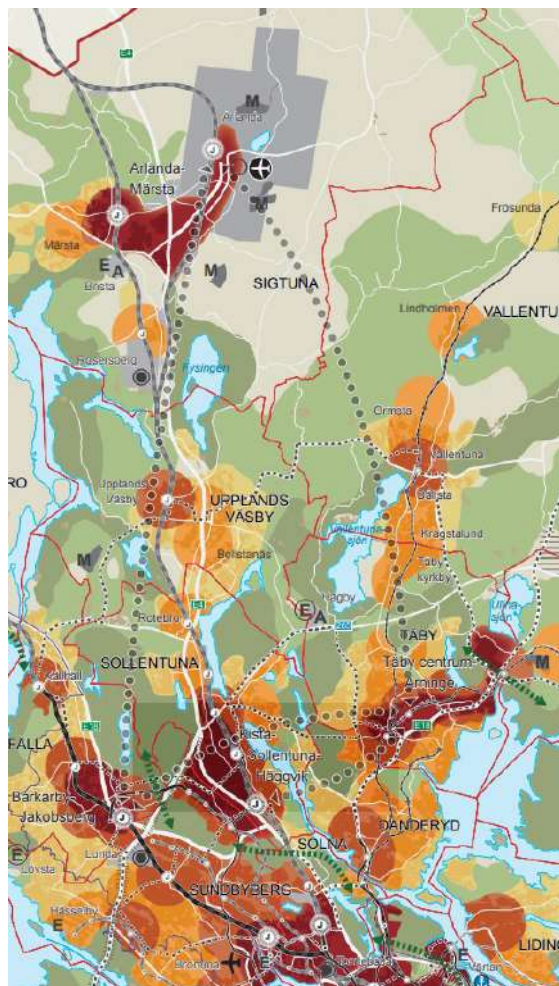
Utveckling av transportsystemet

Både RUFSS 2050 och Trafikförvaltningens Stomnätplan etapp 2 pekar på behov av bättre tvärgående kollektivtrafik mellan Täby centrum – Arninge och Kista-Sollentuna-Häggvik. I RUFSS 2050 pekas utvecklingsbehov för det regionala transportsystemet ut mellan Täby centrum-Arninge, Arlanda, Kista-Sollentuna-Häggvik och Barkarby-Jakobsberg. I dessa stråk saknas idag attraktiv och konkurrenskraftig kollektivtrafik.

Genom att utveckla de kollektiva förbindelserna mellan och inom de regionala stadskärnorna blir de mer tillgängliga för länets invånare, för pendlare till och från östra Mellansverige och för besökare. Bättre tvärförbindelser avlastar förbindelserna in mot de mest centrala delarna av regionen och stärker kopplingarna mellan delregionerna inom länet vilket bidrar till en bättre regional balans.

Utvecklingen för transportsystemet föreslås i RUFSS 2050 utredas förutsättningslöst och transportslagsövergripande enligt metodiken för åtgärdsvalsstudier.

Arbete pågår för att påbörja en åtgärdsvalsstudie för tvärgående konkurrenskraftig och kapacitetsstark kollektivtrafik mellan nordostsektorn och västra Stockholm. Den långa pla-



Utsnitt ur plankarta RUFSS 2050

neringshorisonten och tvärförbindelsens mellankommunala och regionala karaktär bidrar till osäkerheter avseende stråk, transportslag, stationslägen och finansiering.

Nationell plan och Länsplan

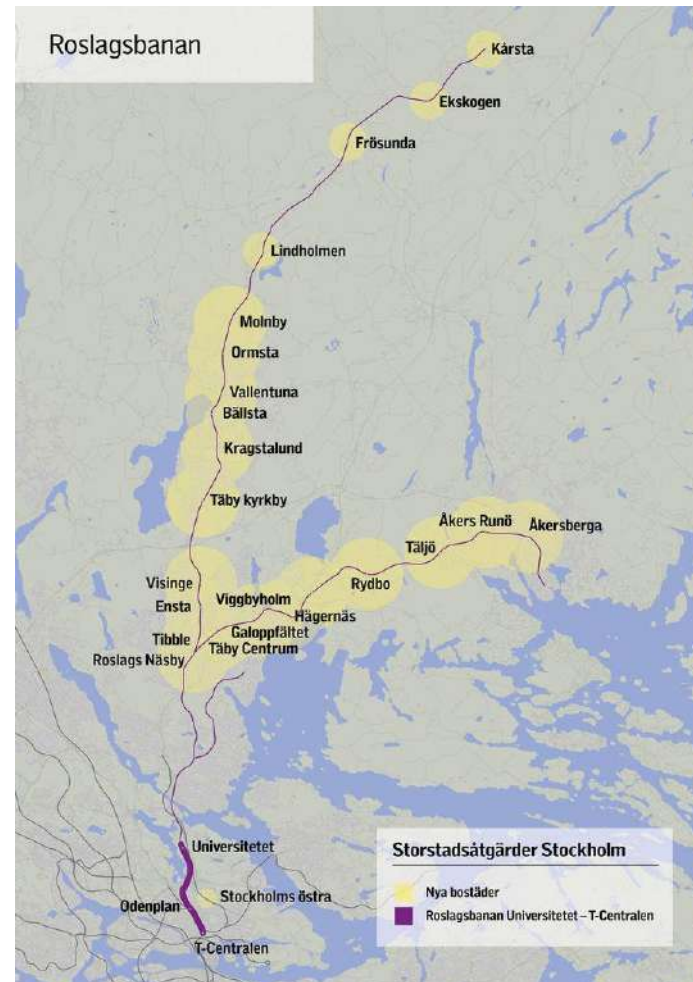
Den långsiktiga statliga planeringen av infrastruktur sker genom Nationell plan för transportinfrastruktur och Länsplan för regional transportinfrastruktur. Gällande planer avser perioden 2018-2029. Den nationella transportinfrastruktur-planeringen utgår från Fyrstegsprincipen, vilken innebär att möjliga förbättringar i transportsystemet ska prövas stegvis för att säkerställa en god resurshushållning och för att åtgärderna ska bidra till en hållbar samhällsutveckling.

Inom Stockholm Nordost pågår arbete med att fullfölja den fördjupade förstudien för Roslagsbanan till Arlanda.

Sverigeförhandlingen - Förbättrad kollektivtrafik och ökat bostadsbyggande

Under första halvåret 2017 träffade nordostkommunerna Täby, Vallentuna och Österåker avtal med staten och Stockholms läns landsting om en förlängning av Roslagsbanan till Stockholm City via Odenplan. Staten beslutade om finansiering av utbyggnaden våren 2018.

Täby kommun har åtagit sig att medfinansiera transportinfrastruktursatsningen med ca 900 mnkr och planera för 16 200 nya bostäder i närheten till Roslagsbanans stationer. Dessa ska vara inflyttningsklara fram till år 2035. Majoriteten av bostäderna kommer att planeras inom Täby stadskärna.



Nya bostäder enligt Sverigeförhandlingen (Sverigeförhandlingen)

Stockholm Nordost

Tillsammans med Danderyd, Österåker, Valentuna, Vaxholm och Norrtälje har Täby organiserat sig i det kommunövergripande samarbetet Stockholm Nordost. Samarbetet syftar till en långsiktigt hållbar utveckling i regiondelen med stark tillväxt 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.



Handlingsplan för den regionala stadskärnan Täby centrum-Arninge

År 2012 beslutade kommunfullmäktige om en handlingsplan för den regionala stadskärnan Täby centrum-Arninge som samtliga nordostkommuner står bakom. Handlingsplanen pekar ut en inriktning för vad stadskärnan ska utvecklas till och hur kommunen ska arbeta för att bidra till utvecklingen och utgör utgångspunkt för fördjupningen av översiktsplanen för Täby stadskärna.



Det övergripande målet för utvecklingen av den regionala stadskärnan Täby centrum-Arninge är att det är den kompletta och starka regionala stadskärnan för Stockholm Nordost, med hög tillgänglighet till hela Stockholmsregionen. Inriktningen i handlingsplanen har varit utgångspunkt för arbetet med fördjupningen av översiktsplanen för Täby stadskärna 2050.

Pågående planläggning och utbyggnad i stadskärnan

På nästa sida beskrivs de projekt som pågår inom stadskärnan. De största projekten, Täby Park och Roslags Näsby, omfattar totalt ca 7400 bostäder och kommer byggas ut under många år.

De områden som är skrafferade är kommande detaljplaner där positivt planbesked finns alternativt där kommunen har för avsikt att påbörja planläggning.

Fastighetsförhållanden

På nästa sida illustreras fastighetförhållandena inom stadskärnan. Marken i stadskärnan ägs av kommunen och ett stort antal privata markägare. Vägområdet för E18 har Trafikverket förfoganderätt över och järnvägsområdet för Roslagsbanan ägs av AB Storstockholms lokaltrafik.

Pågående och kommande planering



Pågående planläggning eller utbyggnad



Kommande planläggning

Strömningen 1-7
(planläggning pågår)

Täby Park
(planläggning och utbyggnad pågår)

Tibble 8:16 Ny simhall
(planläggning pågår)

Viggbyholms verksamhetsområde
(planläggning pågår)

Viggbyholm 74:2 m.fl.
(planläggning pågår)

Roslags Näsby
(utbyggnad pågår)

Sågtorp 2
(planläggning pågår)

Kv. Stansen och Degeln
(utbyggnad pågår)

Roslags Näsby 3:23
(planläggning pågår)

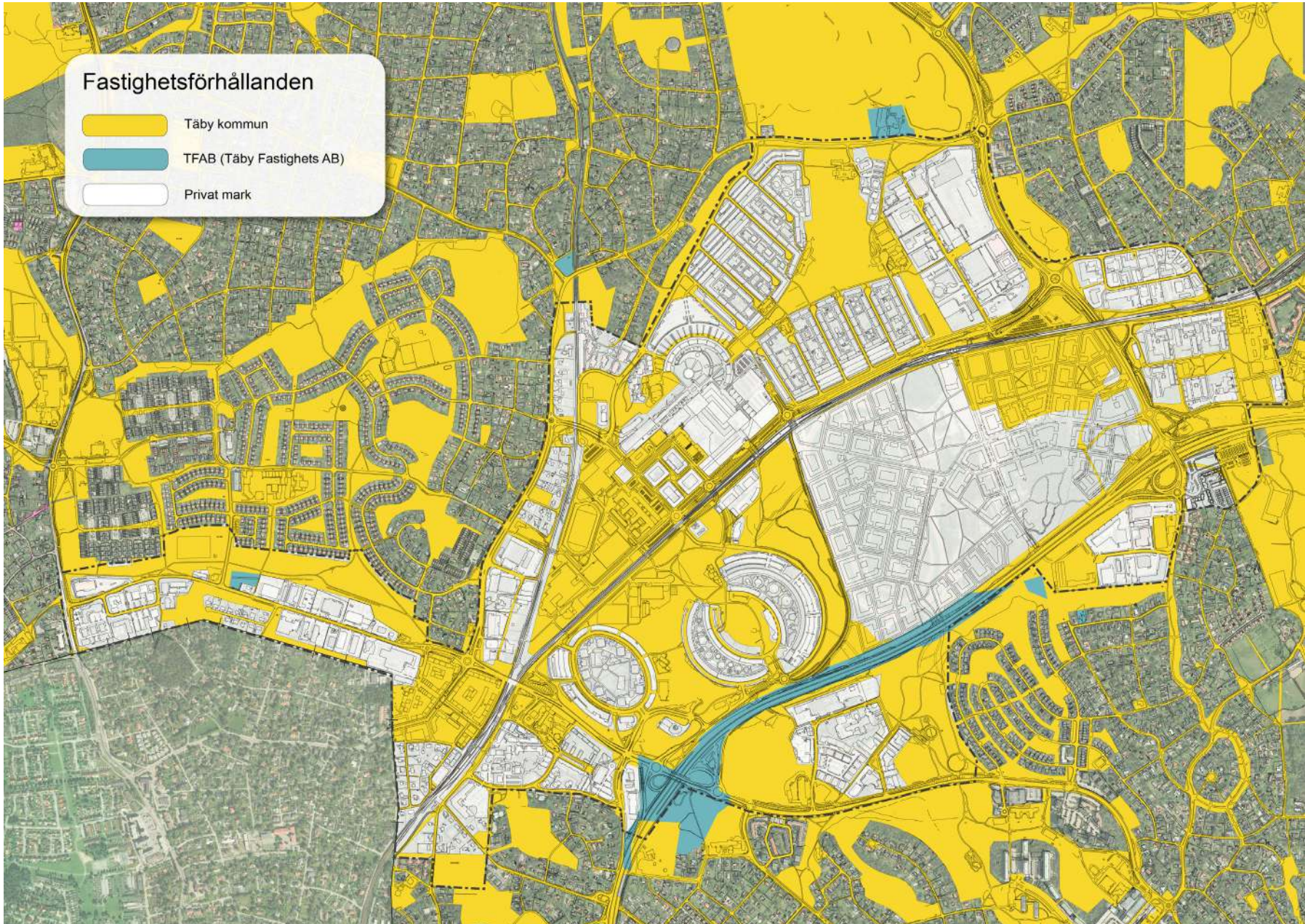
Sågtorp 3
(utbyggnad pågår)

0 500 1000
m



Fastighetsförhållanden

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



En hållbar Täby stadskärna 2050

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.

Inriktningen för Täby stadskärna tar sikte på år 2050. Det är långt in i framtiden, med stor osäkerhet kring den faktiska utvecklingen.

Det långa perspektivet är nödvändigt för att det ska vara möjligt att genomföra planens intentioner. Det gör det också möjligt att inrymma övergripande 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.

Täby utvecklas med trygghet och frihet för en hållbar framtid

Täby kommuns vision och inriktningsmål, tillsammans med Vision Stockholm Nordost, mål i Handlingsplan för den regionala stadskärnan Täby centrum-Arninge samt inriktningen för regionala stadskärnor i RUFSS 2050, styr framtidsbilden för samhällsutvecklingen i Täby stadskärna. Planstrategin ska hjälpa kommunen att uppfylla visionen om att utvecklas med frihet och trygghet för en hållbar framtid. Framtidsvisionen om en hållbar stadskärna konkretiseras genom stadsbyggnadsmål och strategier.

Utöver kommunens vision och inriktningsmål är utgångspunkten för planens inriktning de globala hållbarhets- och utvecklingsmålen i Agenda 2030. Detta för att säkerställa att det kommunen arbetar med lokalt även har betydelse globalt.



Stadsbyggnadsmål och planstrategier för en hållbar stadskärna

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.

De tre stadsbyggnadsmålen tar avstamp i:

- Kommunens övergripande vision och inriktningsmål
- Den tidiga dialogen
- Handlingsplanen för den regionala stadskärnan Täby centrum-Ärninge.

Målen är ömsesidigt beroende av varandra och alla tre behöver nås för att Täby stadskärna ska utvecklas miljömässigt, socialt och ekonomiskt hållbart.

För varje stadsbyggnadsmål finns tre **strategier** formulerade, som syftar till att förklara de utmaningar som finns för att nå stadsbyggnadsmålet på en övergripande nivå.

Varje strategi sammanfattas som tre strategiska **prioriteringar**, vilka ska styra det fortsatta långsiktiga och strategiska arbetet.

Mål, strategier och prioriteringar ska, tillsammans med riktlinjer för fortsatt planering som redovisas under Allmänna intressen, säkerställa att utvecklingen av stadskärnan bidrar till att kommunen som helhet strävar i rätt riktning enligt kommunens övergripande vision och bidrar till en hållbar utveckling lokalt och globalt.

Planstrategikartan till höger illustrerar schematiskt hur stadsbyggnadsmålen och strategierna konkretiseras på lokal och regional skala.

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

Stadsbyggnadsmål:

Strategier:

EN STADSKÄRNA MED NÄRHET TILL REGIONEN

1. STÄRK LÄGESFÖRUTSÄTTNINGARNA
2. UTVECKLA STADSKÄRNAN NÄRA KOLLEKTIVTRAFIKENS STATIONER
3. TILLGÄNGLIGGÖR DEN REGIONALA GRÖN- OCH BLÅSTRUKTUREN

EN TRYGG OCH RUMSLIGT SAMMANHÅLLEN STADSKÄRNA

4. MINSKA BARRIÄRVERKAN
5. ÖKA FRAMKOMLIGHETEN
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

Begrepp i planstrategin

Regional stadskärna

Regionala målpunkter utpekade i RUFSS, vilka genom sina lägen, funktion och höga regionala tillgänglighet ska komplettera centrala Stockholm med utbud av arbetsplatser, bostäder, avancerad service och akademiska funktioner.

Urbana samband

Viktiga stråk, gator och vägar inom stadskärnan som binder samman viktiga stadsnoder. Sambanden går genom den blandade stadsbebyggelsen och behöver vara gena, trygga och tillgängliga med offentliga lokaler i bottenvåningarna där det är möjligt.

Stadsnod

Viktiga platser i stadsmiljön, exempelvis torg, stationslägen eller andra tydligt offentliga platser. Dessa ska fungera som trygga, tillgängliga och väl gestaltade platser med stora inslag av kommersiell och offentlig service.

Kommunikationsstråk

De stråk som förbinder regionala stadskärnor och andra viktiga målpunkter i regionen. I stråken finns behov av regional kapacitetsstark kollektivtrafik utvecklas för att skapa en sammanhållen regional struktur.

Kommunikationsnod

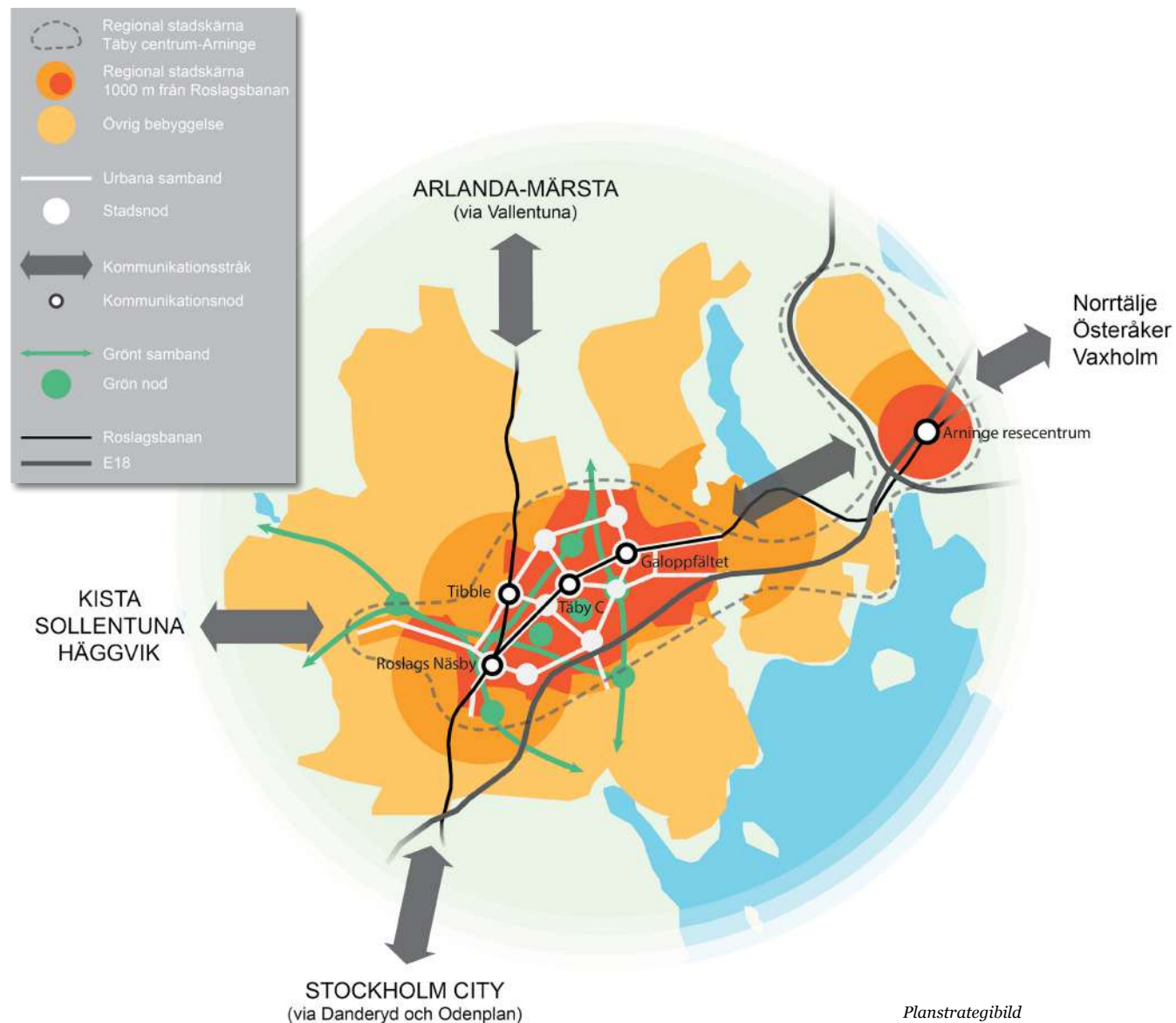
Station längs kommunikationsstråken där det är möjligt att byta mellan olika trafikslag och göra resor inom olika kommunikationsstråk till regionala målpunkter.

Grönt samband

Viktiga gröna stråk som binder samman de gröna noderna i stadskärnan och knyter an till de regionala grönkilarna. De har höga rekreativa värden och bidrar till att stärka växters och djurs spridningsmöjligheter.

Grön nod

Stads- och stadsdelsparker som binds samman med gröna sambanden i stadskärnan. De gröna noderna fungerar som multifunktionella platser med mycket innehåll för rörelse, aktivitet och rekreation, samt dagvattenhanterings- och klimatanpassningsåtgärder.



Stadsbyggnadsmål; en stadskärna med närhet till regionen

Målbild

En stadskärna med närhet till regionen innebär att Täby stadskärna är en del i en sammanhållen bostads- och arbetsmarknad och fungerar som kommunikationsnav i nordostsektorn med förbindelser inom kommunikationsstråken till Stockholms city och Odenplan, Arlanda och västerut inom norra regionhalvan. Stadskärnan utgör nordostsektorns självklara målpunkt för stadsliv, arbete, handel och nöjen, med ett näringsliv som präglas av nytänkande och innovation, arbetsplatser värda att pendla till och med regionalt avancerade akademiska funktioner och regionalt viktig service.

Stationsområden har utvecklats till viktiga kommunikationsnoder och som knutpunkter i kollektivtrafiksystemet. Bostäder och arbetsplatser finns i närheten till kollektivtrafiken och det är enkelt att

arbetspendla till resten av regionen. Den kollektivtrafiknära stadsutvecklingen tillsammans med etableringen av resecentrum som kommunikationsnod i Arninge bidrar till att Täby stadskärna och Arninge-Ullna knutits närmare varandra.

De regionala grönkilarna är tillgängliga för fler boende och besökande i stadskärnan. Gröna samband som utgör attraktiva gröna stråk i park- och naturmiljöer genom stadskärnan leder ut i kilarna. De goda boendekvaliteterna förstärks av att närheten till dessa upprätthålls.



Roslagsbanan till Stockholm city och Arlanda ger Täby förbättrade lägesförutsättningar i regionen (Archus Arkitektur)

Strategier

1. STÄRK LÄGESFÖRUTSÄTTNINGARNA
2. UTVECKLA STADSKÄRNAN NÄRA KOLLEKTIVTRAFIKENS STATIONER
3. TILLGÄNGLIGGÖR DEN REGIONALA GRÖN- OCH BLÅSTRUKTUREN

Strategi 1. Stärk lägesförutsättningarna

Stadskärnans samband med övriga regionen har betydelse för Täbys möjligheter att positionera stadskärnan som en viktig regional målpunkt. Genom att stärka kommunikationerna och öka

tillgängligheten med kollektivtrafik mellan de regionala stadskärnorna får de bättre utvecklingsförutsättningar, med starkare investeringsvilja och ökade fastighetsvärden. Det kan också bidra till ökad attraktivitet för att etablera tjänste- och kunskapsintensiva näringar som bättre matchar befolkningens

utbildningsnivå och branschtillhörighet och som i sig förstärker lägesförutsättningarna.

En utvecklad regional kapacitetsstark kollektivtrafik mellan Täby stadskärna och andra regionala stadskärnor skapar också potential för ökad bostadsnytta, vilket är en viktig förutsättning i utvecklingen av framtidens transportsystem samt möjligheter att minska bilresandet och därmed nå klimatneutralitet till år 2045 samt förhindra försämrade luftkvalitet och bullerproblematik.

Roslagsbanan är Täbys och övriga nordostsektorns huvudsakliga kommunikationsmedel för kollektivtrafikresor till och från centrala Stockholm. Förlängningen av Roslagsbanan till Stockholm city via Odenplan gör att den spårburna kollektivtrafiken till och från nordostsektorn förbinds med det övriga regionala kollektivtrafiksystemet i Stockholms län, med effektiva bytesmöjligheter till olika trafikslag och målpunkter. Utvecklingen av resecentrum i Arninge bidrar till effektivare resor mellan Täbys regionala stadskärnas två tyngdpunkter och knyter samman dem med spårburen kollektivtrafik.

En utveckling av Roslagsbanan i kommunikationsstråket Stockholm



City – Arlanda kan göra trafiksystemet i nordostsektorn och hela regionen mer hållbart, starkt och tåligt och kopplar 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.

I ett 2050-perspektiv finns det utvecklingsbehov för det regionala

transportsystemet i kommunikationsstråket mellan Täby stadskärna och Kista-Sollentuna-Häggvik, Barkarby-Jakobsberg och Solna, där det idag saknas möjligheter att göra tvärgående resor med regional kapacitetsstark kollektivtrafik. Behovet behöver utredas transportslagsövergripande och för största system- och samhällsnytta för att nå RUF:s intentioner om högre regional tillgänglighet, en flerkärnig region med växande regionala stadskärnor och en sammanhållen bostads- och arbetsmarknad.

Inom stadskärnan reserveras stråk för regional kapacitetsstark kollektivtrafik ovan mark samt i tunnel ut, tillsammans med bytespunkter för resor inom olika kollektivtrafiksystem. Stråk som reserveras ovan mark ska ha framkomlighet i egna körfält, men kan i väntan på en framtida trafiklösning även nyttjas för linjetrafik med buss.



Strategiska prioriteringar

- Utveckla Roslagsbanan i kommunikationsstråket Stockholm city - Odenplan – Täby stadskärna – Vallentuna – Arlanda
- Samverka med och utred tillsammans med berörda kommuner och regionala aktörer om utveckling av regional kapacitetsstark kollektivtrafik i kommunikationsstråket mellan Täby stadskärna och den regionala stadskärnan Kista-Sollentuna-Häggvik samt Solna
- Samordna planering för bostadsbebyggelse och näringsliv tidigt i samband med utredning av nya transportlösningar för regional kapacitetsstark kollektivtrafik

Strategi 2. Utveckla stadskärnan nära kollektivtrafikens stationer

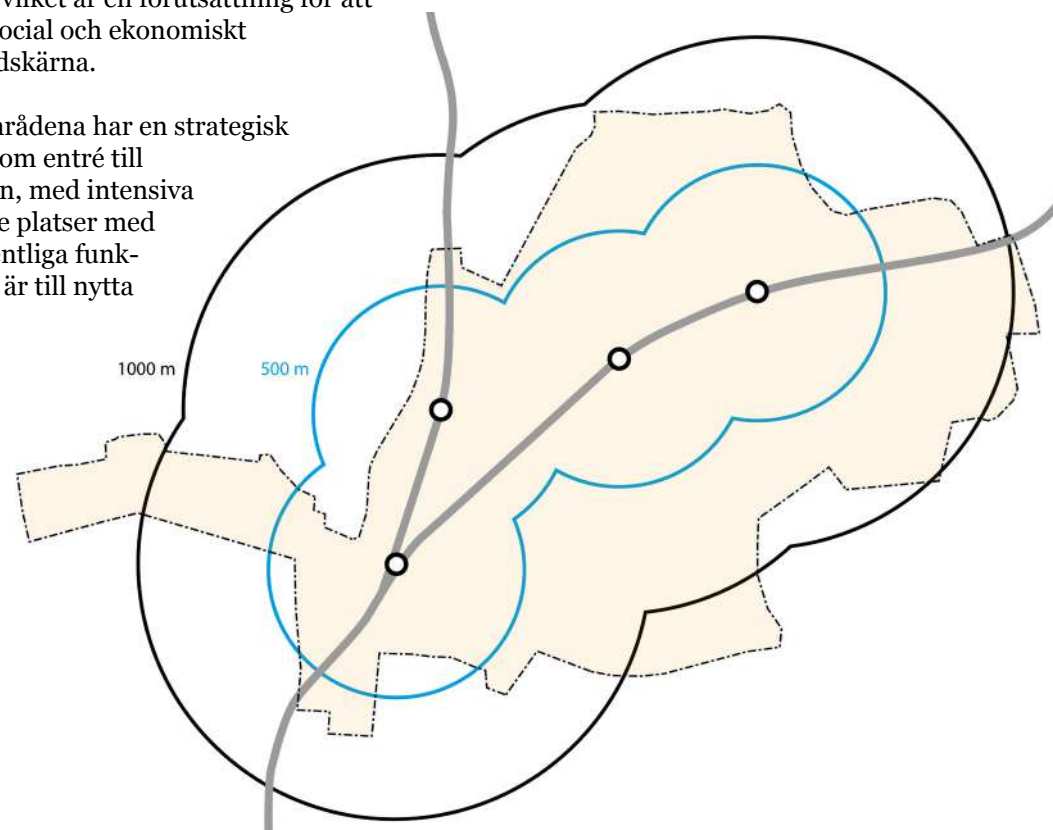
Bebyggelseutveckling i närheten av den spårburna kollektivtrafiken är ett prioriterat åtagande för kommunen och är också viktigt för att öka kollektivtrafikandelen i hela regionen. Stadsnoder ska i första hand utvecklas i kollektivtrafiknära lägen för att skapa incitament för fler att pendla med kollektivtrafiken till arbeten inom och utanför stadskärnan. Den långväga arbetspendlingen och trängseln på vägarna kan då på sikt minska och därmed även de tidsförluster som trängsel skapar i storstadsregionen. Då kan bilen få en förändrad roll och en bilpool kan exempelvis lösa ett tillfälligt behov. Det bidrar till ökat delande och en mer resurseffektiv konsumtion.

Kollektivtrafiknära lägen i stadskärnan är inom 1000 meter från Roslagsbanans stationer Roslags-Näsby, Tibble, Täby centrum och Galoppfältet. Genom att blanda stadens innehåll i **stadsnoder** kring stationslägena, med ett utbud av bostäder med olika upplåtelseformer, arbetstillfällen, kultur och idrott blir det lättare för besökare och verksamma att bo och verka i sin närmiljö. Det är viktigt för att öka kollektivtrafikandelen och hållbara arbets- och fritidsresor i hela regionen.

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, vilket är en förutsättning för att uppnå en social och ekonomiskt hållbar stadskärna.

Stationsområdena har en strategisk betydelse som entré till stadskärnan, med intensiva och levande platser med många offentliga funktioner som är till nytta för många.

Stationslägena kan ha högre exploateringsgrad än i övriga stadskärnan, vilket leder till en högre resurseffektivitet då stadens befintliga infrastruktur och tekniska försörjning, så som



Stadskärnan ska växa i närheten av Roslagsbanans stationer

vägar, VA och fossilfri fjärrvärme, kan tas tillvara på ett effektivt sätt. Det bidrar både till ekonomisk och miljömässig hållbarhet.

Vid de mest regionalt tillgängliga platserna kan innovativa näringslivskluster utvecklas, med mångfald av kreativa kunskapsmiljöer och samverkan mellan skolor, näringsliv,

forskning, kultur och idrott och på så sätt få en värdegivande roll för hela regionen.

Fungerande och attraktiva kommunikationsnoder, stationer med regional tillgänglighet, innebär att utformningen av de offentliga miljöerna och möjligheten att kunna parkera blir viktig, särskilt för cykel,

för de som pendlar vidare med kollektivtrafik. Stationsmiljöerna behöver ha tillräckliga ytor för att kunna ta hand om ökat resande med kollektivtrafik men också för ökad möjlighet till kombinerade resor. Det handlar t.ex. om väntytter för resenärer, ytor för taxi, hämt- och avlämningsplatser och parkeringsplatser för cykel.



Närmast stationerna är bebyggelsen som tätast och mest blandad (Archus Arkitekter)

Strategiska prioriteringar

- Använd marken närmast stationslägena yteffektivt och planera för näringsliv och service i en blandad bebyggelse med hög täthet för att möjliggöra utveckling av stadsnoder
- Koncentrera bebyggelseutveckling för bostäder inom 1000 meter från Roslagsbanans stationer
- Stärk kommunikationsnoder som funktionella bytespunkter genom att planera för tillräckliga ytor för ökat resande och kombinerat resande med olika trafikslag

Strategi 3. Tillgängliggör den regionala grön- och blåstrukturen

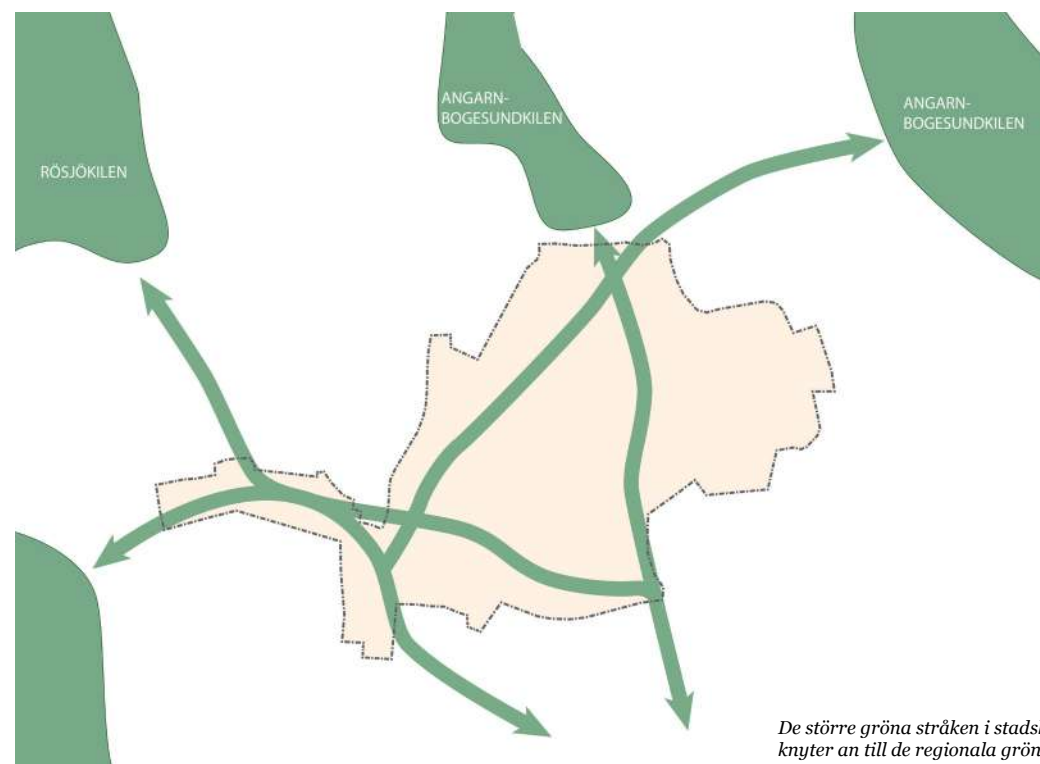
De regionala grönkilarna Rösjökilen, Angarnkilen och Bogesundskilen utgör sammanhängande grönområden nära bebyggelsen i Täby och stadskärnan. Det är även här de större sjöarna finns; Rönningesjön, Rösjön och Fjäturen.

Ett grönt stråk från Stolpaskogen löper söderut genom stadsparken i Täby park genom Centralparken och vidare ned till Stora Värtan och Täbys strandzon. Sjöarna i Täby, kustzonen och grönkilsområdena förser invånarna med viktiga och hälsofrämjande ekosystemtjänster – exempelvis naturpedagogik, 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. Här finns även andra rekreativa värden såsom badplatser. Närheten till grönkilarna bidrar till kommunens och stadskärnans attraktivitet och goda boendekvaliteter samt ökad hälsa och välmående. När stadskärnan växer är det viktigt att tillgängliggöra dessa större rekreativa områden för stadskärnans invånare, men också att de får fortsätta utvecklas som natur eller vara orörda där behov finns.

Genom att förtäta Täby stadskärna, i kollektivtrafiknära lägen och längs med Roslagsbanan finns förutsättningar att bevara de större grönområdena som utgör en tillgång för den växande befolkningen genom att erbjuda alla, oavsett ålder, kön eller bakgrund,

rekreativa kvaliteter och möjligheten till ett rörligt friluftsliv.

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



De större gröna stråken i stadskärnan som knyter an till de regionala grönkilarna

cykelavstånd till ett större grönområde. Grönstråken som löper från stadskärnan ut till kilarna och till Värtan ska vara sammanhängande och trygga och ansluta till naturliga entréer vid grönkilarna och koppla an till grönstrukturen i stadskärnan.. Stråken kan bidra till dagvattenhantering och klimatanpassning och skapa rekreativa platser samtidigt som de verkar som spridningsvägar

för den biologiska mångfalden mellan större grönområden. Ökad hantering av dagvatten inom stråken med gröna öppna lösningar för flödesutjämning och rening ska bidra till klimatanpassning och förbättrad kvalitet i sjöar, vattendrag och kustzon.

Grönkilarna har också betydelse för hur den biologiska mångfalden upprätthålls i regionen.

Kilarna utgör viktiga spridningskorridorer. Genom att arbeta med ekosystemtjänster i stadskärnan i de stråk som leder ut till grönkilarna och **stärka de gröna sambanden** kan spridningsmöjligheter för växter och djur öka. På så sätt värnas den biologiska mångfalden på regional och lokal nivå.



Strategiska prioriteringar

- Stärk kontakten till den regionala grön- och blåstrukturen genom att utveckla gröna samband som leder ut till de större grönområdena och de sjöar som finns där
- Stärk de gröna sambanden och spridningsmöjligheter mellan kilarna genom att arbeta med ekosystemtjänster i stadskärnan

Stadsbyggnadsmål; en trygg och rumsligt sammanhållen stadskärna

Målbild

Stadskärnan finns till för människorna som befinner sig och rör sig i staden. De olika områdena upplevs som tillgängliga med en sammanhängande stadsväv och det är enkelt att ta sig fram. Det är tryggt att röra sig till fots och med cykel. Stadskärnans olika platser och funktioner är tillgängliga för alla som bor, arbetar, går i skolan eller besöker stadskärnan. Parker och naturområden länkas samman med gröna mångfunktionella stråk för människor, växter och djur.

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 har hög tillgänglighet och framkomlighet. Bilar, liksom infrastruktur för att ladda elbilar, får plats inom prioriterade

gator samtidigt som gående och cyklister främjas mer än idag. Det gör stadskärnan till en klimatsmart stad där utsläppen av växthusgaser kan begränsas. Boende, besökare och verksam-

ma har möjlighet att dela på mobila innovativa tjänster för mobilitet inom och utanför stadskärnan.



Visionsbild över framtida Roslags Näsby (White Arkitekter)

Strategier

4. MINSKA BARRIÄRVERKAN
5. ÖKA FRAMKOMLIGHETEN
6. UTVECKLA STADSKÄRNAN I STRÅK

Strategi 4. Minska barriärverkan

I stadskärnan finns vägar och spår som är viktiga för framkomligheten; E18, Roslagsbanan, Enhagsvägen, Stockholmsvägen, Bergtorpsvägen och Stora Marknadsvägen. Samtidigt utgör vägarna och spåren barriärer för boende, verksamma och besökare. Det är en stor utmaning att stärka **de urbana sambanden** och utveckla en trygg och rumsligt sammanhållen stadskärna som möjliggör gena rörelser över eler under dessa och mellan befintliga områden och utvecklingsområden i stadskärnan.

Vägarna påverkar möjligheten att röra sig inom stadskärnan på ett tryggt och enkelt sätt som



oskyddad trafikant. Barriärverkan kan mildras genom att vissa vägar omvandlas till stadsgator där bebyggelse uppförs på båda sidor om gatan samt att en omfördelning sker av olika trafikslags tillgång till utrymme i gaturummet. Bredade gång- och cykelbanor ökar tryggheten och trafiksäkerheten för gående och cyklister. Trädplanteringar och ytor för uteserveringar bidrar till att öka vistelsekvaliteterna längs gatan och minskar därmed dess barriärverkan.

Roslagsbanans Österskärslinje skär centralt genom området mellan Roslags Näsby och Galoppfältets stationer och har idag flera befintliga undergångar för gång och cykel. För att möjliggöra en bättre sammanhållning i gång- och cykelvägnätet och i gatunätet kommer nya tunnellsnöringar att behövas skapas vid ett antal strategiska punkter längs med Österskärslinjen. Nya passager behöver utformas så att de blir tillgängliga och upplevs som trygga. Det är önskvärt att de på ett naturligt sätt kopplas till befintliga och planerade gatustrukturer på var sida om spåren för att de ska upplevas som attraktiva och gena att använda.

Även Roslagsbanans Kårstalinje utgör en barriär där kompletterade passager över eller under spåren behövs.

Väg- och spårnätverket utgör även barriärer för

den ekologiska spridningen. Gröna samband behöver stärkas för att möjliggöra ekologisk spridning för växter och djur mellan områden. I den fortsatta planeringen behöver barriäreffekten för ekosystemen även tas i beaktan. Genom att exempelvis plantera träd längs med gator och arbeta med ekodukter finns möjlighet att öka spridningen mellan områden och stärka den biologiska mångfalden. Ett ökat grönt inslag i stadsmiljön kan generera ekosystemtjänster genom dämpat buller, renare luft, ökad trygghet, hälsa och rörelser mellan områden.

Strategiska prioriteringar

- Stärk urbana samband genom att omvandla utpekade vägar till tillgängliga och trygga stadsgator i samband med stadsutvecklingsprojekt
- Stärk urbana samband genom att utveckla fler passager över eller under Roslagsbanans spår och E18
- Stärk gröna samband genom kopplingar och passager över och/eller under barriärerna för att öka djurs och växters spridningsmöjligheter

Strategi 5. Öka framkomligheten

När stadskärnan växer kommer fler människor än idag att röra sig och vistas i staden. Fler boende och verksamheter innebär också fler gods- och varutransporter. För att samhället ska fungera behöver både kapaciteten och framkomligheten öka i trafiksystemet samtidigt som de negativa effekterna från vägtrafiken såsom buller, utsläpp och partiklar begränsas.

Kapaciteten i den infrastruktur som finns idag behöver öka, genom att skapa ett mer finmaskigt gatunät med nya gator, att arbeta

med framkomlighetsåtgärder och genom att använda infrastrukturen mer effektivt än idag. Det handlar om att se trafiksystemet som en helhet och öka kapaciteten i hela trafiksystemet. För att åstadkomma detta behöver framkomligheten öka för de trafikslag som ger framkomlighet för många på liten yta, såsom gång-, cykel, och kollektivtrafik.

Biltrafiken kommer även fortsättningsvis ha en viktig roll och vara nödvändig för både invånare och näringslivet. Högre andel miljövänliga bilar kommer kunna minska klimat- och miljöutsläpp, men kommer inte ensamt kunna

lösa transportbehovet.

För att öka kapaciteten totalt sett i trafiksystemet behöver kollektivtrafiken få utvecklad infrastruktur av hög kvalitet, och där utrymmet är begränsat behöver biltrafiken anpassas efter de andra trafikslagen. Detta ger inte bara ökad framkomlighet utan också ett mer resurseffektivt trafiksystem som kan bidra till att nå de nationella klimatmålen.

Gatorna i stadskärnan behöver få en tydligare struktur där vissa gator behöver struktureras om och omvandlas så att t.ex. kollektivtrafiken



Gatorna i stadskärnan utformas för att öka framkomligheten för så många människor som möjligt (Archus Arkitekter)

får god framkomlighet medan andra gator behåller sin roll för biltrafiken. På andra gator behöver möjligheterna att gå och cykla förbättras genom gång- och cykelbanor och nya eller säkrare passager.

Parkering för bil kommer att behöva begränsas med bland annat avgiftsreglering 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. 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 förutsätter 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.

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. Utöver detta kan kommunen arbeta med beteendepåverkan för att stimulera hållbart resande, så kallat Mobility Management. Kommunen ska i planeringen ta höjd för framtida innovation, teknik och digitalisering med 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.

Strategiska prioriteringar

- Stärk framkomligheten för hållbara transporter genom att bygga ut gena och trafiksäkra gång- och cykelvägar och öka kollektivtrafikens framkomlighet i utpekade stråk
- Planera för att möjliggöra låga parkeringstal och samnyttjade parkeringsanläggningar
- Öka kunskapen och följ utvecklingen kring ny teknik och dess påverkan på framtida transporter



Strategi 6. Utveckla stads kärnan i stråk

Bebyggelseplaneringen för en trygg och sammanhållen stads kärna behöver ske utifrån ett helhetsperspektiv, där varje enskilt projekt knyter samman stadsdelar med livfulla, gena och trygga stads- och parkrum.

En sammanhållen stadsutveckling behöver stödja ett levande stadsliv genom planering så att knutpunkter och mötesplatser såsom kollektivtrafikstationer, parker, torg och viktiga service- och centrumfunktioner binds samman med stadsstråk. Stråken behöver även binda samman stads kärnan med intilliggande bostadsområden.

Utveckling av stadsstråk handlar om att gator utvecklas med bebyggelse som har publika lokaler i bottenvåningarna för ökat lokalt näringsliv. Längs stadsstråken bör ny bebyggelse placeras direkt mot gatan på båda sidor där det är möjligt. Här finns goda möjligheter att utveckla stadslivet med verksamheter och service och ett flöde av människor under dygnets olika tider och där det är stimulerande, tryggt och säkert att röra sig till fots.

Gatorna förbinds med andra gator för att erbjuda god tillgänglighet i gånätet.

Enhagsvägen, Tibblestråket, Biblioteksgången, Kemistvägen och gator genom Täby park, särskilt Boulevarden, kan utvecklas till stadsstråk.

Gröna parkstråk 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.

Strategiska prioriteringar

- Planera varje projekt i stads kärnan utifrån helhetsperspektiv så att det knyts samman med omkringliggande områden
- Utveckla urbana samband i form av stadsstråk mellan stationslägena och planera för verksamheter i bottenvåningar för god lokalekonomi och sysselsättning i dessa stråk
- Utveckla gröna stråk för gång- och cykeltrafik och förbättrade spridningsmöjligheter för växter och djur



(Nyréns Arkitektkontor AB)

Stadsbyggnadsmål; en grön och levande stadskärna

Målbild

Stadsutveckling för en grön och levande stadskärna syftar till att skapa förutsättningar för mångfald, interaktion och utbyte. Stadskärna erbjuder ett rikt, varierat och spännande stadsliv som lever hela dygnet och som även lockar hela nordostsektorn och förser omlandet med service, arbetstillfällen och boende. Stadens utbud, med bra bostäder och livsmiljöer för alla, bidrar till ökade valmöjligheter att kunna leva där man bor.

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. Närnaturen används i den dagliga pedagogiska verksamheten och bidrar till ökad rörelse bland boende i närområdet. 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 anpassade för att tåla framtida klimatförändringar och påfrestningar.

Parker, dagvattenlösningar och naturområden finns i stadskärnan och bidrar till stadskärnans attraktivitet, rening och fördröjning av

dagvatten, ökad biologisk mångfald och välmående hos boende och verksamma i området. Utveckling sker med hänsyn till att behålla, komplettera och utveckla gröna mångfunktionella ytor i stadskärnan, med utgångspunkt från befintliga ekosystemtjänster och behovet av att förstärka och komplettera med stödjande, reglerande och/eller kulturella ekosystemtjänster.

Strategier

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



Visionsbild Roslags Näsby (White Arkitekter)

Strategi 7. Komplettera och variera stadskärnans innehåll

Täby stadskärna präglas idag till stor del av modernismens planeringsideal, med storskaliga och både funktionellt och fysiskt separerade områden och en stor del av den kommersiella och offentliga servicen koncentrerad till Täby centrum. En levande stad förutsätter en utveckling med fler bostäder, fler arbetstillfällen och mer service i en integrerad stadsstruktur. Fler arbetstillfällen ger också goda förutsättningar för enskilda att skapa egen försörjning och därmed ökade skatteintäkter för samhället och även en fungerande lokalekonomi.

Genom hög täthet, hög tillgänglighet och en ändamålsenlig utformning av gaturum och kvarter, förbättras möjligheterna till variationsrikedom i bebyggelse och innehåll. Genom ökad täthet kan fler erbjudas god



tillgång till skolor i stadskärnan, lokalt näringsliv, hållbara resor och närhet till viktig samhällsservice.

Stadskärnan kan växa med uppemot 17 000 nya bostäder till år 2050 i en blandad stadsbebyggelse, med en variation av bostadsstorlekar, boendeformer och upplåtelseformer som möter behovet av bostad i olika skeden i livet. Den blandade stadsbebyggelsen kan utvecklas genom att omvandla områden till helt nya stadsdelar eller genom att komplettera med ny bebyggelse i befintliga bostadsområden. Vissa verksamhetsområden kan kompletteras med bostäder och nya verksamheter och på så sätt uppnå den blandning som stadsbebyggelsen förutsätter. Verksamheter som är störande eller som alstrar många transporter och är olämpliga tillsammans med bostadsutveckling behöver erbjudas ny lokalisering.

Uppemot 15 000 nya arbetstillfällen behövs till år 2050 för att nå en blandning av boende och verksamma och för att stadskärnan ska utvecklas till en regionalt viktig målpunkt. Det kräver en strukturomvandling mot fler tjänsteintensiva verksamheter inom ett kunskapsintensivt näringsliv och inom privat och offentlig service som har regional betydelse.

Tydligt offentliga platser såsom torg och ibland parker ska utvecklas samordnat med bebyggelseutveckling som stadsnoder. Dessa ska ha god tillgänglighet till kollektivtrafik och till gång- och vägnätet och ska hänga samman i stadsstråk. Tillräcklig yta ska ges för att säkerställa dess funktion. Stadsnodernas funktion ska säkerställas genom att det planeras in lokaler i bottenvåningarna och med möjlighet för leveranser av varor till butiker och restauranger. Stadsnoderna kan komplettera Täby centrum som målpunkt för handel och nöjen.

Strategiska prioriteringar

- Komplettera stadskärnan med uppemot 17 000 nya bostäder och 15 000 nya arbetstillfällen i blandad stadsbebyggelse
- Reservera mark för företagskluster i stationslägen och områden med hög tillgänglighet och kringliggande service
- Utveckla stadsnoder som offentliga och väl gestaltade platser i lägen med god tillgänglighet till kollektivtrafik och till gång- och vägnätet med flera funktioner och varierat innehåll

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.

Gröna noder såsom stadsparker, grannskapsparker och andra grönområden som finns längs med gröna stråk, utgör viktiga och funktionella platser när stadskärnan utvecklas. Platser för dessa bör reserveras tidigt i planeringen för att säkerställa funktionalitet och kvalitet. Detsamma gäller för ekosystemtjänster, som exempelvis upprätthållande av biologisk mångfald, vattenreglering, temperaturutjämning, luftrening och bullerdämpning.

Tillräckliga ytor för parker och grönområden ska bidra till ett rikt och hälsosamt stadsliv som möter den växande befolkningens behov och möjliggör en attraktiv och hållbar stadskärna. Kvalitativa parkmiljöer be-höver finnas jämt fördelade inom stadskärnan och vara av

tillräcklig storlek. 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, inte minst för att klara ett förändrat klimat. I de tätare stadsmiljöerna är grönytefaktorn ett effektivt verktyg i program-



och detaljplanearbeten för att bidra till att utveckla och upprätthålla flera olika ekosystemtjänster. På strategisk nivå behöver ytor reserveras tidigt för klimatanpassningsåtgärder såsom infiltrationsytor och öppna dagvattendammar.

Utvecklingen av nya parker och bevarande av tätortsnära skog ska ske så att behovet av närrekreation och naturpedagogik tillgodoses hos befintliga och tillkommande invånare, verk-samma och besökare i alla åldersgrupper.

Strategiska prioriteringar

- Utgå från ett ekosystemtjänstperspektiv i planering för stadskärnans bebyggelseutveckling och reservera tillräckliga ytor för att säkerställa ekosystemtjänsternas funktion och beredskapen för ett förändrat klimat
- Utveckla gröna noder längs med gröna stråk i form av stadsparker, stadsdelsparker och grannskapsparker.
- Integrera gröna kvaliteter i stadsmiljön och utveckla fickparker i nya stadskvarter

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.

En levande och blandad stadskärna ur ett barn- och ungdomsperspektiv innebär att deras behov av trygga vägar och kommunikationer, omsorg, service och ytor för lek och aktivitet 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 oavsett ålder, kön eller bakgrund. Stadskärnan behöver också vara trygg som uppväxtmiljö och säker att röra sig inom.

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 grönområden utan mellanliggande barriärer. Den tätortsnära

naturen är viktig som pedagogiskt och kreativt rum för skolor och förskolor.

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 gång- och cykelstråk till de platser där barnen leker, deltar i aktiviteter och går i skolan eller förskolan.

Strategiska prioriteringar

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



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 kapacitetsstark kollektivtrafik inom stadskärnan och till målpunkter i regionen. Stadskärnan ska innehålla en blandad bebyggelse, delvis med 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 och gång- och cykelbanor ska utformas för att tillgodose transportbehovet och samtidigt bidra till att begränsa klimatpåverkan från transporterna.

Markanvändningskartan

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.

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. Se kapitlet *Genomförande och Konsekvenser* för mer information.

En detaljerad beskrivning av varje enskild markanvändningskategori följer på nästa uppslag.

Hur ska kartan tolkas?

Markanvändningskartan kompletteras med tematiska kartor som redovisas i kapitlet *Allmänna intressen*, till exempel:

- Grönstruktur
- Gatustruktur för fordonstrafik
- Risk och säkerhet
- mm.

Dessa kartor har i många fall en högre detaljeringsgrad än markanvändningskartan.

Markanvändning år 2050

Bebyggelsestruktur

- Blandad stadsbebyggelse
- Blandad stadsbebyggelse med tonvikt på offentlig service & kontor inkl. stadsdelspark
- Bostadsbebyggelse
- Centrumändamål
- Offentlig service
- Verksamheter
- Verksamheter (under utredning)
- Mark för trafikändamål

Övergripande grönstruktur

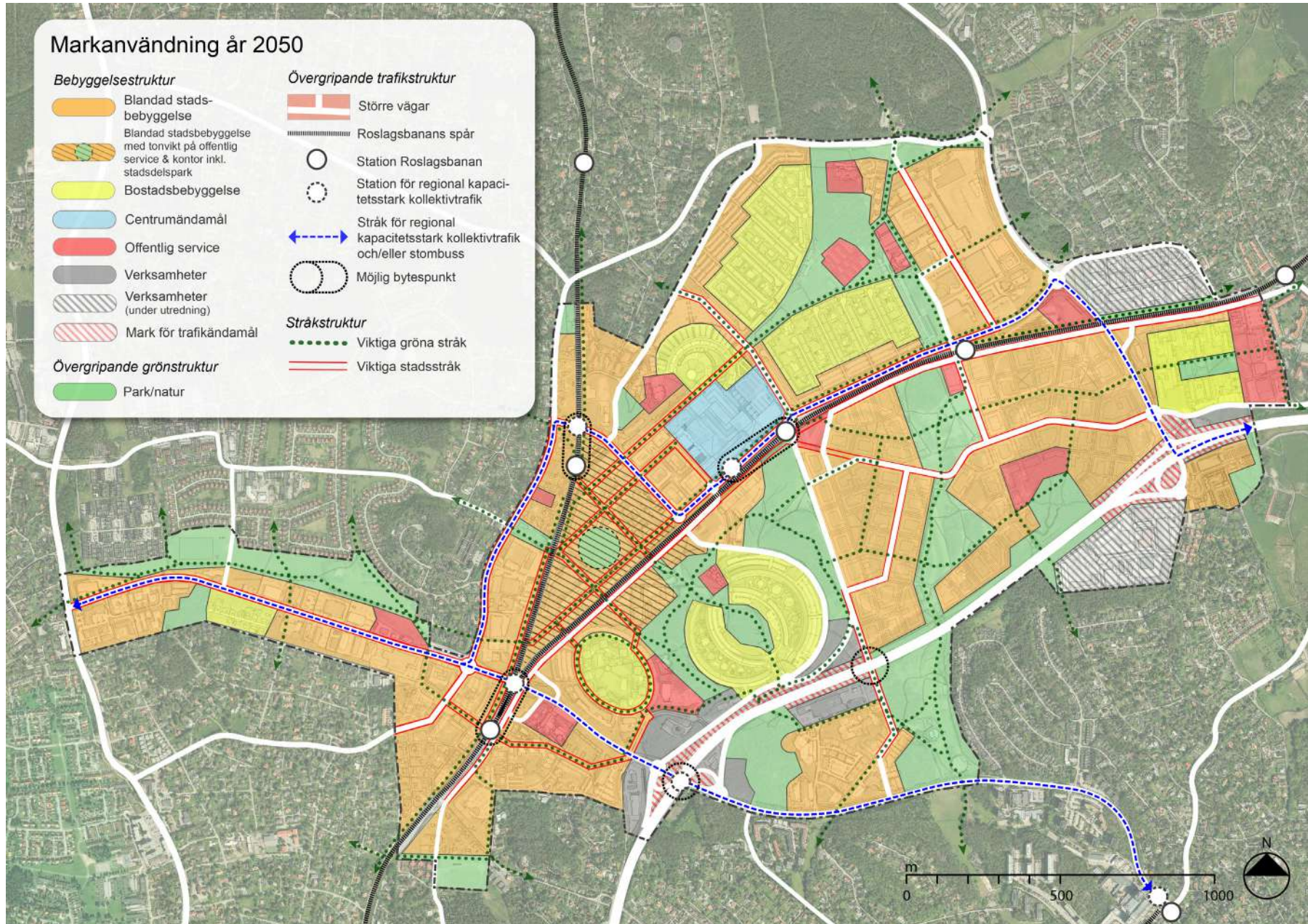
- Park/natur

Övergripande trafikstruktur

- Större vägar
- Roslagsbanans spår
- Station Roslagsbanan
- Station för regional kapacitetsstark kollektivtrafik
- Stråk för regional kapacitetsstark kollektivtrafik och/eller stombuss
- Möjlig bytespunkt

Stråkstruktur

- Viktiga gröna stråk
- Viktiga stadsstråk



Bebyggelsestruktur

Blandad stadsbebyggelse

Blandad stadsbebyggelse är bebyggelsestruktur av stadskaraktär med en blandning av bostäder, verksamheter i framförallt kontorsbebyggelse, offentlig och kommersiell service som är förenlig med bostadsbebyggelse samt även gator, torg, aktivitetsytor och grannskaps- och fickparker på allmän platsmark.

Inom den blandade stadsbebyggelsen ska näringslivets och den offentliga servicens behov av bebyggelse ingå, med särskilt god närhet till kollektivtrafik som ger regional tillgänglighet.

I den blandade stadsbebyggelsen ska varje projekt eftersträva att innehålla en blandning av funktioner. Enbart bostäder ska undvikas på projektnivå.

Blandad stadsbebyggelse kan uppnås genom **omvandling** eller **komplettering**.



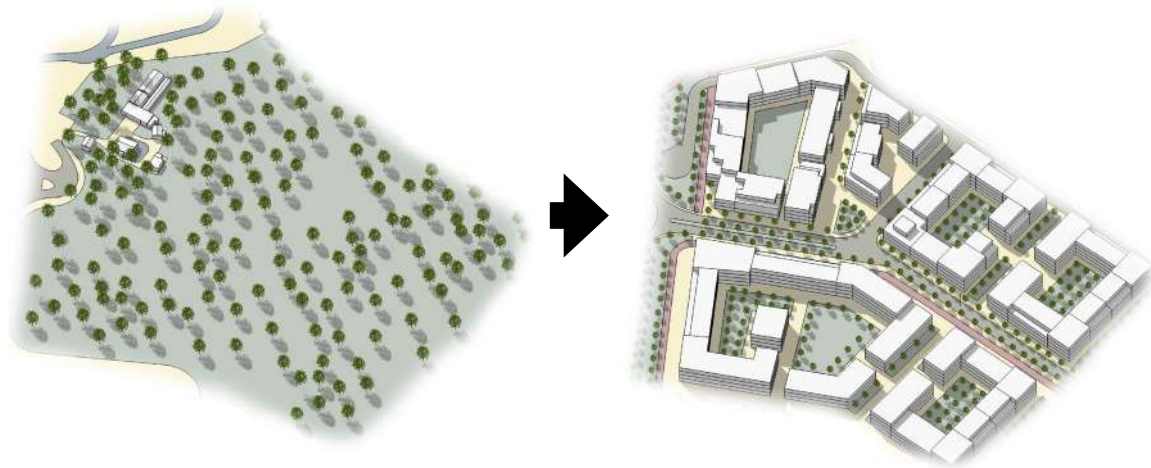
Blandad stadsbebyggelse genom omvandling:

Omvandling såsom i större stadsutvecklingsområden som Täby Park, Roslags-Näsby och i Tibble-Åvatriangeln.

Här sker förändringen genom en omfattande ändring av markanvändning och gatustruktur

till en mer blandad bebyggelse med en mer tydlig kvartersstruktur jämfört med idag.

Bostäder i den blandade stadsbebyggelsen utgörs av flerbostadshus och en blandning av arbetstillfällen och bostäder eftersträvas.



Blandad stadsbebyggelse genom omvandling

Blandad stadsbebyggelse genom komplettering:

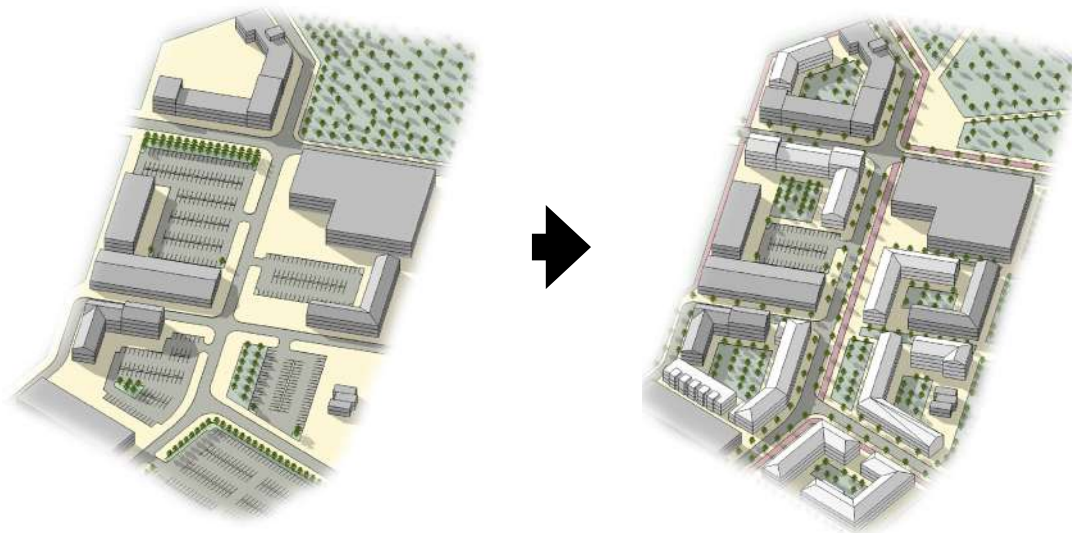
Innebär att ny bebyggelse kompletterar befintlig bebyggelse i befintliga strukturer. Detta kan ske exempelvis i verksamhetsområden som kompletteras med ny blandad bebyggelse medan vissa byggnader behålls. Befintliga verksamheter som inte är

störande för bostäder kan finnas kvar så långt som möjligt för att skapa en blandad stadsdel.

Kompletteringen innebär en ändrad markanvändning även om hela området inte nödvändigtvis kommer att förändras. Utgångspunkt är att hänsyn ska tas till befintlig karaktär och gatustruktur och att utvecklingen kan ske successivt under en längre period.

Blandad bebyggelse med tonvikt på offentlig service och kontor inkl. stadsdelpark

Tibble-Åvaområdet utvecklas till blandad stadsbebyggelse med tonvikt på offentlig service och näringsliv för ett framtida science park för innovation och entreprenörskap i samordnade lokaler och fastigheter.



Blandad stadsbebyggelse genom komplettering



Henning Larsen Architects

Bostadsbebyggelse

Bostadsbebyggelse utgörs av områden där den befintliga markanvändningen utgörs av främst eller enbart bostäder. Dessa områden har höga boendekvaliteter och ny förtätning bör ske med bostadsbebyggelse 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 förutsättningar vid eventuell förtätning.

Förtätning av denna typ kommer inte pådrivas av kommunen utan kommer endast ske då intresse finns från berörda bostadsrättsföreningar.



Verksamheter

Område för i första hand lätt industri, icke störande verksamheter och handel. Områdena inrymmer arbetsplatser och bidrar till målen om 15 000 nya arbetstillfällen i stadskärnan till 2050. I första hand är områden med verksamheter lämpliga i strategiska lägen för just detta ändamål, så som nära transportleder och i redan bullerutsatta områden. Befintliga verksamhetsområden föreslås dock utredas vidare i ett större sammanhang avseende framtida behov av ytor och lägen för verksamheter samt eventuell annan markanvändning.



Centrumändamål

Denna kategori omfattar Täby centrum och alla de funktioner som kan inrymmas i ett centrum med stadsmässiga kvaliteter, bland annat: handel, service, kontor, bostadsändamål samt kultur och fritid.



Offentlig service

Bebyggelse för offentlig service innebär för-, grund- och gymnasieskolor, idrottsanläggningar samt annan bebyggelse som har offentlig karaktär, exempelvis sjukhus, lokaler för kultur eller liknande. I strategiska lägen, exempelvis i Tibble-Åvatriangeln, kan även näringslivets kontorsfastigheter samnyttjas med fastigheter för offentlig service.

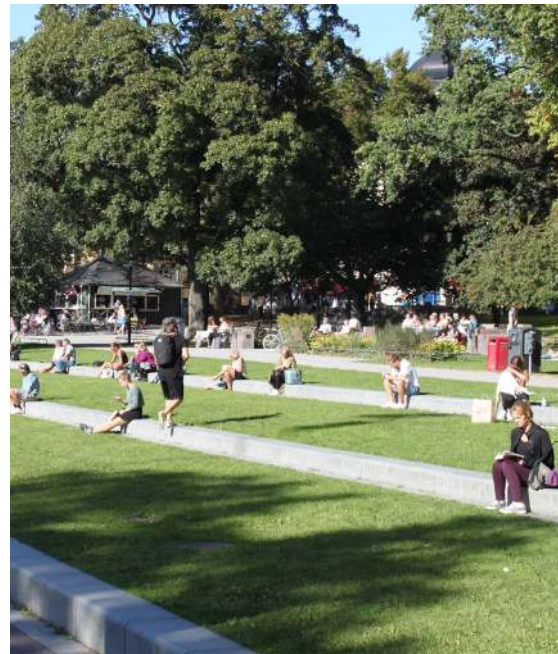
Bebyggelse för offentlig service finns i strategiska lägen med närhet till kollektivtrafik och i gång- och cykelvägnätet. Skolor lokaliseras i anslutning till parker och grönområden. Viktiga målpunkter för hela nordostregionen såsom vårdinstanser, Sportcentrum, simhall, mm. lokaliseras i närheten av kollektivtrafikens stationslägen och i kollektivtrafikstråk. Merparten av områdena utgörs av kommunal mark.



Övergripande grönstruktur

Park/natur

Denna kategori utgörs av parker, naturparker och huvudsakliga grönstråk. Mindre parker som ska tillgodose bostadsnära behov, såsom grannskapsparker och fickparker, pekas ut i grönstrukturkartan i kapitlet *Allmänna intressen* och redovisas inte i markanvändningskartan.



Övergripande trafikstruktur

Större vägar

De större vägarna utgörs främst av huvudvägnätets gator. Lokalgator för fordonstrafik, gång- och cykelvägnätet och kollektivtrafikstråk redovisas i respektive kapitel under *Allmänna intressen*.

Roslagsbanans spår

Spår område för Roslagsbanan

Station Roslagsbanan

Befintliga stationer på Roslagsbanan

Station för regional kapacitetsstark kollektivtrafik

Möjligt stationsläge för regional kapacitetsstark kollektivtrafik västerut. De angivna lägena finns utpekade då dessa lägen möjliggör för byten mellan regional kollektivtrafik. Utöver dessa behöver kompletterande lägen i den blandade stadsbebyggelsen studeras.

Stråk för regional kapacitetsstark kollektivtrafik

Utredningsstråken utgörs av gator som kan utvecklas för framtida regionala kommunikationer med regional kapacitetsstark

kollektivtrafik till Kista-Sollentuna-Häggvik. Användningen ska säkerställa att tillräcklig yta ges för att den kollektivtrafik som utvecklas i stråken ska få god framkomlighet. Öster om Enhagsvägen finns två alternativa stråk som kan vara möjliga för denna kollektivtrafik. I kommande planering längs med dessa stråk är det viktigt att erforderligt utrymme behålls i vägrummet och att ny bebyggelse ej placeras för nära gatan.

Möjlig bytespunkt

Viktig bytespunkt mellan regionala och lokala färdmedel.



Archus Arkitekter

Övergripande stråk för gående och cyklister

Viktiga gröna stråk

Dessa stråk utgörs av gator och gång- och cykelvägar i parker, natur och stadsmiljö som har höga inslag av växlighet och gatumöblering och som har en viktig sammanbindande funktion för såväl rekreation som för ekosystemtjänster. Stråken binder ihop parker och naturparker inom stadskärnan och gör det möjligt att röra sig på ett tryggt och effektivt sätt inom stadskärnan men även ut till de regionala grönkilarna, till Stora Värtan och sjöarna.



Viktiga stadsstråk

Stadsstråk är gator och gångstråk som utvecklas inom stadsbebyggelse. Längs stadsstråken bör den nya bebyggelsen innehålla 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. Stadsstråken sammanlänkar stadens torg och viktiga offentliga rum samt ansluter till viktiga kollektivtrafikheter och stationer. Längs stadsstråken bör ny bebyggelse placeras direkt mot gatan på båda sidor där det är möjligt.



Nyréns Arkitektkontor

Vad är ett allmänt intresse?

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.

Kapitlets kartor beskriver *befintligt läge* samt *pågående planering* (sådan som planeras i dagsläget), samt det som föreslås *enligt detta planförslag*.

Befolkningsutveckling

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 2017-12-31 till ca 70 000 personer. Av dessa bor ca 13 500 i stadskärnan.

Utveckling

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

Genom att växa tar kommunen ansvar för den regionala utvecklingen och bidrar till att tillgodose det regionala bostadsbehovet. Det är i stadskärnan den större delen av bostadstillskottet planeras, vilket gör att det är här befolkningstätheten kommer vara som störst. Befolkningstätheten har också betydelse för hur stadskärnan har möjlighet att utvecklas till en viktig regional målpunkt och mötesplats

som befolkas under dygnets olika tider. Fler människor skapar underlag för bland annat ett utvecklat serviceutbud och kollektivtrafik.

Målet om 17 000 nya bostäder i Täby stadskärna, tillsammans med en fortsatt tillväxt i Arninge-Ullna och i stationsnära lägen i övriga kommunen, ger en total genomsnittlig utbyggnadstakt om mer än 900 bostäder per år. Det innebär en kraftig befolkningsökning i hela kommunen fram till år 2050. Befolkningsprognoser visar att Täbys befolkning kan komma att växa till runt 100 000 invånare till år 2030 och närmare 130 000 till år 2050. I Täby stadskärnan kan befolkningen uppgå till 55 000 invånare. Den växande befolkningen ställer krav på välfärdstjänster såsom förskolor och skolor, kulturutbud, idrottsanläggningar och annan kommunal service och infrastruktur. Befolkningsutvecklingen behöver följas kontinuerligt för att göra säkra analyser av behovet hos invånarna.

Täbys befolkning kan komma att växa till runt 100 000 invånare år 2030 och närmare 130 000 till år 2050.

I Täby stadskärnan kan befolkningen komma att växa till upp till 55 000 invånare år 2050.

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 ca 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 senaste bostadstillskottet i stadskärnan utgörs av nya bostadskvarter i en stadslig struktur intill Täby centrum på en före detta parkeringsyta.

Det saknas små bostäder till en kostnad som unga vuxna klarar av att betala.

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.

I samband med Sverigeförhandlingen har kommunen åtagit sig att planera för 16 200 bostäder i närheten till Roslagsbanan med inflyttning till år 2035. I nuläget pågår utbyggnad och planering i olika skeden i hela kommunen för ca 17 000 bostäder till år 2035, varav ca 3 000 finns i områden spridda i kommunen med längre till Roslagsbanan än 1 000 meter. Ytterligare bostäder kommer att planeras och byggas fram till år 2050.

Av de bostäder som redan planeras eller byggs ut i hela kommunen återfinns ca 11 000 i Täby stadskärna och samtliga ingår i Sverigeförhandlingens bostadsåtagande. De största sammanhängande planområdena här är Roslags-Näsby och Täby park, med minst 7 500 nya bostäder. Tillsammans med utvecklingen i Arninge-Ullna är Täby stadskärna det område som kommer att genomgå den mest omfattande stads- och bostadsutvecklingen. Det är också i detta område som kommunens stora bostadsåtagande som förhandlats fram inom Sverigeförhandlingen kommer att genomföras. Övriga kommunen kommer att kompletteras med bostäder främst kring övriga kommundelscentrum.

Totalt sett kan Täby stadskärna utvecklas med ytterligare uppemot 6 000 nya bostäder, utöver de 11 000 som planeras idag, fram till år 2050.

Målet för stadskärnan är ett totalt tillskott på 17 000 nya bostäder, inklusive de som planeras och byggs ut idag.

Nya bostäder ska som princip uppföras som lägenheter i stadskvarter med god tillgänglighet till kollektivtrafik, inom 1000 meter från station till Roslagsbanan. Viss stadsradhusbebyggelse kan utvecklas i randområdena till befintliga småhusområden.

En variation av boendeformer, bostadsstorlekar och upplåtelseformer ska eftersträvas för att attrahera och behålla olika åldersgrupper och hushållstyper. Den politiska inriktningen anger att andelen hyresrätter i det som planeras bör vara 10 – 15 procent. Vård- och omsorgsboenden, trygghetsboenden, gruppboende och servicelägenheter behöver integreras i stadsbebyggelsen för att

Totalt 17 000 nya bostäder bedöms kunna uppföras inom stadskärnan fram till år 2050.

Idag planeras och byggs 11 000 bostäder. Planförslaget innebär därmed en inriktning om ytterligare 6000 bostäder.

tillgodose behovet hos äldre och personer med funktionsnedsättning (redovisas i kap Social omsorg).

I all stadsplanering och i alla befintliga bostadsområden ska trygghetsfaktorn betonas. Levande stadsdelar med folk i rörelse skapar trivsel och minskar risken att utsättas för brott.

Stadskärnans närhet till högskolor och universitet samt den planerade utvecklingen i Tibble-Åvaområdet gör att stadskärnan lämpar sig för fler studentlägenheter, forskarbostäder,

små lägenheter och även olika typer av kollektivboenden. Dessa bör planeras i goda kollektivtrafiklägen.

Kommunfullmäktiges *Riktlinjer för bostadsförsörjning* kompletterar Fördjupningen av översiktsplanen och är utgångspunkt i bostadsplaneringen för olika målgrupper.

Bostäder som ska medfinansiera transportinfrastruktur enligt Sverigeförhandlingen behöver prioriteras

när det gäller genomförande. Fram till 2035 kommer utbyggnadstakten i stadskärnan att behöva ligga på i genomsnitt ca 850 bostäder per år. Därefter finns osäkerheter kring genomförande och utbyggnadstakt beroende på att nya och eventuella förhandlingar för transportinfrastruktur och bostäder kan ha påbörjats.

Nya bostäder längs med Enhagsvägen behöver utredas samordnat med utveckling av ett kommunikationsstråk för regional kapacitetsstark kollektivtrafik, med syfte att skapa god kollektivtrafik för nya och befintliga boende och verkamma samt för att skapa underlag för framtida finansiering för en eventuell kollektivtrafiksatsning.

Riktlinjer för fortsatt planering

- Bostäder ska planeras inom 1000 meter från Roslagsbanans stationer
- En variation av bostadsstorlekar ska eftersträvas för att attrahera olika åldersgrupper och hushållstyper
- En mångfald av boendeformer ska uppmuntras, såväl hyres- och bostadsrätter som ägarlägenheter eller äganderätt. 10-15 procent av nya lägenheter ska vara hyresrätter.



Visionsbild Roslags Näsby (White Arkitekter)

Social omsorg

Nuläge

Personer som är 65 år eller äldre är i större utsträckning än yngre i behov av anpassade bostäder. 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.

I centrala Täby finns sex särskilda boenden för äldre med en total kapacitet om ca 300 platser. Här finns också tre LSS serviceboenden och två LSS gruppboenden. I centrala Täby finns också ca 60 träningslägenheter för social omsorg.

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

Hemtjänst, hemsjukvård och service, som trygghetslarm och hemkörd mat, underlättar kvarboende i eget hem och är ett alternativ för många.

Utveckling

Tillgången till olika typer av boenden för äldre ska förbättras. Nya innovativa boendeformer för äldre välkomnas och ska ges särskild prioritet. Befolkningsökningen kommer att

genera ökad efterfrågan på bostäder inom social omsorg.

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, personer ur blandade åldersgrupper 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.

Fram till år 2050 uppskattas ett behov av 4-8 särskilda boenden för äldre.

Behov av LSS-gruppboenden, LSS-serviceboenden och SoL-gruppboenden ska bedömas utifrån den årligen uppdaterade bostadsprognosen.

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. Utgångspunkt i planeringen ska vara *Riktlinjer för bostadsförsörjning*.

För att säkerställa att personer som hamnat i hemlöshet får bostad arbetar Täby kommun med metoden Bostad först. Nya bostäder inom denna kategori kan tillhandahållas genom att exploatörer genom exploateringsavtal delvis förbinder sig att bygga även för social omsorg, exempelvis hemlösa.

Riktlinjer för fortsatt planering

- Vid all planering ska behovet av social omsorg beaktas och utgå från aktuell lokalförsörjningsplan och funktionskrav för respektive verksamhet
- Boenden för personer med särskilda behov bör beaktas och i den utsträckning det är möjligt integreras i samtliga delområden för att främja socialt hållbara stadsdelar



Arbete och näringsliv

Nuläge

Täby stadskärna har ett strategiskt bra läge mellan Stockholms innerstad, Stockholms Universitet, Kungliga Tekniska Högskolan, Arlanda och Uppsala Universitet och med närhet till Kista. Det geografiska läget, tillsammans med goda boendekvaliteter och tillgången till skolor med goda studiesresultat och kommuninvånarnas höga utbildningsnivå, är viktiga faktorer för att företag ska etablera sig och växa här.

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. Huvudsakliga näringar är handel, företagstjänster, lättare tillverkningsindustri och partihandel samt vård och omsorg. Inom kontorsmarknaden finns en stor utvecklingspotential.

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 samarbetet Stockholm Nordost. Balans mellan dag- och nattbefolkning möjliggör ett serviceutbud med hög kvalitet, underlag för utbyggd kollektivtrafik, liv och rörelse dygnet runt samt att fler Täbybor kan bo och arbeta i

stadskärnan.

Stadskärnan kan utvecklas med 10 000 nya arbetstillfällen fram till 2040. Fram till 2050 bedöms ytterligare 5 000 arbetstillfällen kunna tillkomma. Detta är avgörande när Täby ska avlasta Stockholm city som en regional stadskärna.

Täby kommun vill förstärka identiteten som en entreprenörskommun. Målet är en plats där näringsliv tillsammans med forskning och utbildning skapar värde. Ett jämnt förhållande mellan arbete och boende ska eftersträvas. Att fler kan arbeta i närheten av bostaden kan i sin tur leda till ett minskat transportbehov.

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.

Totalt 15 000 nya arbetstillfällen bedöms kunna tillskapas inom stadskärnan fram till år 2050.



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

Roslagsbanans förlängning till city och Arlanda samt ett utvecklat transportsystem västerut, tillsammans med ett sammanhängande vägnät för olika transportslag är av stor vikt för näringslivets utveckling. Näringslivets och verksamheters behov av varuleveranser behöver uppmärksammas i planeringen.

Att bygga tätt i de mest centrala delarna kan bidra till att attrahera kunskapsintensiva verksamheter och skapa ett levande kvällsliv. Mark för ett växande näringsliv föreslås i den blandade stadsbebyggelsen och i kombination med exempelvis offentlig service i de regionalt mest tillgängliga kollektivtrafiklägena. Planeringen bör utgå från att integrera företagslokaler och bottenvåningar för handel och service inklusive företagstjänster i den blandade stadsbebyggelsen.

I Tibble-Åvatriangeln kan näringsliv och service utvecklas i flexibla och attraktiva miljöer som har god tillgänglighet till kollektivtrafik, vägnät och kringliggande service i stationslägen och

med samnyttjande av kunskapslokaler.

Verksamhetsområden för i första hand lätt industri, icke störande verksamheter och handel planeras i strategiska lägen för just detta ändamål, så som nära transportleder och i redan bullerutsatta områden.

Befintliga verksamhetsområden föreslås dock utredas vidare i ett större sammanhang avseende framtida behov av ytor och lägen för verksamheter samt eventuell annan markanvändning.

Riktlinjer för fortsatt planering

- Möt företagets behov genom att säkerställa hög framkomlighet och tillgänglighet samt att planlägga för flexibel markanvändning i nya stadsbyggnadsprojekt
- Satsa på Tibble-Åvaområdet som kluster för verksamheter kopplat till utbildning, innovation och entreprenörskap.
- Utred i ett större sammanhang befintliga verksamhetsområdets framtida behov av ytor och läge samt eventuell annan markanvändning



Visionsbild Tibble-Åvatriangeln (Henning Larsen Architects)

Gator för fordonstrafik

Nuläge

Genom centrala Täby går E18 som är nordostsektorns infartsled till Stockholm. Höga trafikflöden nära det regionala vägnätets kapacitetstak under rusningstid, innebär att det regionala vägnätet är känsligt för störningar, 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

När stadskärnan utvecklas med fler boende och verksamheter behöver också trafiksystemet

utvecklas med ökad kapacitet och framkomlighet.

Bilen kommer fortsättningsvis vara ett nödvändigt transportmedel för många invånare och näringslivet i Täby men när stadskärnan utvecklas behöver de andra trafikslagen; gång-, cykel-, och kollektivtrafik, ges utvecklad infrastruktur av hög kvalitet.

Trafikanalyser ska göras i tillräcklig omfattning och i tillräckligt god tid så att tillväxt och trafiklösningar hänger ihop.

Det kommunala vägnätet behöver utvecklas med en tydligare struktur för att kunna

förbättra framkomligheten för gång-, cykel-, och kollektivtrafik. Vissa gator behöver ha kvar sin funktion och där finns behov av trimningsåtgärder för att förbättra framkomligheten för bil- och kollektivtrafik. Det handlar om att skapa ett trafiksystem som ger ökad kapacitet och framkomlighet totalt sett samtidigt som den negativa klimat- och miljöpåverkan från trafiken minskas.

I stadskärnan finns potential att utveckla områden längs flera av gatorna med kompletterande bebyggelse. Det möjliggör för fler verksamheter längs gatan och innebär att gata och bebyggelse kan bilda en helhet, en stadsgata. Dessa gator har ett stort flöde av människor längs gatan vilket ger underlag till service, butiker och kollektivtrafik. Gröna inslag så som träd bidrar till ökade vistelsevärden och förbättrar spridningssamband för växter och djur.



Genomförda utredningar och analyser:

- Trafikanalys för Täby stadskärna (WSP 2017)
- Fördjupade trafikanalyser för Täby stadskärna (WSP, 2018)

Gatunätet i stadskärnan behöver bli mer finmaskigt och byggas ut med kopplingar som idag saknas. Detta för att skapa ett mer robust trafiksystem och bland annat undvika trafik av lokal karaktär på det övergripande och på det regionala vägnätet. De barriärer som E18 och huvudgatorna i stadskärnan utgör behöver minskas genom fler tunnlar eller broförbindelser, både för alla trafikslag och

med särskilda förbindelser för enbart gång- och cykeltrafik.

I utvecklingen av stadskärnan behöver räddningstjänstens behov av ytor för uppställning och åtkomst till alla delar av byggnader säkerställas liksom räddningstjänstens tillgänglighet och framkomlighet i gatunät och gaturum.



Visionsbild Roslags Näsby trafikplats (Trafikverket)

Regionalt vägnät

Det regionala vägnätet, E18, behöver ha kvar sin roll att tillgodose god regional tillgänglighet och framkomlighet både för fordonstrafik och för kollektivtrafik.

Inom planens tidshorisont (år 2050) finns behov av att utreda E18:s utformning och läge genom Täby kommun.

Övergripande vägnät

Det övergripande vägnätets funktion är att tillgodose behovet av att resa till centrala delen av Täby, att resa genom Täby och att förbinda olika delar av kommunen med varandra.

Bergtorpsvägen, som är en av de få infarterna till centrala Täby och som förbinder Täbys olika delar, behöver ha kvar sin funktion i trafiksystemet. Framkomligheten på Bergtorpsvägen behöver vara god även i framtiden. Detta är särskilt viktigt för kollektivtrafiken, och åtgärder så som förändrade korsningsutformningar, kömagasin och reglering kan bli aktuella.

Bergtorpsvägens södra del är utpekad som väg för framtida stombuss vilket innebär att stombussar behöver säkerställas god framkomlighet mellan trafikplats Viggbyholm och cirkulationsplats Bergtorpsvägen-Stora

Marknadsvägen. Idag är Bergtorpsvägen utpekad som sekundärled för farligt gods, men denna kan på sikt avklassificeras.

Huvudvägnät

Huvudvägnätets funktion är att förbinda kommunens olika delar med varandra och dessa gator dimensioneras för att möjliggöra hög framkomlighet med bil, buss och transporter.

Enhagsvägen-Centralvägen behöver i första hand utvecklas för att kunna trafikeras med nya kollektivtrafikförbindelser, både lokala och regionala, vilket kan innebära kollektivtrafikkörfält på vissa avsnitt. För att förbättra framkomligheten på Centralvägen för både biltrafik och kollektivtrafik kan åtgärder så som förändrade korsningsutformningar, kömagasin och reglering bli aktuella. En bytespunkt vid Roslags-Näsby station behöver utvecklas och utredas vidare.

Kemistvägen bör på sikt omvandlas för förbättrade möjligheter att gå och cykla längs gatan och förlängas till Stockholmsvägen för att möjliggöra en utveckling av området.

Gustaf Bergs väg kan på sikt förlängas till Åkerbyvägen för att kunna möjliggöra kompletterande bebyggelse i området samt

binda samman Stora Marknadsvägen med Åkerbyvägen med möjlighet för busstrafik. Gatan bör utvecklas med goda och trygga möjligheter att korsa gatan som gående och cyklist. Åtgärden är beroende av att intresse finns från de privata markägarna längs Gustaf Bergs väg att utveckla sin mark. Gatans utformning behöver utredas vidare om och när markägare initierar förändrad planläggning av området.

Hur Tibble-Åvatriangeln ska kopplas samman med övrig gatustruktur behöver studeras närmare i ett eventuellt framtida planprogram. En passage under Roslagsbanans spår mot Näsbydal alternativt Pentavägsområdet bör utredas.

En ny huvudgata bör utredas under E18 som skulle syfta till att knyta samman Nytorp med Täby park. Det skapar ett gent stråk mellan Näsby Park och Täby centrum.

Lokalt vägnät

Det lokala vägnätet funktion är att tillgodose behovet av transporter inom ett område och förbinda det med huvudvägnätet och utformas inom respektive stadsbyggnadsprojekt. Nätet utformas med goda förutsättningar för gående och cyklister.

Riktlinjer för fortsatt planering

- Utveckla trafiksystemet för ökad kapacitet och framkomlighet där klimat- och miljöpåverkan från trafiken minskas
- Utveckla en tydligare gatustruktur i stadskärnan för ökad framkomlighet för de olika trafikslagen
- Utveckla ett mer finmaskigt gatunät för ett mer orienterbart och robust trafiksystem

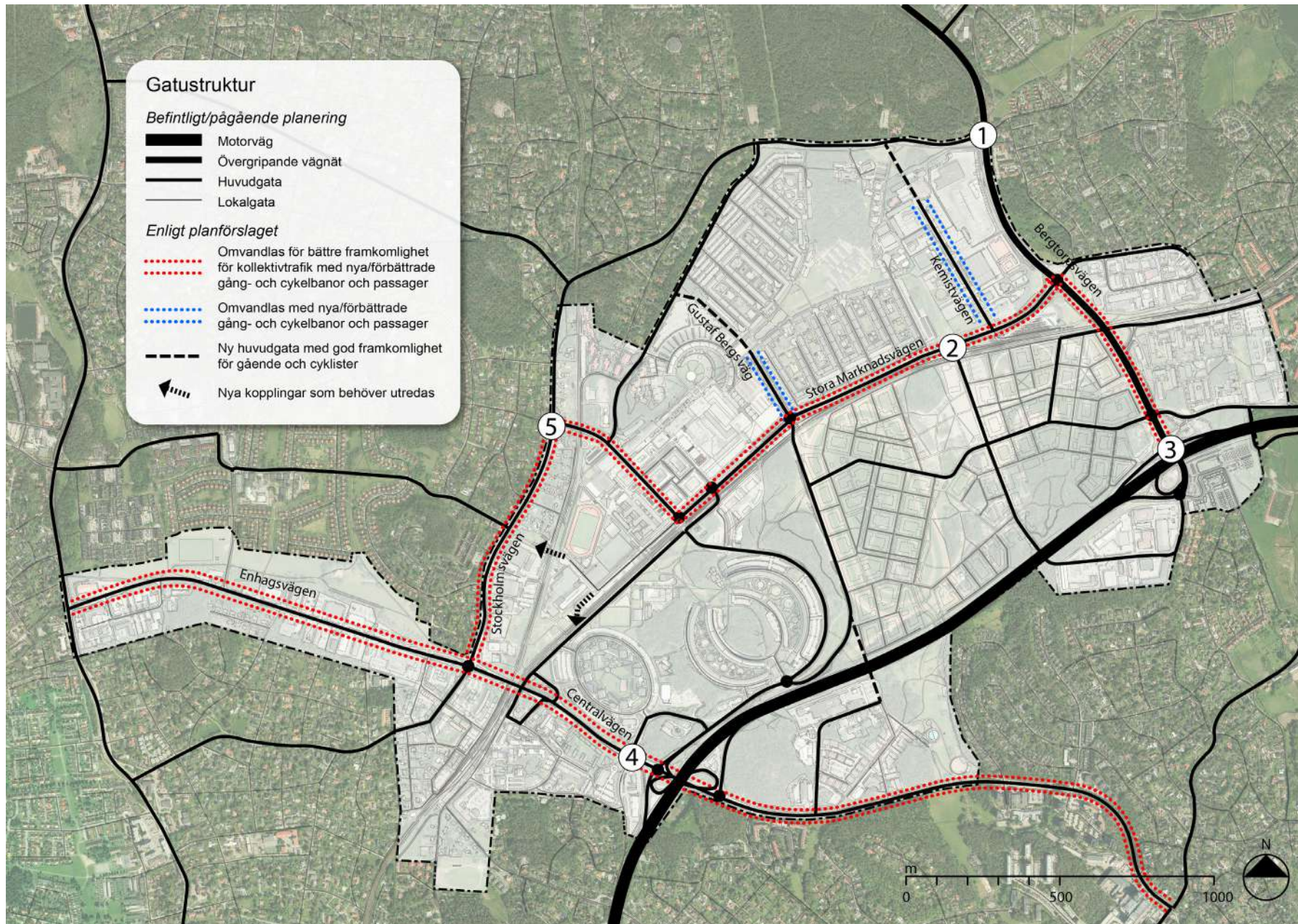
Gatustruktur

Befintligt/pågående planering

- Motorväg
- Övergripande vägnät
- Huvudgata
- Lokalgata

Enligt planförslaget

- Omvandlas för bättre framkomlighet för kollektivtrafik med nya/förbättrade gång- och cykelbanor och passager
- Omvandlas med nya/förbättrade gång- och cykelbanor och passager
- Ny huvudgata med god framkomlighet för gående och cyklister
- Nya kopplingar som behöver utredas



Identifierat behov av åtgärder i befintligt trafiksystem:

1. Öka kapaciteten i cirkulationsplats Bergtorpsvägen-Stockholmsvägen när Kemistvägen kopplas till Stockholmsvägen för att förbättra framkomligheten på Bergtorpsvägen
2. Förbättra framkomligheten på Stora marknadsvägen (pågående)
3. Utred åtgärder för att förbättra framkomligheten och minska vävningsproblematiken vid trafikplats Viggbyholm
4. Utred åtgärder för att öka framkomligheten vid korsningen Centralvägen-Grindtorpsvägen
5. Öka kapaciteten vid cirkulationsplats Stockholmsvägen-Attundavägen

Omvandling för bättre framkomlighet för kollektivtrafik samt nya/förbättrade gång- och cykelbanor och passager:

För att kunna utveckla och förbättra förutsättningarna för kollektivtrafiken på Enhagsvägen, Centralvägen, del av Stockholmsvägen och Stora Marknadsvägen behöver det utredas behov av åtgärder för att ge mer utrymme och framkomlighet till kollektivtrafiken.

Vilka åtgärder som kommer att bli aktuella på respektive gata behöver utredas vidare. Åtgärder såsom hållplatsutformning, korsningsutformning, reglering och kollektivtrafikkörfält kan bli aktuella.

Omvandling med nya/förbättrade gång- och cykelbanor och passager:

Det finns behov av att förbättra möjligheten att gå och cykla längs och tvärs vissa gator i stadskärnan. Gustaf Bergs väg och Kemistvägen är gator där gående och cyklister ska ha goda möjligheter att röra sig både längs och tvärs gata på ett tryggt sätt.



Gångtrafik

Nuläge

I stadskärnan är gående separerade från fordonstrafik på gång- och cykelbanor, som antingen är friliggande intill gatorna eller i särskilda grönstråk. På vissa platser saknas gångbana eller så är gångbanan smal. Ofta sammanfaller gångvägnätet med cykelvägnätet. I stadskärnan finns 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

Genomförda utredningar och analyser:

- Stråk- och stadsmiljöanalys av Täby stadskärna (Spacescape 2017)

och det är därför viktigt att i planeringen arbeta med tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning och med ett ökat barnperspektiv, exempelvis genom barnkonsekvensanalyser. Även äldreperspektiv och sociala perspektiv är viktiga i planeringen.

En stråk- och stadsmiljöanalys har genomförts (Spacescape, 2017) som visar att stadskärnans stråk kommer vara relativt dåligt rumsligt integrerade, varför det är av yttersta vikt att i varje projekt försöka skapa långa, gena och sammanhängande stads- och grönstråk samt att överbrygga stadskärnans barriärer.

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

Där många människor förväntas röra sig finns förutsättningar för verksamheter i bottenvåning och där ska detta prövas i detaljplaneskedet. Kartan till höger pekar ut ett antal stråk där dessa förutsättningar bedöms gälla, men även utöver dessa finns flera stråk där möjligheten till lokaler i bottenvåningarna bör prövas.

Andra stråk behöver utvecklas som gröna stadsstråk som förbinder gröna parker

och offentliga rum. Gångstråken till kollektivtrafiknoderna i stadskärnan behöver stärkas. Särskilt kopplingen mellan Täby park och Täby centrum bussterminal och Täby centrum station behöver stärkas liksom kopplingen för gående mellan Täby park och Täby centrum.

Riktlinjer för fortsatt planering

- Utveckla ett finmaskigt, tryggt och tillgängligt gångvägnät
- Identifiera korsningar och passager där oskyddade trafikanter korsar fordonstrafik och hastighetssäkra eller gör planksild korsning
- Pröva verksamheter i bottenvåning i angivna stråk
- Stärk och utveckla gångstråken till kollektivtrafiknoderna



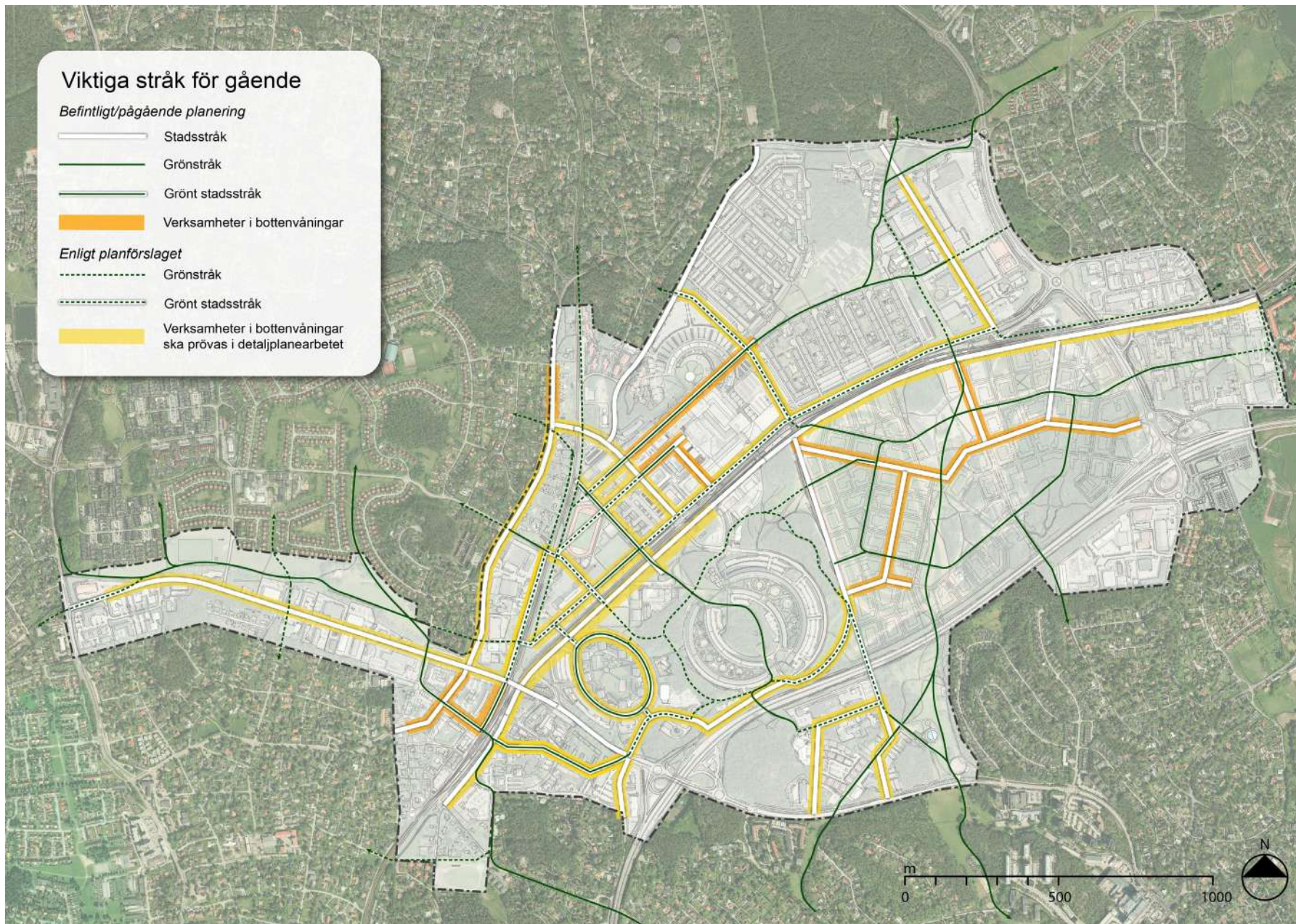
Viktiga stråk för gående

Befintligt/pågående planering

- Stadsstråk
- Grönstråk
- Grönt stadsstråk
- Verksamheter i bottenvåningar

Enligt planförslaget

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



Cykeltrafik

Nuläge

Cykelvägnätet i stadskärnan består av huvudsakligen friliggande kombinerade gång- och cykelvägar med en bredd på mellan 2,5m och 3m. Barriärer i form av Roslagsbanan, trafikleder och nivåskillnader kan göra det svårt för cyklister att orientera sig och att ta sig fram. Gång- och cykelvägnätet leds ofta ner i tunnlar vilket innebär sämre standard för cyklister och kan skapa en känsla av otrygghet och göra det svårt att orientera sig. Det finns behov av att förbättra möjligheterna att cykla inom stadskärnan.

Kommunen bygger ut cykelinfrastrukturen enligt kommunens cykelplan och i den finns fem typer av cykelstråk:

- Snabbcykelstråk/Cykelstrada
- Regionalt cykelstråk
- Huvudcykelväg
- Lokal cykelväg
(redovisas ej i kartan till höger)
- Rekreativstråk
(redovisas ej i kartan till höger)

Utveckling

Cykelvägnätet i stadskärnan behöver utvecklas för att öka tillgänglighet och skapa förutsättningar för att fler ska välja att resa

med cykel, både för lokala och för regionala resor. Cykelvägnätet ska fungera både för de som arbetspendlar och för de som cyklar till skolan eller cyklar på fritiden.

Cykelväginfrastrukturen behöver byggas ut och i stadskärnan handlar det om att skapa ett finmaskigt cykelvägnät genom att bygga ihop cykelvägnätet med länkar som idag saknas och att överbrygga barriärer med tunnlar eller brolösningar. Längs huvudgatorna i stadskärnan ska cyklister separeras från fordonstrafik och från gående, vilket för cykeltrafik exempelvis innebär tydligare utformningskrav vid passager och korsningspunkter mellan cykel och motorfordon. I de mest trafikerade stråken (stråk med mer än 200 cyklister och 200 gående per timme) bör gående och cyklister separeras.

Vid viktiga målpunkter, framförallt vid kollektivtrafikstationer, ska det planeras för väderskyddade cykelparkeringar med goda låsmöjligheter för olika typer av cyklar, exempelvis cykelboxar för elcyklar. Antalet cykelparkeringar vid hållplatser och stationer ska följa Trafikförvaltningens rekommendationer och riktlinjer. Cykelparkeringarna ska vara väl synliga, lättåtkomliga och utformas till trygga platser

med god belysning. 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 planeringsskeden 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 för olika typer av cyklar





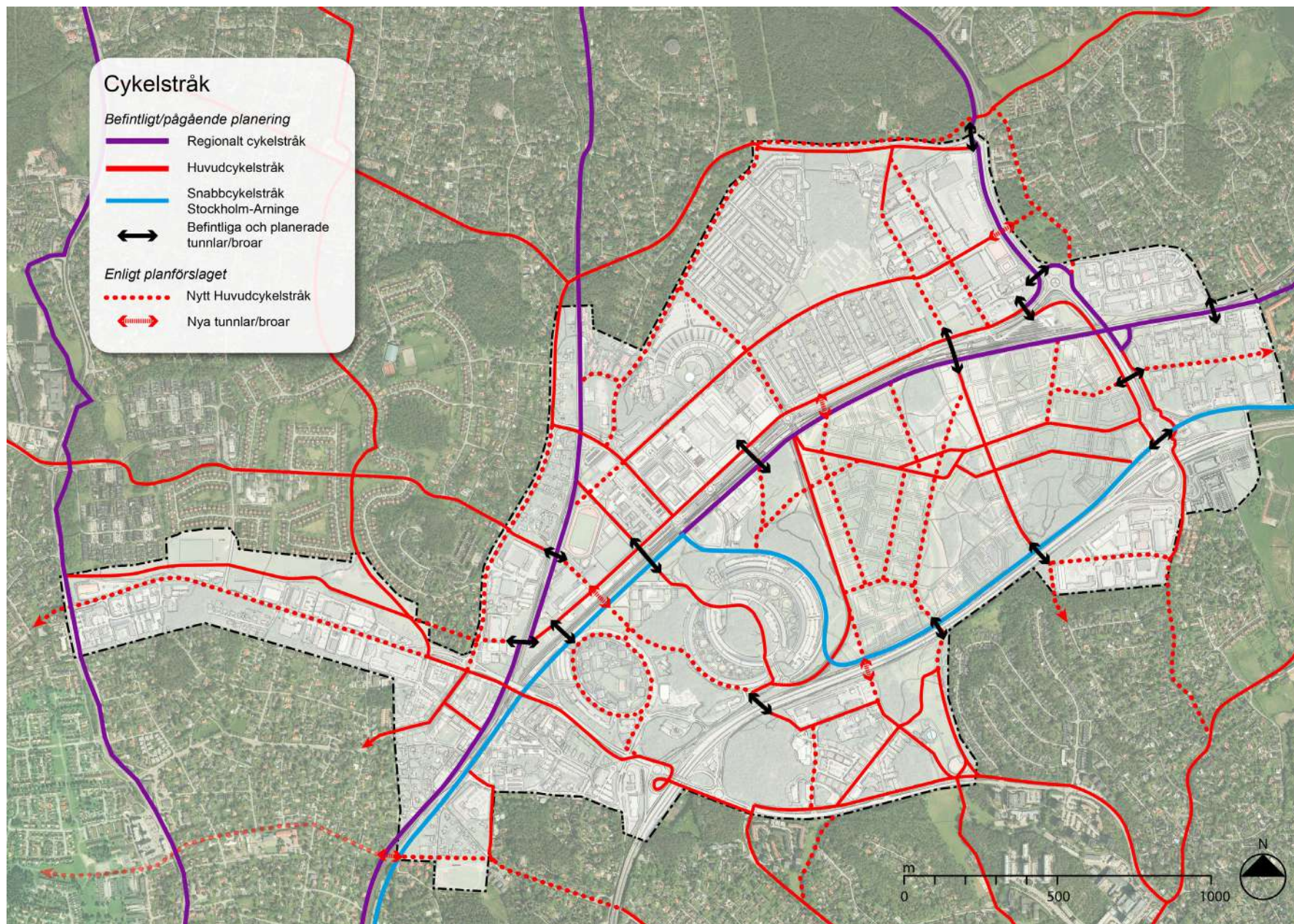
Cykelstråk

Befintligt/pågående planering

-  Regionalt cykelstråk
-  Huvudcykelstråk
-  Snabbcykelstråk
Stockholm-Arninge
-  Befintliga och planerade
tunnlar/broar

Enligt planförslaget

-  Nytt 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 kapacitetsstark 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 stom-, direkt- och lokalbussar från Täby och nordostkommunerna. Trafikplats Roslags-Näsby är idag en viktig bytespunkt för stom- och lokalbusstrafik. Arninge resecentrum kommer också bli en viktig regional bytespunkt.



Utveckling

Både den regionala och den lokala kollektivtrafiken i Täby behöver utvecklas med hög kvalitet i takt med att stadskärnan utvecklas.

Nedan beskrivs hur olika kollektivtrafikslag behöver utvecklas, se karta på nästa uppslag.

Lokal och regional busstrafik

E18, Bergtorpsvägen, Stora Marknadsvägen, Attundavägen, Grindtorpsvägen, södra delen av Stockholmsvägen, Enhagsvägen, Centralvägen och Boulevarden i Täby Park är särskilt viktiga stråk för busstrafiken och där behövs åtgärder för att busstrafiken ska få hög framkomlighet. I dessa stråk kan det bli aktuellt med kollektivtrafikkörfält, förändringar i korsningspunkter eller andra åtgärder som förbättrar framkomligheten för busstrafiken.

Roslagsbanan

Roslagsbanans dubbelspårutbyggnad behöver slutföras samt byggas ut till city via Odenplan enligt resultatet av Sverigeförhandlingen. De regionala stadskärnorna Täby centrum-Arninge och Arlanda-Märsta behöver kopplas ihop och en förlängning av Roslagsbanan till Arlanda skulle stärka tillgängligheten mellan dessa.

Regionala kapacitetsstark kollektivtrafik västerut

Framtida stråk för tvärgående kapacitetsstark kollektivtrafik västerut kan utvecklas längs med Enhagsvägen och Centralvägen mot antingen Täby centrum eller Näsbypark. Tre olika alternativ inom stadskärnan finns föreslagna som alla behöver utredas vidare i kommande detaljplaner och planprogram:

- Enhagsvägen – Centralvägen – Näsbypark C
- Enhagsvägen – Stockholmsvägen – Attundavägen – Täby C
- Enhagsvägen – Roslags Näsby station – Tibble-Åvaträngeln – Täby C

De två förstnämnda har utretts översiktligt med hänsyn till de ytor som krävs i stadsrummet (Tyrens, 2016 och 2018) men det sistnämnda stråket behöver utredas, exempelvis i framtida planprogram för Tibble-Åvaträngeln.

Hur kollektivtrafiken fortsätter västerut och till vilken målpunkt behöver utredas vidare och samordnas med intilliggande kommuner. Trafikslag behöver också studeras vidare. Det kan vara busstrafik i egna körfält (så kallad Bus Rapid Transit, BRT), spårvagn eller annan trafik.

Stombusstrafik

Både RUFS och Trafikförvaltningens Stomnätsplan etapp 2 pekar ut behov av stomtrafik mellan de regionala stadskärnorna. Bergtorpsvägens södra del, Stora Marknadsvägen, Attundavägen, del av Stockholmsvägen och Enhagsvägen är det stråk som kommunen ser potential till regional stombusstrafik och detta stråk behöver utvecklas med god framkomlighet för stombusstrafiken. Vilka åtgärder som kan bli aktuella i stråket behöver utredas i en stråkstudie men det kan exempelvis vara åtgärder så som kollektivtrafikkörfält, hållplatsutformning, korsningsutformning och reglering.

Nya gatukopplingar med busstrafik

För att försörja sydvästra delen av Täby Park med god kollektivtrafik krävs en gen koppling för buss mot Täby centrums bussterminal. Med nuvarande lokalisering av bussterminalen vid Täby centrums station finns behov av att kollektivtrafiken i Täby park angör terminalen via Stora Marknadsvägen för effektiv

trafikföring. En koppling för buss kommer att vara nödvändig antingen vid Galoppfältets station för att nå Stora Marknadsvägen eller via Täby allé för att nå bussterminalen i befintligt läge.

En ny koppling för buss under E18 i kanten av Centralparken kan ge effektiv kollektivtrafik mellan Näsby park och Täby centrum samt kollektivtrafikförsörja sydvästra delen av Täby park. Lokal busstrafik kan också gå via Gustaf Bergs väg, som i förslaget förlängs till Åkerbyvägen, för att nå Täby centrums bussterminal.

Genomförda utredningar och analyser:

- Nyttöanalys för spårburen tvärförbindelse Näsbypark-Kista (Evidens 2015)
- Tvärförbindelse Kista - Näsbypark, Linjesträckning och utformningsförslag (Norconsult 2016)
- Tvärförbindelse Kista - Täby centrum, Linjesträckning och utformningsförslag (Norconsult 2018)
- Utredning bussterminal och bytespunkt Roslags Näsby (Tyrens, Pågående)

Kollektivtrafik

Befintligt/pågående planering

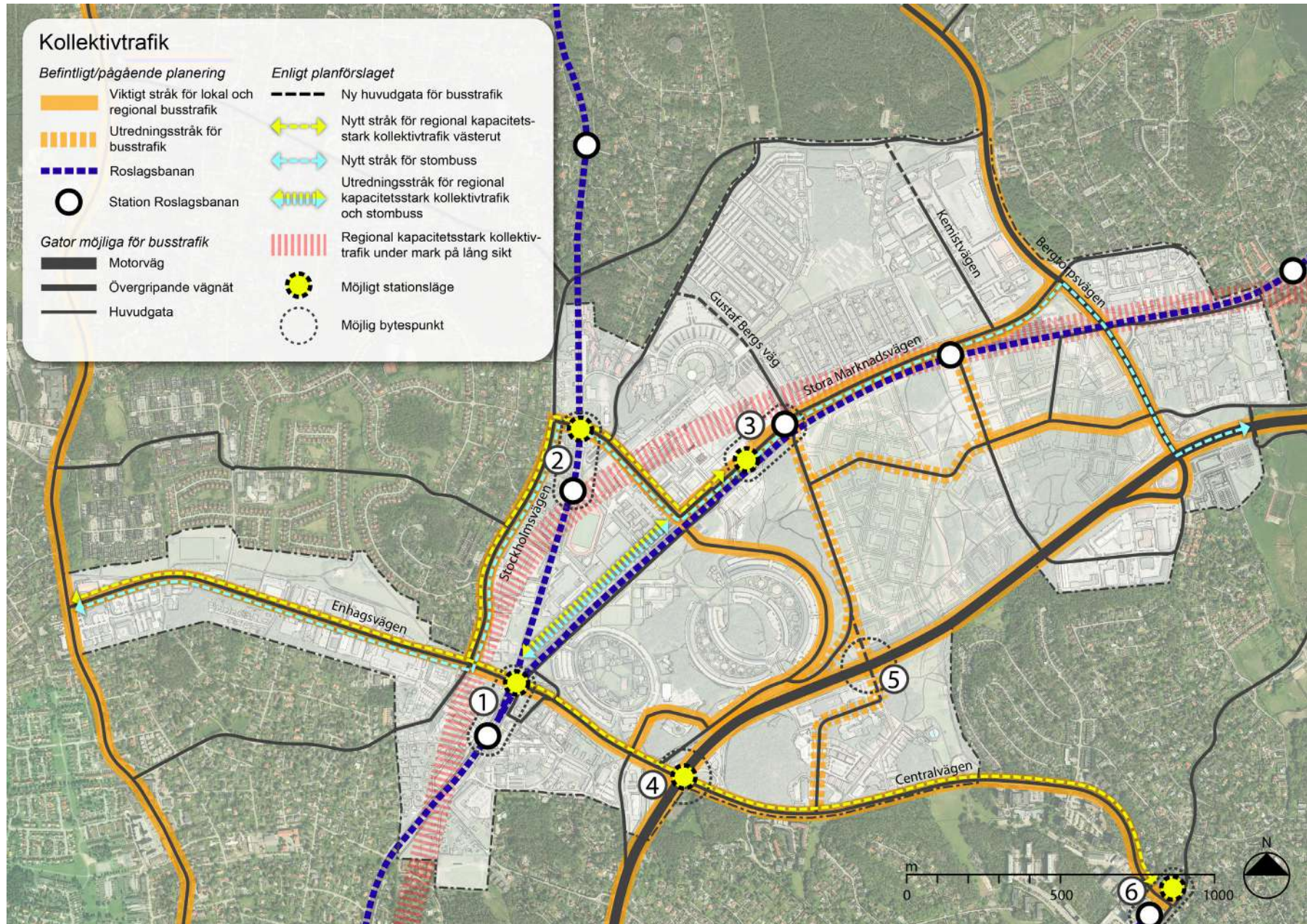
- Viktigt stråk för lokal och regional busstrafik
- Utredningsstråk för busstrafik
- Roslagsbanan
- Station Roslagsbanan

Gator möjliga för busstrafik

- Motorväg
- Övergripande vägnät
- Huvudgata

Enligt planförslaget

- Ny huvudgata för busstrafik
- Nytt stråk för regional kapacitetsstark kollektivtrafik västerut
- Nytt stråk för stombuss
- Utredningsstråk för regional kapacitetsstark kollektivtrafik och stombuss
- Regional kapacitetsstark kollektivtrafik under mark på lång sikt
- Möjligt stationsläge
- Möjlig bytespunkt



Nya och utvecklade bytespunkter

1. Roslags-Näsby station

Här föreslås en ny bytespunkt som möjliggör byten mellan Roslagsbanan, lokal busstrafik och en framtida regional kapacitetsstark kollektivtrafik.

2. Tibble station

Stationen får en viktig funktion med en förlängning av Roslagsbanan till Arlanda eventuell regional kapacitetsstark kollektivtrafik västerut samt framtida stombusstrafik.

3. Täby centrum

Platsen har en viktig funktion som bytespunkt mellan Roslagsbana och busstrafik idag och den funktionen stärks ytterligare när Täby centrum trafikeras av ny stombuss och eventuell framtida regional kapacitetsstark kollektivtrafik västerut.

Bussterminalen ska utvecklas i takt med ökat resande både vad gäller ytor för busstrafikering, ytor för resenärer och ytor för att möjliggöra kombinerade resor som exempelvis fler cykelparkeringar. Pågående utredning "Bussterminal Täby C och bytespunkt Roslags-Näsby" visar att en utveckling av nuvarande terminal klarar framtida resande.

Detta förutsätter dock att genomfartstrafik förbjuds mellan cirkulationsplatserna på Stora Marknadsvägens övre plan utanför Täby centrum.

4. Roslags-Näsby trafikplats

Är idag en viktig bytespunkt för busstrafiken på E18. Hur denna bytespunkt bör utvecklas behöver studeras vidare och ställas mot möjligheten till en bytespunkt på E18 närmare Täby park.

5. Bytespunkt på E18

Ett alternativ till bytespunkten vid Roslags-Näsby trafikplats kan tillskapas på E18 i anslutning till ny gatan under E18. Detta skulle möjliggöra byten mellan busstrafiken på E18 och den lokala busstrafiken med anslutning till Täby centrum. Bytespunktens lokalisering behöver utredas vidare och ställas mot bytespunkten vid Roslags-Näsby.

6. Näsby Park

Med regional kapacitetsstark kollektivtrafik till Näsby park, kan Näsby park station utvecklas till en bytespunkt mellan Roslagsbanan, regional kapacitetsstark kollektivtrafik västerut och busstrafik.

Riktlinjer för fortsatt planering

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



Visionsbild framtida bytespunkt vid Roslags Näsby (Archus Arkitekter)

Godstrafik och leveranser

Nuläge

Täby centrum är ett av Sveriges 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

I takt med att antalet invånare och verksamma i Täby ökar, kommer också behovet av transporter av både människor och gods att öka. Att leveranstrafiken fungerar är viktigt både för regionen i stort och för Täby som kommun att leva och verka i. Samtidigt både bidrar och påverkas den av den begränsade framkomligheten i trafiken. Varutransporterna bidrar också till negativ klimat- och miljöpåverkan genom bland annat luftföroreningar och buller. Ökade varuleveranser ger ökat behov av ytor för lastning och lossning av varor och gods samt ytor för effektiv avfallshantering. Ökat byggande i kommunen och i regionen innebär också ökat behov av bygg- och masstransporter.

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, genom exempelvis planering, styrning och reglering.

Ny teknik och nya tekniska lösningar kan komma att förändra både konsumtionsbeteende och transportmönster.

Inom Täby stadskärna behöver stråk och särskilda platser för lastning och lossning utredas och pekas ut för gods- och leveranstrafiken. 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. Parkeringsutbud och regleringsform har stor

Genomförda utredningar och analyser:

- Parkeringsutredning Bilparkering i centrala Täby (Cowí 2016)

inverkan på bilresandet. God tillgång till gratis parkering vid arbetsplats eller vid andra viktiga målpunkter underlättar resor med bil, vilket bidrar till ökade trafikmängder och bidrar till den begränsade framkomligheten. Bilparkering i stadskärnan behöver börja styras på olika sätt genom exempelvis utbud, lokalisering och reglering. Utrymme för bilparkering kommer att behöva prioriteras ned och ytor så som torg, gröna platser och gator behöver frigöras från bilparkering.

I brist på yta krävs att parkering börjar regleras så att parkering i stadskärnan används effektivt. I stadskärnan ska tids- och avgiftsreglering av bilparkering införas i takt med att stadskärnan utvecklas för att förhindra att bilar står parkerade längre tidsperioder i centrala lägen under attraktiva tider. Ekonomiska styrmedel kan då bidra till att öka tillgängligheten till parkeringsplatser och minska den trafik som cirkulerar runt i stadskärnan för att hitta en ledig parkeringsplats. Tids- och avgiftsregleringen behöver utformas för att motverka fel utnyttjande av parkering i utkanten av stadskärnan.

Kommunen ska fortsätta arbeta med låga parkeringsnormer i kollektivtrafiknära lägen, enligt gällande parkeringsstrategi.

Förutsättningar för goda parkeringslösningar för bil 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.



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

Kommunen ska stödja en utbyggnad av bilpooler i samband med planering för bostäder och verksamheter. I de mest centrala lägena, i direkt anslutning till Roslagsbanans stationer, ska möjligheten till bilfritt boende utredas.

I stadskärnan ska boende- och arbetsplatsparkering anordnas på kvartersmark i parkeringshus eller i garage, beroende på parkeringsområde, och infogas i stadsbilden.

Parkeringshus möjliggör samutnyttjande av parkering för olika verksamheter under olika tider på dygnet. Parkeringshus är även flexibla på det sättet att de kan ändra 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. Parkering för personer med funktionsnedsättning ska ske på kvartersmark.

Vid Roslagsbanans stationer ska parkeringsmöjligheter för cykel och bil finnas. Elbilar ska kunna laddas på strategiskt viktiga platser.

Riktlinjer för fortsatt planering

- Planera för parkering i stadskärnan efter riktlinjerna i respektive parkeringsområde
- Utred förutsättningarna för parkeringshus

Parkeringsområde 1

I de mest centrala delarna, (närmare än 500 m till Roslagsbanans stationer och med blandad bebyggelse), ska parkeringshus med publika lokaler i bottenvåning prövas i första hand. I direkt anslutning till stationerna och där serviceutbudet är stort, kan bilfritt boende prövas som pilotprojekt och formerna för det behöver utredas.

Parkeringsområde 2

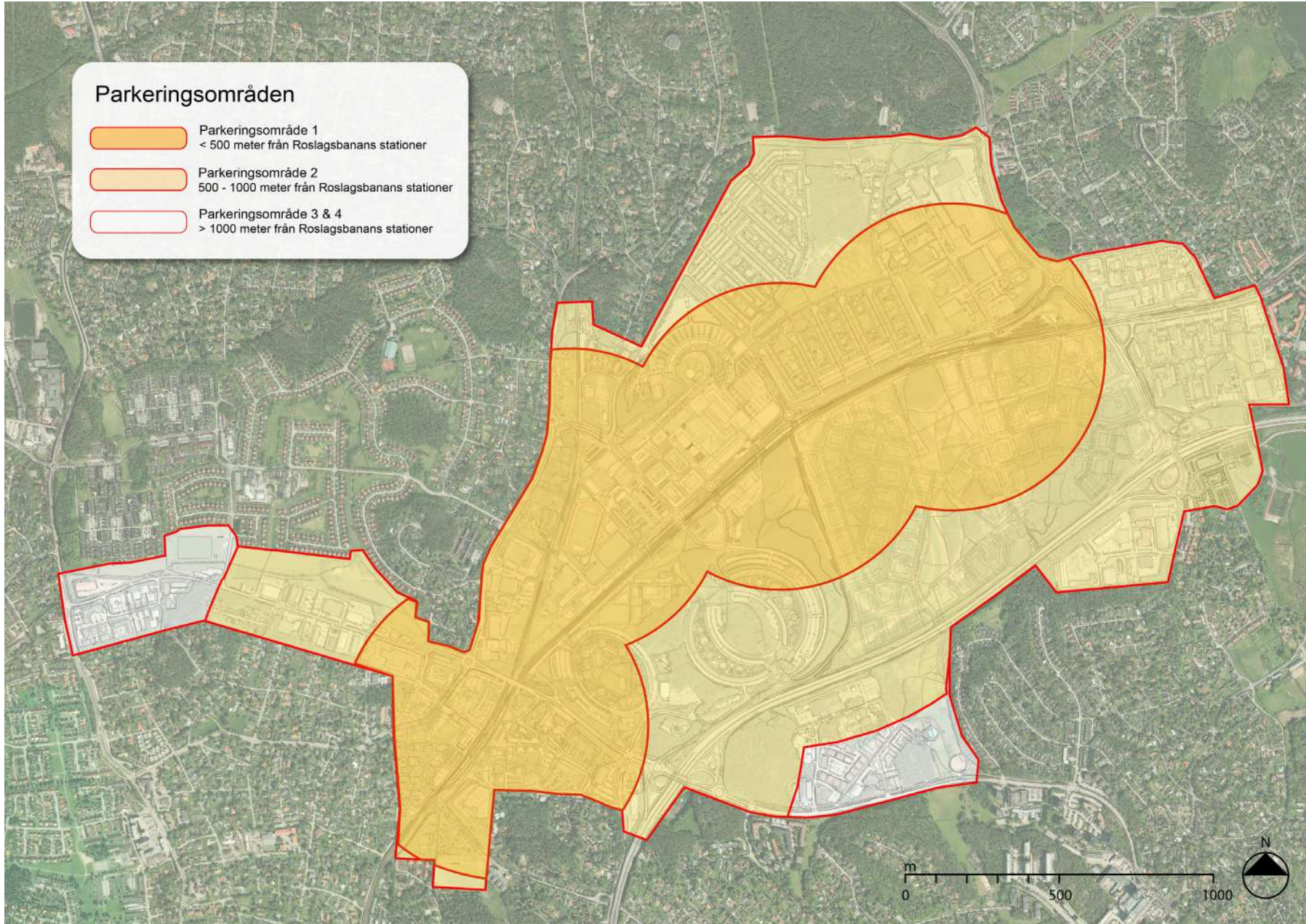
I områdena som ligger längre än 500 m från Roslagsbanans stationer med mestadels bostadsbebyggelse, ska parkeringshus med publika lokaler i bottenvåning prövas i första hand. Parkeringsgarage kan också prövas i områden med större homogen bebyggelse utan potential till samutnyttjande, men det innebär en mindre flexibel lösning. Gatuparkering kan prövas och ska i första hand tillgodose behovet av besöksparkering och parkering för funktionsnedsatta.

Parkeringsområde 3 & 4

I de områden som ligger längre än 1000 m från Roslagsbanans stationer som är övervägande bostadsområden respektive arbetsplatsområden är mark- och gatuparkering på kvartersmark med reglering en lämplig lösning. Mindre parkeringshus kan prövas som komplement om det är brist på mark, där markvärdet motiverar parkeringshus eller om det finns potential till samutnyttjning.

Parkeringsområden

-  Parkeringsområde 1
< 500 meter från Roslagsbanans stationer
-  Parkeringsområde 2
500 - 1000 meter från Roslagsbanans stationer
-  Parkeringsområde 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, bullerdämpning, rekreativa värden, hälsofrämjande grönska, svalka och skugga. Kvaliteten på ekosystemtjänsternas funktion inom stadskärnan är begränsad och samtliga tjänster bedöms behöva stärkas.

Utveckling

Utvecklingen av stadskärnan ska ta hänsyn till de ekosystemtjänster som finns inom området. Bebyggelseutvecklingen ska anpassas efter de områden som har särskilt viktiga, och innehåller flera olika, ekosystemtjänster.

Grönytefaktor är ett effektivt instrument för att anpassa grönytorna efter vilka ekosystemtjänstvärden som saknas eller behöver stärkas inom området. Inom områden för bebyggelseutveckling ska gröna värden tillskapas genom framtagande av en lokalanpassad grönytefaktor (GYF). Grönytefaktor ska tas fram på såväl kvartersmark som allmän platsmark med hänsyn till sociala, kulturella värden, reglerande värden (bl a buller, luftkvalitet och klimatanpassning) och biologisk mångfald.

I utvecklingen behöver ekosystemtjänsterna

värnas, utvecklas och stärkas genom att tillskapa områden för ekosystemtjänster samt utveckla de befintliga tjänsterna genom till exempel rätt skötsel och storlek för att behålla funktion och kvalitet.

Vissa ekosystemtjänster som t ex biologisk mångfald, vattenreglering, temperaturutjämning, luftrening och bullerdämpning, kräver en viss storlek för att behålla sin funktion och kvalitet som



Vad är en ekosystemtjänst?

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.

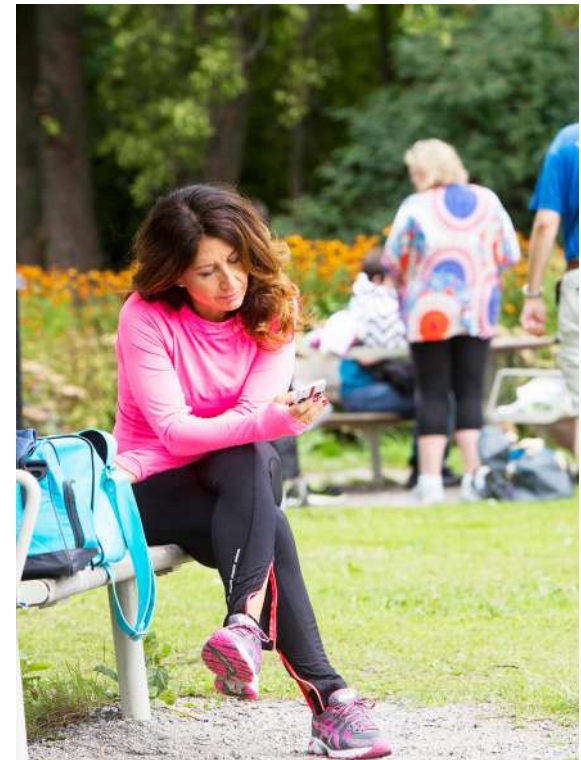
Biologisk mångfald är en stödjande ekosystemtjänst och lägger grunden för de flesta andra ekosystemtjänster. Biologisk mångfald är en förutsättning för fungerande pollinering, vattenrening, skadedjursreglering och för flera kulturella ekosystemtjänster såsom upplevelsevärden och estetiska värden i naturen.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

ekosystemtjänst, det är därför viktigt att tillräckliga ytor värnas i fortsatt planering för fortsatt upprätthållande av dessa tjänster inom stadskärnan. Befintliga, äldre naturområden ska till stor del bevaras och spridningssambanden ska stärkas genom gröna stråk för att säkerställa den biologiska mångfalden.

Den största förändringen kommer att ske inom Täby Park där befintlig natur för bland annat buller- och luftreglering, vattenrening och biologisk mångfald tas i anspråk och omvandlas till stadsbygd och offentlig service. Med hjälp av GYF kan nya värden med samma funktion skapas på kvartersmark och allmän platsmark.

Naturområde som kan användas för naturpedagogik, kreativitet, rörelse och hälsa i anslutning till skolor och förskolor ska särskilt värnas inom stadskärnan. Barriäreffekter ska även motverkas avseende den ekologiska spridningen. Gröna gång- och cykelstråk ska leda människor från stadskärnan och ut i grönkilarna. De gröna stråken ska fylla fler funktioner, de ska vara rekreativa och innehålla ekologiska värden.




Så långt som möjligt ska befintliga naturbaserade lösningar väljas för exempelvis

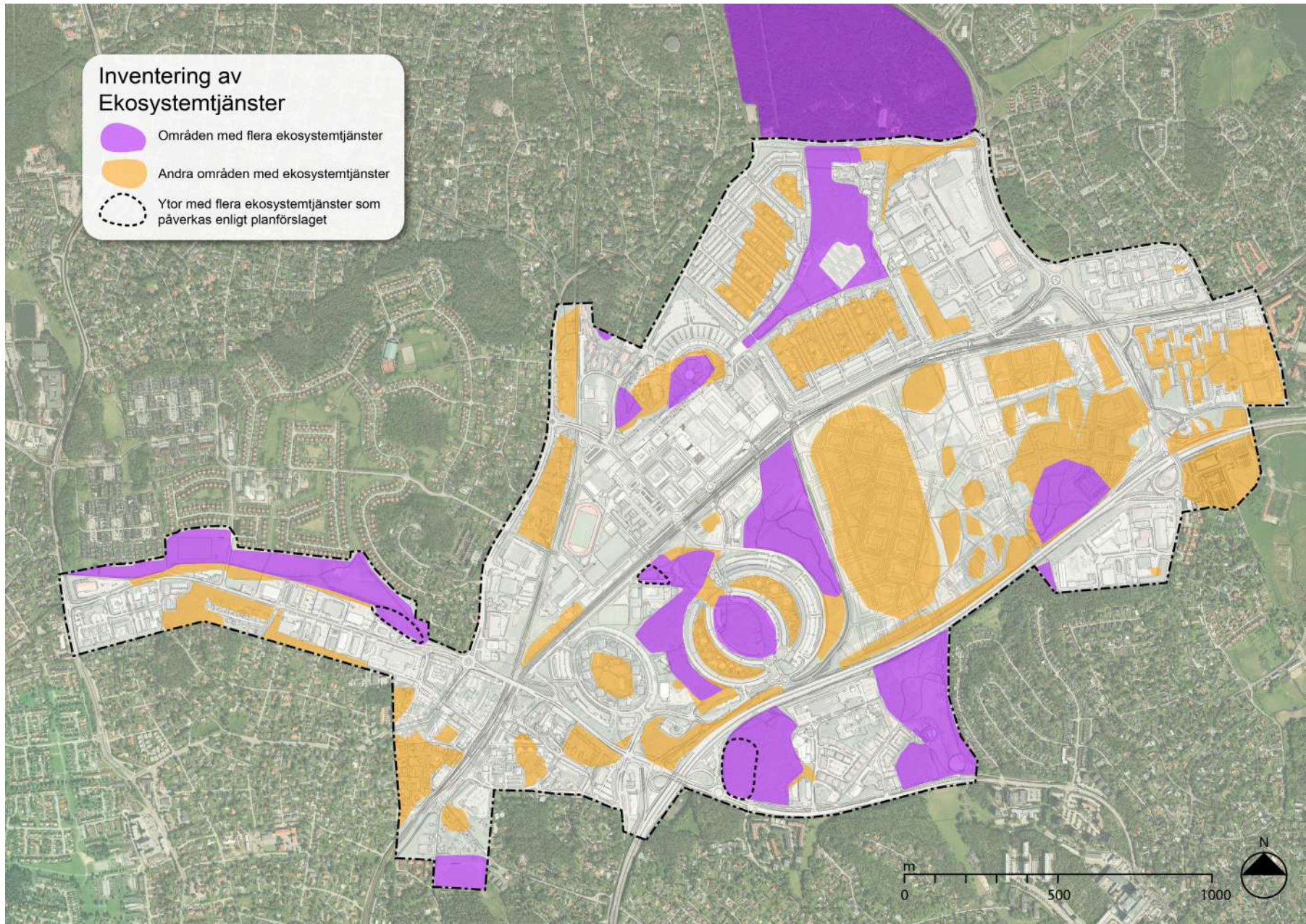


Genomförda utredningar och analyser:

- Ekosystemtjänster i Täby stadskärna (Sweco, 2016)

Inventering av Ekosystemtjänster

-  Områden med flera ekosystemtjänster
-  Andra områden med ekosystemtjänster
-  Ytor med flera ekosystemtjänster som påverkas enligt planförslaget



Inventering av ekosystemtjänster i stadskärnan

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 flera ekosystemtjänster från samtliga fyra kategorier ekosystemtjänster. Dessa ytor har bedömts som särskilt bevarande- och utvecklingsvärda.

Ekosystemtjänster som analyserats är:

Försörjande: områden med färskvatten, befintlig matproduktion och områden med potential för matproduktion

Reglerande: Områden med översvämningsskyddande potential, vattenrening (grundvattenbildning), pollinering, reglering av lokalklimat och luftkvalitet, CO₂-bindande förmåga samt bullerreglering

Kulturella: Hälsa och rekreation, social interaktion, sinnlig upplevelse, barnlek pedagogik och idrott, områden värdefulla för skolor och förskolor (naturpedagogik)

Stödjande: Biologisk mångfald, habitat, bördighet, ekologiska samband, tallnätverk

dagvattenrening, översvämningshantering, luftrening, svalka och bullerdämpning. Genom en hållbar lokal förvaltning av ekosystem och deras tjänster kan en ökad livskvalitet upprätthållas liksom ekonomisk hållbarhet på flera nivåer.

Riktlinjer för fortsatt planering

- Samordna grönstråk, parker och närnatur så att de innehåller både rekreativa och ekologiska värden.
- Skydda och sammankoppla områden med flera ekosystemtjänster inom stadskärnan för en hållbar grön infrastruktur
- Använd kompensationsåtgärder vid eventuell förlust av ekosystemtjänst i planeringen, t ex genom att placera ut död ved i parker och inom stadskärnans solbelysta skogsområden
- Gröna värden ska värnas eller tillskapas inom detaljplaner genom framtagande av en ekosystemtjänstanalys och en lokalanpassad grönytefaktor (GYF) för allmän platsmark och kvartermark



Biologiska värden och spridningssamband

Nuläge

En naturvärdesinventering (Calluna, 2018) har utförts för att beskriva habitat och biologiska spridningssamband för nuläget samt förslag till framtida satsningar för att stärka dessa.

Den beskriver och värderar naturmiljöer av betydelse för biologisk mångfald inom området och ger information om hur väl grönstrukturen främjar vissa ekosystemtjänster som är viktiga för samhället som till exempel pollinering.

Analys av fyra habitatnätverk har även utförts inom uppdraget:

- Habitat för vildbin (representerar ekosystemtjänsten pollinering)
- Habitat för småfågel (representerar utöver fåglar förekomst av insekter, spridning av växter och fågelsång)
- Habitat för insekter i tallskog (representerar viktiga rekreativa och biologiska värden och är ett nätverk som Stockholms län har särskilt ansvar för på nationell nivå)
- Habitat kopplade till ädellöv (representerar viktiga rekreativa och biologiska värden och är ett nätverk som Stockholms län har ett särskilt ansvar för på nationell nivå när det gäller ekmiljöer)

Utveckling

För vildbin är det viktigaste att bryta barriärer som separerar olika populationer samt utveckla miljöer där de kan bygga bo och söka föda.

För småfåglar är det viktigt att anlägga grönområden större än 0,75 ha samt att utveckla flerskiktad vegetation och fågelbuskage.

Tallnätverket gynnas av att tall planteras inom utpekade utvecklingsområden samt av gallring och friställning av tallar i befintliga miljöer för att öka mängden solbelyst tall. Tall kan även användas som gatuträd i grönstråk viktiga för tallnätverket inom planområdet.

För ädellöv ska utveckling av ekmiljöer särskilt prioriteras, yngre ekar behöver få möjlighet att utvecklas och friställas, men andra ädellöv kan med fördel användas inom planområdet som gatuträd och i olika gröna stråk och parkmiljöer.

Genomförda utredningar och analyser:

- Naturvärdesinventering av Täby stadskärna (Calluna, 2018)



Riktlinjer för fortsatt planering

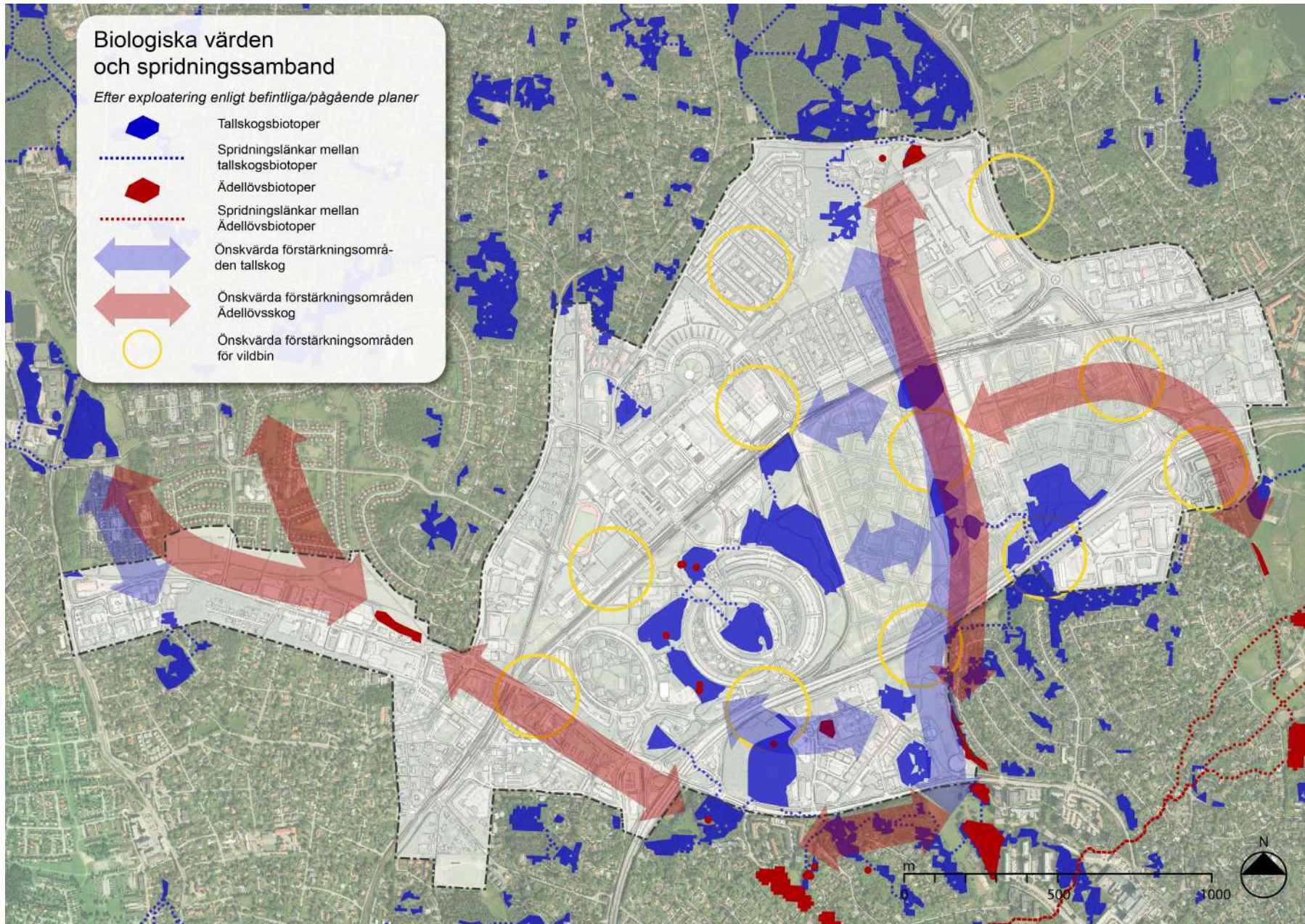
- Arbeta för att successivt minska barriärverkan i planområdet genom att erbjuda planskilda korsningar och passager för såväl människor som prioriterade insekter och djur.
- Uppmuntra utvecklingen av spridningssamband på kvartersmark genom grönytefaktor, tex genom att gynna ängs- och biotoptak och prioriterade växter för utpekade spridningssamband.
- Utveckla svaga samband på allmän platsmark inom respektive prioriterat utvecklingsområde genom att plantera rätt vegetation på rätt plats. Sträva efter att bevara särskilt värdefull vegetation såsom t ex stora uppvuxna träd och hävdgynnad flora som är svåra att återskapa.



Biologiska värden och spridningssamband

Efter exploatering enligt befintliga/pågående planer

-  Tallskogsbiotoper
-  Spridningslänkar mellan tallskogsbiotoper
-  Ädellövsbiotoper
-  Spridningslänkar mellan Ädellövsbiotoper
-  Önskvärda förstärkningsområden tallskog
-  Önskvärda förstärkningsområden Ädellövsskog
-  Önskvärda förstärkningsområden för vildbin



Grönstruktur

Nuläge

Inom planområdet utgörs grönstrukturen av parker och naturparker, bostadsgårdar och villatradgårdar, gröna stråk och gaturum samt alléer men här finns även gröna impedimentytor med begränsade rekreativa och ekologiska värden.

Utanför planområdet finns naturområden, större strövområden och gröna kilar (Rösjö-, Angarn- och Bogesundskilen) av stort värde för både rekreation och biologisk mångfald även i ett regionalt perspektiv. Områdets stora barriärer gör att det på vissa håll saknas kopplingar mellan parker, grönområden och gröna kilar och omgivande natur- och strövområden. Särskilt i öst-västlig riktning saknas det sammanhängande grönstråk inom planområdet.

För mänskligt välbefinnande och hälsa är det framför allt tre faktorer som avgör grönstrukturens funktionalitet: tillgång, nåbarhet och kvalitet.

Utveckling

Genom att välja förtätning som strategi för Tåbys utveckling undviks exploatering i strövområden, naturområden och gröna kilar utanför planområdet. Det gör att målet Halva Tåby grönt fortsatt kan uppnås parallellt med

att kommunens utvecklingsmål nås.

I samband med förtätning av stadskärnan ges även möjlighet att utveckla befintliga parker och grönstråk samt att skapa nya parker och gröna stråk i strategiska lägen, det vill säga i anslutning till välintegrerade stråk och i bristområden.

Målsättningen är att planområdet efter förtätningen ska upplevas grönare och ha lika stora eller större rekreativa och ekologiska värden som idag. För att åstadkomma detta behöver kvalitet och skötselnivå för de befintliga parkerna höjas och nya skapas. Nya parker bör placeras strategiskt och ges ett kvalitativt innehåll.

Inom planområdet föreslås en ny stadspark i Tåby park och en ny stadsdelspark i eller i anslutning till Åva-Tibbletriangeln. Båda dessa parkkategorier har särskilt höga krav på kvalitativt innehåll. Utöver dessa föreslås flera mindre grannskapsparker och fickparker i planområdet. Parker och grönområden bör utvecklas med målsättningen att ge Tåbys invånare möjlighet till fysisk aktivitet, rekreation, social samvaro och kognitiv utveckling samt för att underlätta för prioriterade djur och växter att utvecklas och spridas inom planområdet.

Begreppsförklaring Grönstruktur:

Gröna stadsstråk är stråk i stadsmiljö, där man kan rör 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; stadspark, 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 stadsbyggd.

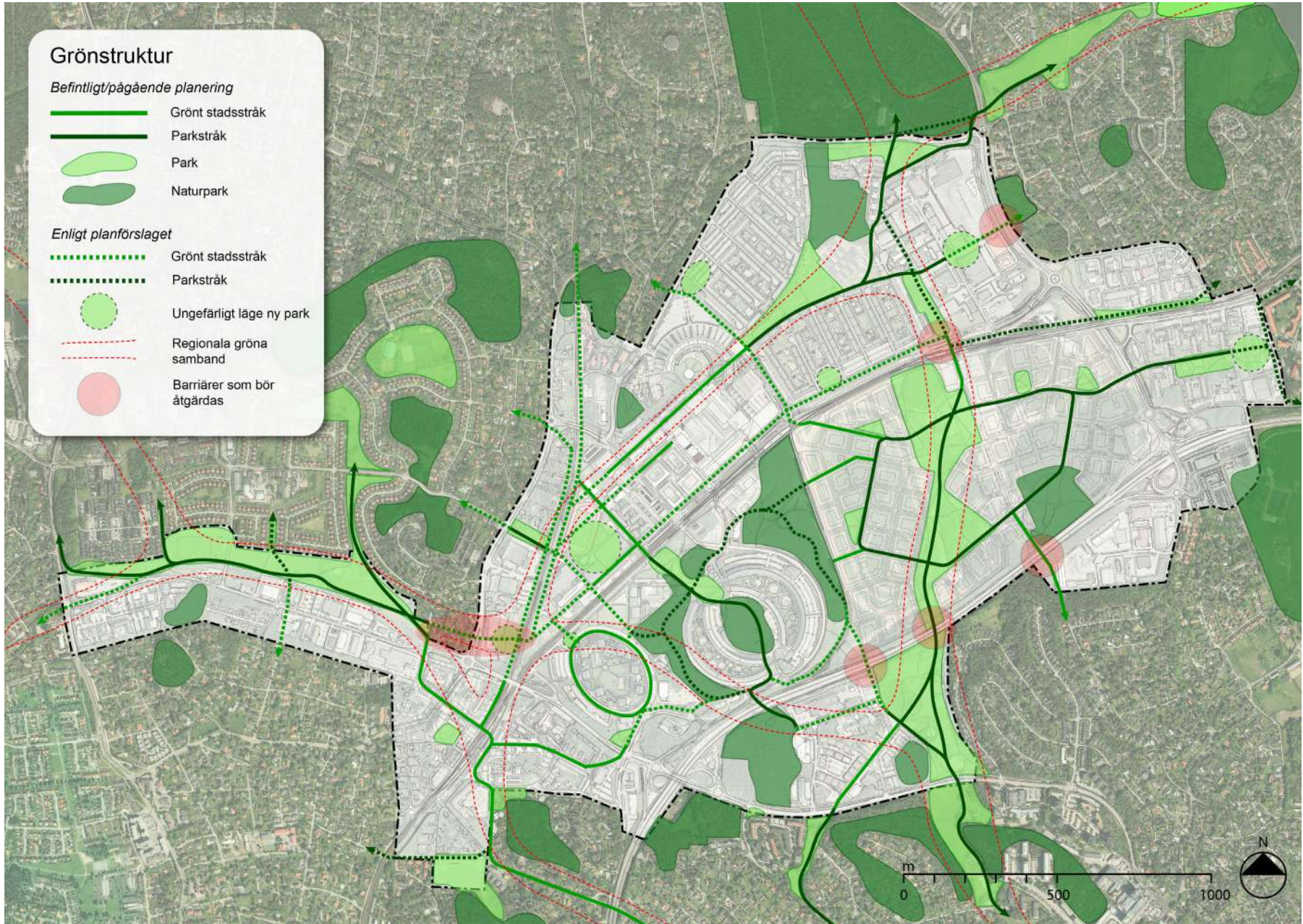
Grönstruktur

Befintligt/pågående planering

-  Grönt stadsstråk
-  Parkstråk
-  Park
-  Naturpark

Enligt planförslaget

-  Grönt stadsstråk
-  Parkstråk
-  Ungefärligt läge ny park
-  Regionala gröna samband
-  Barriärer som bör åtgärdas



För att säkerställa god tillgång har en analys av tillgång till friyta tagits fram för planförslaget (Spacescape, 2017). Analysen av planförslaget visar på 19 procent friyta i stadskärnan, (inklusive en zon på 500 meter från stadskärnans gräns enligt planens geografiska avgränsning). Mängden friyta per boende beräknas till 35 kvm per boende sett till hela stadskärnan. I jämförande analyser för motsvarande bebyggelsemiljöer 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.

Bristområden för park finns lokalt i Roslags-Näsby och gamla Attundafältet i Täby centrum samt i Bergtorps och Viggbyholms verksamhetsområden. I dessa områden är mängden friyta inom 500 meter mindre än 10 kvm per boende. Här är det viktigt att planera för fickparker, stora bostadsgårdar och tillgång till andra gröna ytor inom kvarteren.

Tydliga, trygga och sammanhängande gröna stråk behöver utvecklas för att göra det attraktivt för människor att röra sig till fots eller med cykel i stadskärnan och för djur och

växter att spridas i området. De gröna stråken ska binda samman grönstrukturen och göra det lättare att ta sig ut till de stora regionala grönkilarna och de större strövområdena.

Fyra gröna samband är särskilt betydelsefulla att utveckla då de både binder ihop grönstrukturen i en större skala och kopplar ihop olika grönområden inom stadskärnan:

- Ett nord-sydligt stråk från Stolpaskogen via Täby parks stadspark och Centralparken 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

Arbete pågår med att upprätta en ny kommunövergripande grönplan. Detta strategiska dokument kommer visa kommunens avsikt när det gäller att bevara, utveckla och förvalta kommunens

grönstruktur. Bland annat är den ett viktigt underlag till översikts- och detaljplaner, parkplaner och skötsel- och utvecklingsplaner för grönområden. Utifrån inventeringar och analyser kommer riktlinjer att anges för tillgång till grönområden och viktiga gröna samband kommer att pekas ut för bevarande och utveckling.

Riktlinjer för fortsatt planering

- Utveckla nya parker och grönstråk för att säkerställa tillgång till nåbar och kvalitativ park och natur inom och utanför planområdet.
- samtidigt som ekologiskt viktiga spridningssamband bevaras och utvecklas. Utveckla särskilt de grönstråk som binder samman stadskärnans grönstruktur med de regionala grönkilarna.
- Utveckla olika typer av parker och offentliga rum för att skapa en mångfald av funktioner som möter olika målgruppers behov.
- Säkerställ erforderlig tillgång till rekreativa miljöer på kvartermark inom bristområden.

Skolor och förskolor

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 lokalförsörjningsplan.

Utvecklingen av skolor och förskolor bygger på ett nära samarbete mellan kommunorganisationen och privata aktörer.

För att klara behovet kommer kapacitetshöjningar behövas för de befintliga

grundskolorna i stadskärnan. Varje grundskola ska kunna inrymma förskola. Yteffektiva och samordnade lösningar för gymnasieskolorna med tillhörande idrottsfunktioner föreslås i Tibble-Åvatriangeln.

Till år 2050 uppskattas följande behov (beroende på kapacitet):

- 20-30 förskolor
- 4-10 grundskolor
- 1-4 gymnasieskolor

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 kvartersstorlekarna sätts. För varje nytt stadskvarter där förskola



Foto: Kristina Sahlén

planeras bör solstudier göras för att säkerställa att dagsljus når ner till gården. Boverkets riktvärden för bullernivåer om max 50 dBA ekvivalent ljudnivå dagtid för förskolor och skolors utemiljö som är avsedda för lek, rekreation och pedagogisk verksamhet ska uppfyllas.

I markanvändningskartan möjliggörs skolor och förskolor inom kategorierna "Blandad stadsbebyggelse" och "Offentlig service". De platser som föreslås behöver utredas i

detaljplaneskedet för att säkerställa godtagbara utemiljöer utifrån buller, partikelhalter och dagsljus.

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

- I varje stadsbyggnadsprojekt ska behovet av skolor och förskolor beaktas. Kapacitetsökningar görs utifrån behovsbedömningar som grundar sig på uppdaterad bostadsprognos.
- Grundskolor och förskolor bör ligga i anslutning till parker och/eller andra grönområden
- Förskolor och grundskolor och bör lokaliseras jämnt fördelat inom stadskärna så att det finns möjlighet att nå dessa på gång- och cykelavstånd från hemmet.
- Grundskolor, gymnasieskolor och övriga utbildningsinstanser för äldre elever ska lokaliseras i goda kollektivtrafiklägen
- Grundskolor bör uppföras i minst tre plan och förskolor i två plan för ett effektivt markutnyttjande
- Barn ska ha trygga och säkra skolvägar för att möjliggöra resor till fots eller med cykel




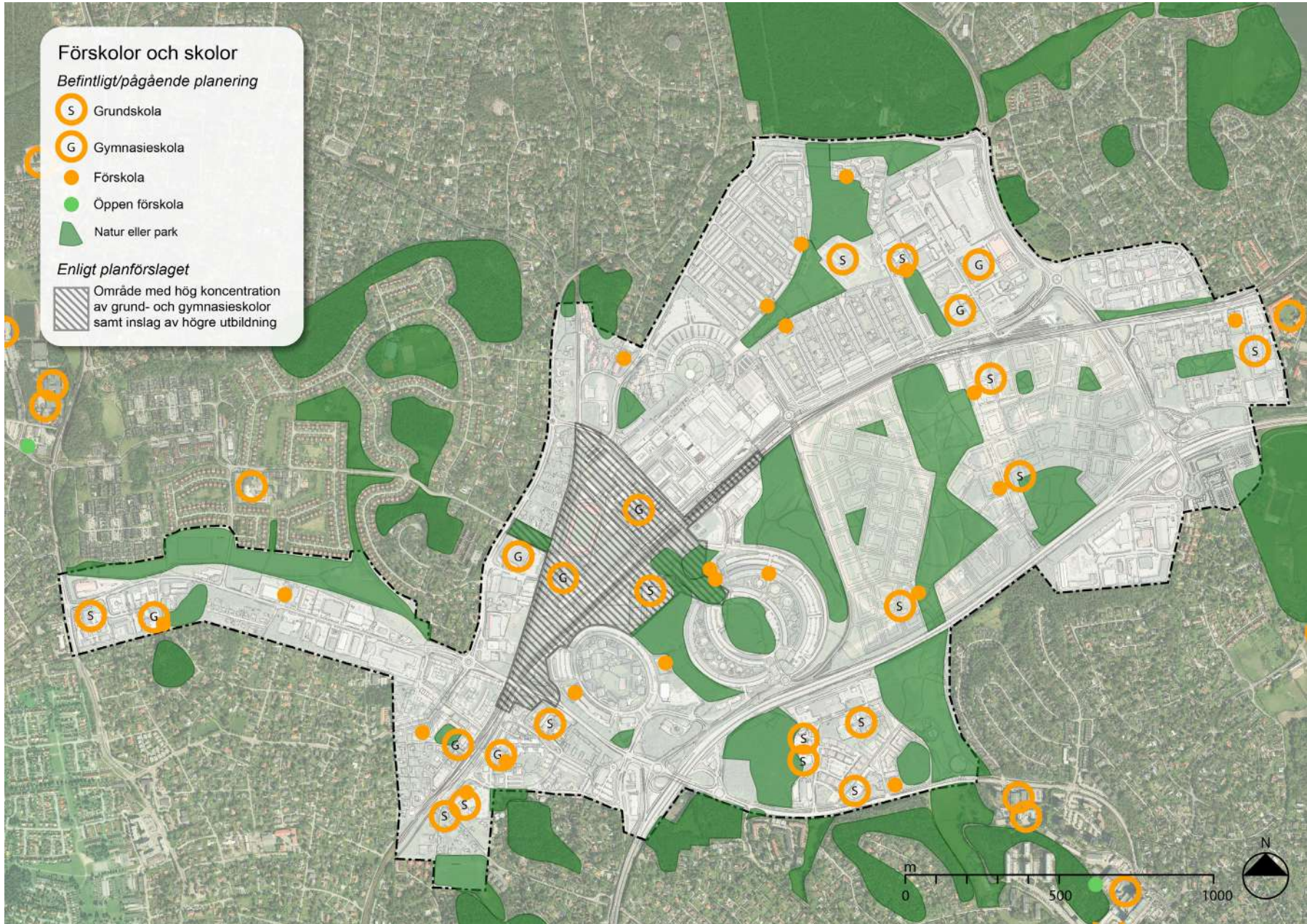
Förskolor och skolor

Befintligt/pågående planering

-  Grundskola
-  Gymnasieskola
-  Förskola
-  Öppen förskola
-  Natur eller park

Enligt planförslaget

-  Område med hög koncentration av grund- och gymnasieskolor samt inslag av högre utbildning



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 Tibble-Åvaområdet finns bland annat hall för racketsport och ett flertal kommunala lekplatser och ytor för spontanidrott. Planering pågår för en ny simhall och en ny tennishall.

Det finns ett flertal kulturanläggningar i Täby kommun. En sådan är Tibble teater som ligger i Tibble gymnasium och rymmer ca 530 sittplatser. På Tibble teater anordnas många föreställningar årligen och teatern är även tillgänglig för uthyrning.

Vidare öppnades Esplanad hösten 2017 i nära anslutning till Täby torg. Esplanad är en ny mötesplats för unga vuxna mellan 16 och 21 år och erbjuder verksamhet inom dans, yoga, teater, konstateljé etc. Här ligger fokus på kreativitet, nyskapande och kultur.

I stadsdelen Täby centrum finns även Täby kulturskola som är en fritidsverksamhet för barn och unga mellan 7 och 20 år som är bosatta i kommunen. Varje vecka kommer fler än 1400 barn och ungdomar till kulturskolan för att ägna sig åt olika kulturaktiviteter. Under höst- och vårterminen anordnas

dessutom olika evenemang såsom konserter, teaterföreställningar och konstutställningar.

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.

Utveckling

Kultur är en viktig aspekt för att skapa attraktiva mötesplatser och bör därmed ges möjlighet att innefattas i den blandade stadsbebyggelsen. Anläggningar för både privata och kommunala kulturverksamheter bör lokaliseras i nära anslutning till de grupper som huvudsakligen kommer att nyttja anläggningen. Exempelvis bör anläggningar som huvudsakligen används av barn och

ungdomar lokaliseras i cykelnära lägen och med god tillgång till kollektivtrafik, så att barnen har möjlighet att ta sig dit på egen hand.

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.

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.

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. I Tibble-Åvatriangeln föreslås ett utbyggt sportcentrum som möter behovet från de utökade skolorna och från föreningslivet.

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.

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
- Vid planering av nya skolor ska ytor för idrott säkerställas
- 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
- Nya idrottshallar ska utformas flexibla och med ett jämställdhetsperspektiv.



Barns platser

Nuläge

FN:s barnkonvention slår fast att barns bästa ska komma i första rummet vid alla åtgärder som rör barn. 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. Idag används många av de mindre naturområden som finns inom eller i anslutning till stadskärnan i den pedagogiska verksamheten bland skolor och förskolor. Dessa naturrum är viktiga för förskole- och skolbarn för att lära sig om och få en förståelse för naturliga kretslopp, djur, växter, ekosystemen och deras tjänster (se även kapitlet *Ekosystemtjänster*). De är också viktiga för barns rörelse, hälsa och kreativitet.



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.

En enkätstudie har utförts i samband med inventering av stadskärnans ekosystemtjänster,





Foto: Olof Holdar

Kommunala lekplatser och ytor för utomhusundervisning

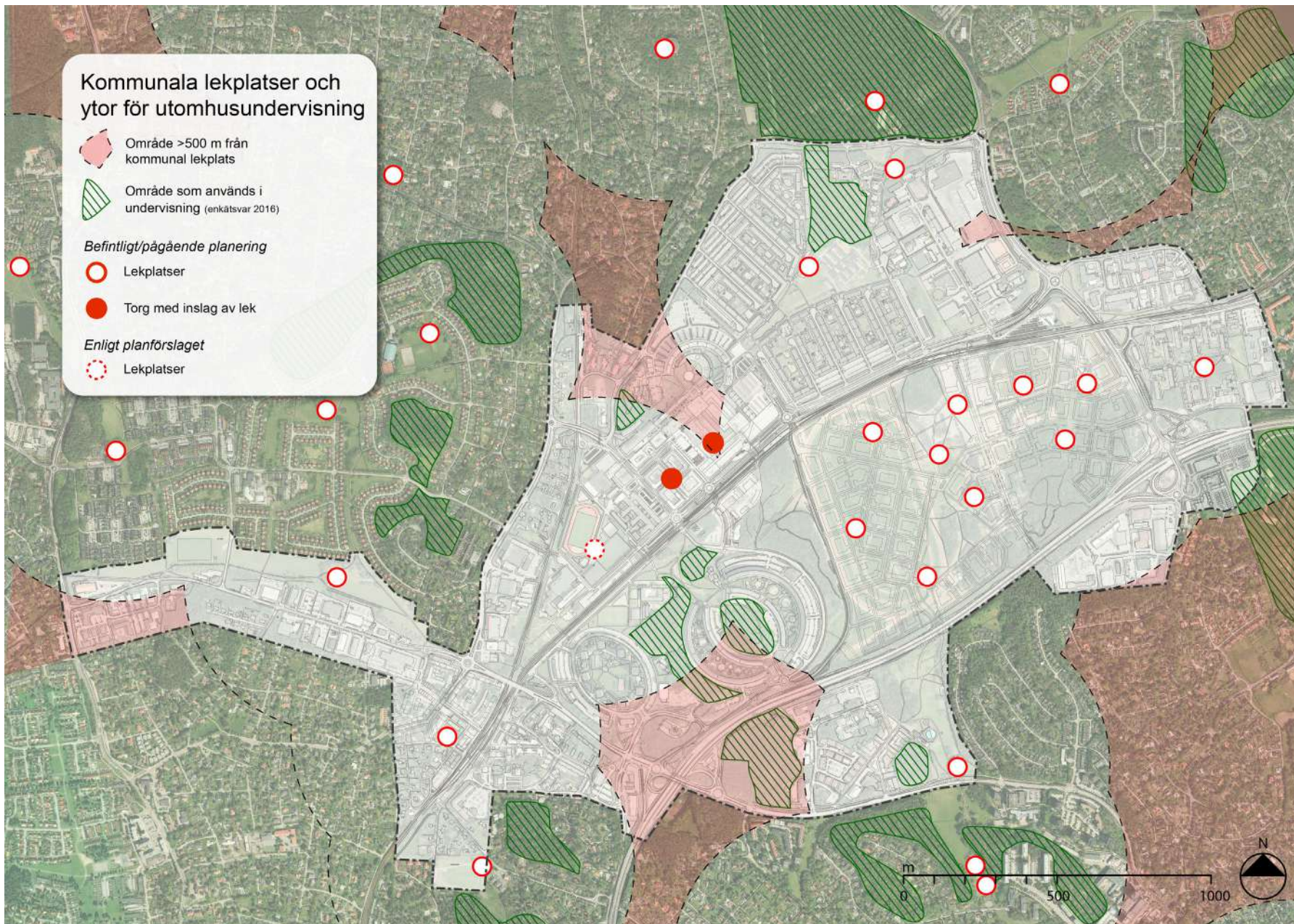
-  Område >500 m från kommunal lekplats
-  Område som används i undervisning (enkätsvar 2016)

Befintligt/pågående planering

-  Lekplatser
-  Torg med inslag av lek

Enligt planförslaget

-  Lekplatser



där förskolor och skolor fick svara på om, vilka och hur ofta de använde närnaturen i sin pedagogiska undervisning (Sweco, 2016). I kartan på nästa sida visas de naturnära områden som används idag av förskolor och skolor inom stadskärnan.

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 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 tillhörande karta.

Även närnatur ska värnas och göras tillgänglig för skolor och förskolor för naturpedagogik, kreativitet, rörelse och hälsa. I avsnitt *Skolor och förskolor* redovisas förskolor och skolors läge inom stadskärnan i förhållande till naturområden inom stadskärnan. I den fortsatta planeringen ska tillskapande av nya barriärer mellan naturområden, skolor och förskolor undvikas och befintliga barriärer tryggas för säkra passager.

Äldre barn och unga efterfrågar i allt större

utsträckning platser för spontanidrott. Fler aktivitetsytor kommer att behövas, som bollplaner för olika sporter, motionslingor 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 flickor.

Riktlinjer för fortsatt planering

- Utbyggnaden av lekplatser och aktivitetsytor på allmän platsmark ska säkerställas vid planläggning av nya bostadskvarter och barnperspektivet ska finnas med i varje stadsutvecklingsprojekt inom stadskärnan
- Lekplatser och aktivitetsytor ska anläggas i trafiksäkra miljöer som inte är buller- eller luftföroreningsstörda
- Lekplatser och aktivitetsytor ska kunna nås på ett tryggt sätt, företrädesvis genom gröna stråk
- Naturparkernas funktion för naturpedagogik ska värnas och områdena ska tillgängliggöras för skolor och förskolor

Kulturmiljö

Nuläge

För att fördjupa beskrivningen av Täby stadskärnas kulturmiljö har en kulturmiljöanalys av stadskärnan tagits fram (KVM Forum, 2018).

Täby stadskärnas kulturhistoriska identitet präglas framför allt av fyra olika tidslager:

- Det förhistoriska Täby
- Det agrara Täby
- Täby stationssamhälle
- Det modernistiska Täby.



Dessa tidslager har präglat såväl markanvändning som bebyggelse i stadskärnan och de bidrar alla på olika sätt till förståelsen av hur Täby utvecklats.

Det förhistoriska Täby (2000 år före vår tideräkning till år 1050). De äldsta lämningarna inom utredningsområdet härrör från bronsåldern. Fornlämningar tillsammans med platsnamn, torplämningar och odlingsrösen visar på det agrara landskapets kontinuitet från äldre järnålder till historisk tid. Den intensiva utbyggnaden under slutet av 1900-talet har medfört att många av fornlämningarna borttagits.

Täby jordbrukssamhälle (år 1050 till år 1880). Spåren av jordbrukssamhället är väldigt fragmenterade inom utredningsområdet. De enstaka byggnader, alléer och tidigare odlings- och betsmarker som finns kvar utgör isolerade öar i dagens storskaliga bebyggelsestruktur. De uppbar ett högt kulturhistoriskt värde då de bidrar till förståelse och tolkning av det agrara tidslagret.

Täby stationssamhälle (år 1880 till år 1950). I samband med Roslagsbanans tillkomst skedde en stor bebyggelse-expansion från slutet av 1800-talet till början av 1900-talet. Kring järnvägen började olika typer av verksamheter, service och villabebyggelse växa fram. Täbys centrum försköts från Täby Kyrkby till Roslags Näsby. Järnvägen tillsammans med byggnader för samhällsservice och villabebyggelse berättar både om järnvägens utbyggnad i landet och om Täbys utveckling från kyrkby, via stationsamhälle och köping till förorts- och regioncentrum. De strukturer, bebyggelse och funktioner som finns kvar från denna tid är kulturhistoriskt viktiga för att tidslagret fortsatt ska kunna förstås och upplevas.

Det modernistiska Täby (år 1950 till år 1978) byggdes ut under rekordåren och miljonprogrammet. Det är det kulturhistoriska tidslager som idag dominerar Täby stadskärna.

Bebyggelsens monumentalitet, stora skala och svepande linjer tillsammans med medvetet gestaltade bostadsgårdar och parkstruktur med tidstypiska element är planerade som en helhet och behöver hanteras varsamt vid framtida exploatering så att inte karaktär och läsbarhet förvanskas.

Utveckling

Utveckling av stadskärnan ska ske med utgångspunkt i Täbys identitet och kulturhistoria utifrån de karaktärsskapande egenskaper och värden som definierats i



kulturmiljöanalysen. Värdefulla särdrag ska bevaras, utvecklas och tillgängliggöras och befintlig bebyggelse och grönstruktur ska utgöra inspirationskälla vid fortsatt utveckling.

Den storskaliga bostadsbebyggelsens monumentalitet och funktion som landmärken ska behandlas med stor hänsyn. Hög bebyggelse som konkurrerar med Storstugan, Grindtorp och Näsbydal bör undvikas. Siktlinjer och utblickar mot nämnda områden ska beaktas vid utveckling i angränsande områden. Relationen mellan bostadshus och bostadsgårdar och kopplingen till närbelägna parker och naturområden bör beaktas och sambanden fortsatt vara funktionella.

Exploatering i anslutning till det fåtal byggnader och rester från Täbys agrara bakgrund bör utföras med stor hänsyn till befintliga byggnaders utformning, skala och placering i landskapet och till de gröna kulturvärden som bevarats där. De äldre alléer som är belägna inom området bör bevaras. Fördjupade utredningar bör göras i detaljplaner som berör känsliga och mycket känsliga områden och skydds- och varsamhetsbestämmelser arbetas in i kommande detaljplaner för den bebyggelse och de landskapselement som pekats ut som värdefulla och särskilt värdefulla.

Riktlinjer för fortsatt planering

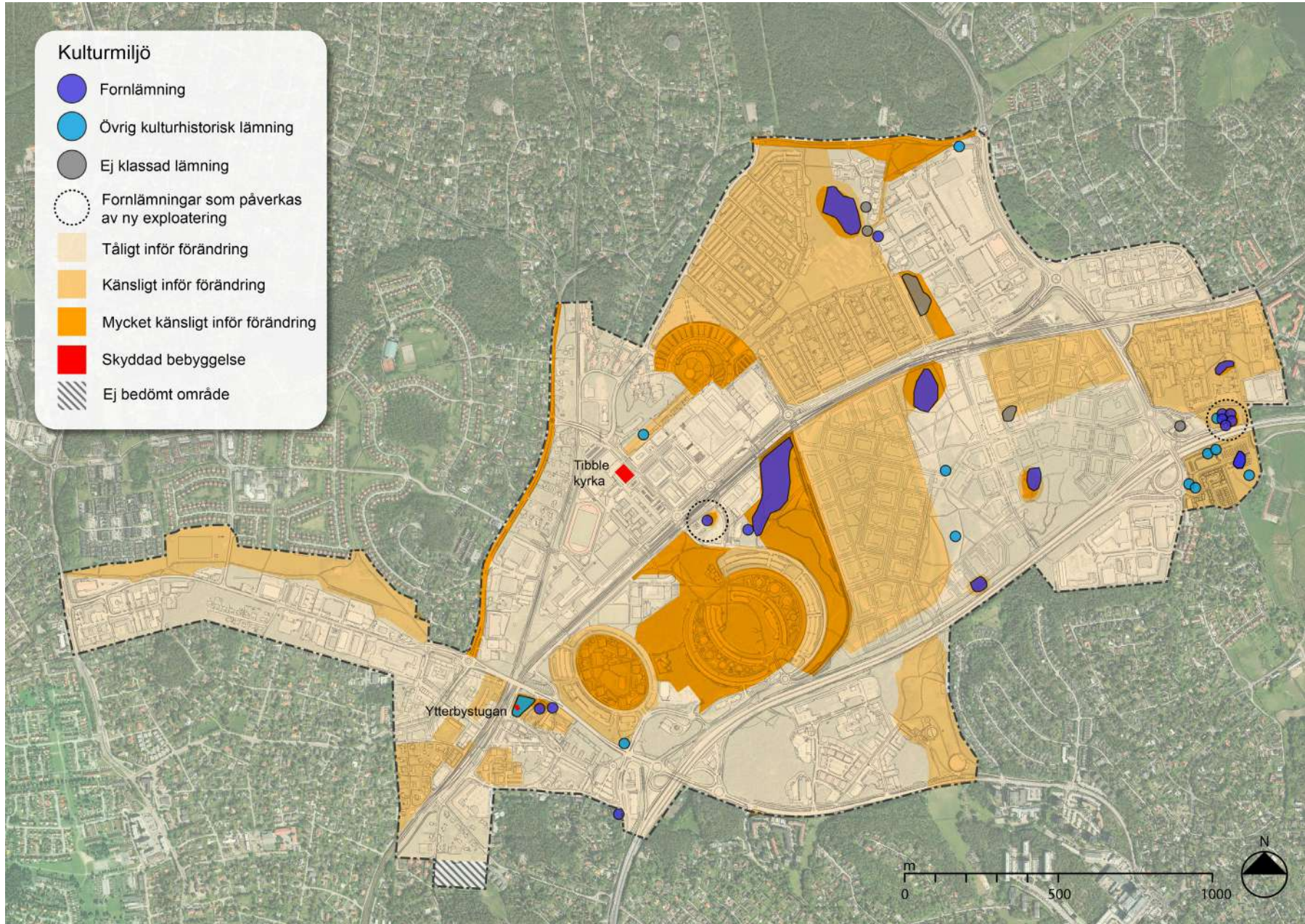
- Anpassa ny bebyggelses exploateringsgrad och karaktär till det aktuella tidslaget enligt kulturmiljöanalysen för Täby stadskärna så att en mångfald av kulturmiljöer bevaras, utvecklas och används
- Tillgängliggör kulturmiljön och använd den som resurs, inspiration och källa till kunskap och upplevelser. Särskilt värdefulla fornlämningsområden inom planområdet bör tillgängliggöras och förvaltas så att de kan tolkas och upplevas av allmänheten
- Skydda, förvalta och utveckla områdets gröna kulturvärden såsom alléer, parker, naturområden och biologiskt kulturarv
- Utred faktisk påverkan på känsliga och mycket känsliga områden i fortsatt planering samt ta fram skydds- och varsamhetsbestämmelser i fortsatt detaljplanearbete

Genomförda utredningar och analyser:

- Kulturvärdesanalys (KMV Forum, 2018)

Kulturmiljö

-  Fornlämning
-  Övrig kulturhistorisk lämning
-  Ej klassad lämning
-  Fornlämningar som påverkas av ny exploatering
-  Tåligt inför förändring
-  Känsligt inför förändring
-  Mycket känsligt inför förändring
-  Skyddad bebyggelse
-  Ej bedömt område



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)
- Förändring i markfukt och avrinning (blötare vintrar och torrare somrar)

Framförallt är det ökad nederbörd och fler kraftiga regn som utgör utmaningar för Täbys 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 översvämningsytor för tillfälligt stora regn. Tillkommande bebyggelse behöver vara höjdsatt för att vattnet ska hitta naturliga vägar och inte översvämma samhällsviktiga funktioner.

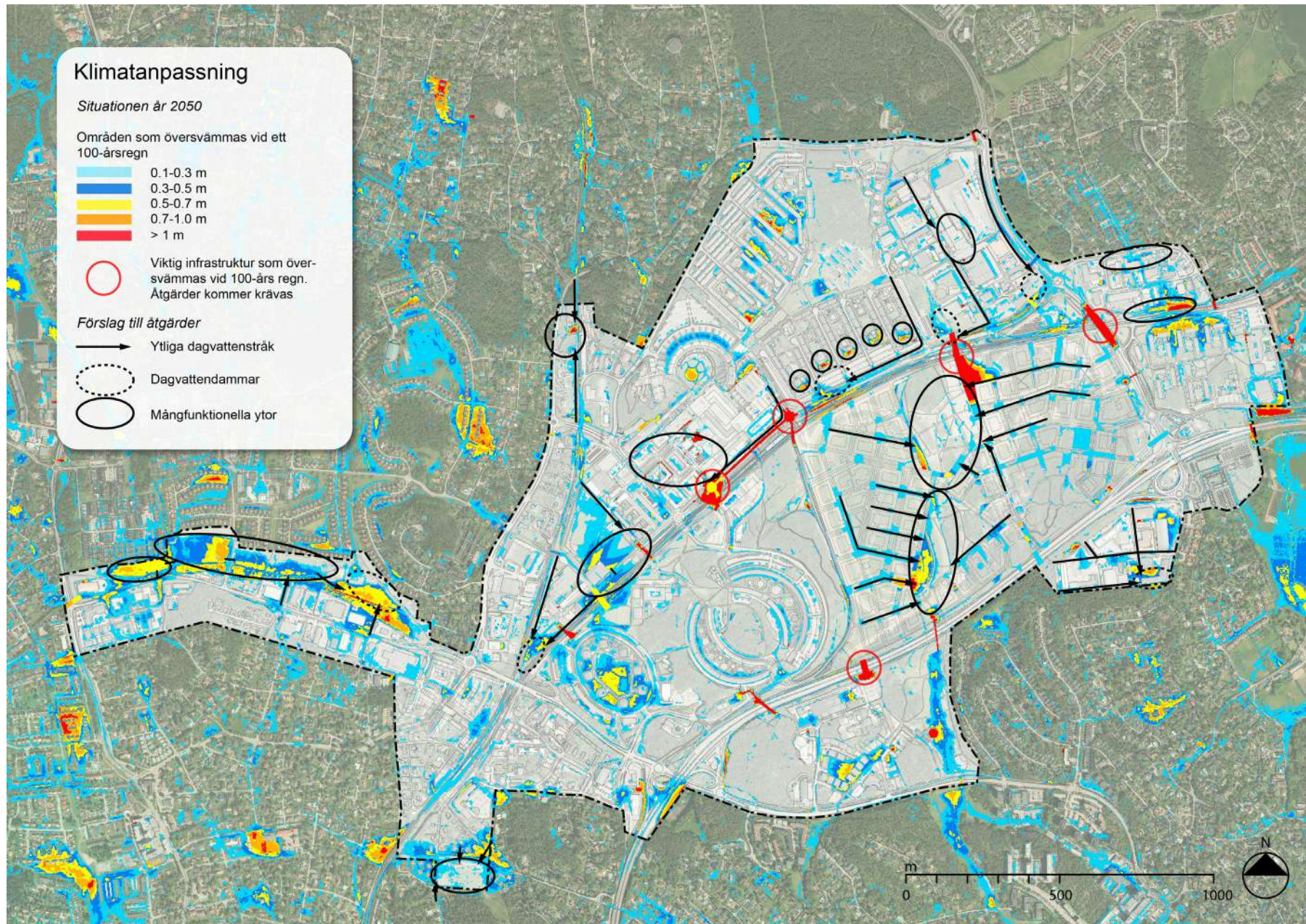
De samhällsviktiga funktionerna i stadskärnan ska ha god tillgänglighet även vid eventuella översvämningsrisker. En skyfallskartering med åtgärdsförslag för att hantera översvämningsrisken i Täby stadskärna har tagits fram (WSP, 2017). Skyfallskarteringen har utförts med ett 100-årsregn med 30 min varaktighet, inklusive en klimatkoefficient på 1,3. Detta regn motsvarar enligt dagens klimatscenario ett skyfall i ett klimat som kan tänkas råda år 2100.

I karteringen har områden som riskeras att översvämmas vid kraftiga skyfall identifierats. Inom vissa av dessa områden kommer det att behöva vidtas åtgärder för klimatanpassning i form av mångfunktionella ytor som kan tillåtas att översvämmas vid kraftiga regn. Ytor kan även användas för att ta hand om dagvatten som måste fördröjas och renas innan de belastar VA-nätet och recipienten. Åtgärderna, bl a storlek och placering av t ex dammar och



Genomförda utredningar och analyser:

- Hantering av skyfall i Täby stadskärna (WSP 2017)



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

Åtgärder i befintlig bebyggelse på privat mark

Åtgärder för hantering av skyfall inom befintlig bebyggelse på privat kan komma att krävas för att inte riskera att källare och grunder översvämmas vid framtida kraftiga regn och ökade regnmängder.

Inom befintlig bebyggelse är det kommunala tvingande ansvaret för klimatanpassning begränsat. Det är i grunden fastighetsägarens eget ansvar att skydda sig mot översvämningar och andra naturolyckor.

mångfunktionella ytor, behöver detaljstuderas inom varje detaljplan.

Enligt PBL 2 kap 2§ ska kommunens planläggning syfta till att mark- och vattenområden används för det ändamål som områdena är mest lämpade för med hänsyn till beskaffenhet, läge och behov. I den fortsatta planeringen behöver även åtgärder vidtas för att höjdsätta området inom respektive detaljplan så att risken för att översvämma

samhällsviktiga funktioner och/eller befintlig bebyggelse inom eller utanför planområdet inte riskeras. Även eventuella riskområden för ras och skred i samband med översvämning ska hanteras inom detaljplan och inom arbetet för en ny kommunövergripande översiktsplan.

Enligt genomförd skyfallskarteringen (WSP, 2017) riskeras alla undergångar och vägpasager under Roslagsbanan samt cirkulationsplatserna vid Täby Centrum att översvämmas vid ett kraftigt skyfall. Även undergångar till E18 riskeras att stå under vatten liksom E18 vid avfarten Roslags Näsby. enligt skyfallskarteringen. Åtgärder kommer att behöva vidtas i framtida detaljplaner och förvaltning för att undvika att dessa samhällsviktiga funktioner hamnar under vatten. Bland annat föreslås att frigöra ytor inom dessa områden och göra dem mångfunktionella genom att refuger, cirkulations- och parkeringsplatser, fotbollsplaner och körbanor sänks ned, vägar lutar om för att skapa rinnvägar i svackdiken och över översvämningssytor.

Grönska och bebyggelse ger skugga under särskilt varma dagar. I den fortsatta planeringen ska värmeöar undvikas, framförallt i anslutning till vistelseytor för utsatta grupper vid sjukhus och äldreboende, på torg, förskole-

och skolgårdar mm. 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 mångfunktionella och estetiska översvämningssytor, dammar och regnvägar i riskområden enligt konsekvensbedömning av skyfallskarteringen
- Ny bebyggelse planeras så att den inte tar skada eller orsakar skada vid en översvämning från minst ett 100-årsregn.
- Hänsyn till befintlig bebyggelse ska tas i planeringen av ett nytt område så att de inte riskeras att översvämmas till följd av förändrad höjdsättning
- Riskområden (t. ex. förorenad mark, risk för ras, skred och erosion) ska åtgärdas och prioriteras enligt kostnads-nyttoanalys samt riskbedömning
- Planera för att samhällsviktiga funktioner inom stadskärnan inte riskeras att översvämmas i en framtid. Prioritera enligt kostnads-nyttoanalys samt riskbedömning

Teknisk försörjning och resurshushållning

Ytvatten

Nuläge

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 ta del av 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 inom stadskärnan, dock är planområdet beläget ovan grundvattenförekomsten Täby – Danderyd.

Utveckling

I takt med att stadskärnan växer behöver goda möjligheter skapas för stadskärnans invånare att nå kommunens sjöar och kustzon. Sammanhängande parkmiljöer, trygga grönstråk samt gena gång- och cykelvägar underlättar för invånarna att nå dessa.

Riktlinjer för fortsatt planering

- Tillgängliggör kommunens sjöar och kustzon genom att skapa sammanhängande parkmiljöer, trygga grönstråk samt gena gång- och cykelvägar från stadskärnan till dessa.

Dagvatten

Nuläge

Dagvatten från Täby stadskärna avleds i huvudsak till recipienten Stora Värtan som är en inre vik av Östersjön. Enligt Vatteninformationssystem i Sverige (VISS) har Stora Värtan idag måttlig ekologisk status, främst på grund av höga halter av fosfor och kväve, och uppnår heller inte god kemisk ytvattenstatus på grund av höga halter av kvicksilver, bromerad difenyleter och tributyltenn (TBT).

Stora Värtan har dålig ekologisk status och uppnår ej god kemisk status enligt Täby kommuns underlag till lokalt åtgärdsprogram för ytvatten, 2017.

Lokalt omhändertagande av dagvatten sker idag inte alls eller i begränsad omfattning och inga större dagvattenreningsanläggningar finns inom stadskärnan. Dock fördröjs och renas dagvattnet på ett par platser utanför området, dels i dagvattendammar i Viggbydalen och dels i en sjöförlagd skärmbassäng vid Sjöängen, innan det släpps ut i Stora Värtan. Båda anläggningarna är i nuläget underdimensionerade. Skärmbassängen är att se som en nödlösning som på sikt bör ersättas av landbaserade reningsanläggningar.

Lösningar ska ske lokalt i nära anslutning till källan och inom varje ny detaljplan. Åtgärder för att förbättra statusen i Stora Värtan, och alla Täbys vattenförekomster, föreslås och kommer att prioriteras enligt nytto-kostnadsanalys inom ramen för ”Handlingsplan för god vattenstatus”, som kommer att tas fram under 2018.

Utveckling

Dagvattenhanteringen är centralt för en hållbar och robust stad som klarar framtidens klimatförändringar och bidrar till att förbättra vattenkvaliteten i sjöar, hav och grundvatten. Befintliga krav om lokalt omhändertagande av dagvatten enligt kommunens dagvattenstrategi (antagen 2016) utgör en bra grund för en robust dagvattenhantering.

Med föreslagna åtgärder i enlighet med dagvattenstrategin, kan en minskning eller oförändrad föroreningsmängd förväntas från området som helhet, enligt genomförd dagvattenutredning för stadskärnan (WRS,

Genomförda utredningar och analyser:

- Dagvattenutredning för Täby stadskärna (WRS, 2018)

2018). Inom vissa delområden kan dock föroreningsbelastningen förväntas öka till recipienten med planerad utbyggnad. Med kompletterande rening i planerade dagvattenstråk, grönstråk, befintliga dammar och de ytor för skyfallshantering som pekas ut i kapitlet ”Klimatanpassning” bedöms det dock finnas goda möjligheter till kompletterande rening för att åstadkomma en förbättring av miljö kvalitetsnormerna i Stora Värtan.

För att tillgodose reningen av dagvatten krävs oftast att några procent av varje planområde avsätts för tillskapande av vattenyta i form av damm eller våtmark. Dessa anläggningar kan även utgöra platser för utjämning av stora flöden i samband med kraftiga regn, men särskilda översvämningssytor kan också behövas mycket lokalt i bebyggelsestrukturen och tillskapas då med hjälp av så kallade mångfunktionella ytor som tål att översvämmas tillfälligt.

För rening av dagvatten kan olika filterlösningar bli aktuella då markens förutsättning för infiltration (och perkolation) är förhållandevis dålig inom stora delar av stadskärnan.

Ytor för dagvatten- och skyfallshantering 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.

Riktlinjer för fortsatt planering

- Vid framtagande av ny detaljplan ska ca 5 % av områdets yta (utöver LOD-åtgärder inom kvartersmark och skelettjordar i gatumark) avsättas och nyttjas för dagvattenrening, fördröjning- och/eller översvämningshantering
- Dagvattenhantering i stadskärnan ska utvecklas i detaljplaner genom fördröjning och rening i regnbäddar, skelettjordar, parker, anlagda dammar och våtmarker
- Vid planering av dagvattenåtgärder inom området ska hänsyn tas till påverkan på omkringliggande områden och markens förutsättning för infiltration.
- Generella entreprenörsföreskrifter bör tas fram för schaktning och pålning över och under grundvattenytan för skydd mot förorening av yt- och grundvattenrecipienten

Begrepp teknisk försörjning

Ytvatten

En allmän definition av ytvatten är sjöar, vattendrag och hav.

Dagvatten

Ytavrinnande regn-, spol- och smältvatten som rinner på hårdgjorda ytor via diken eller ledningar till recipienter eller reningsverk.

Grundvatten

Vatten som fyller hålrummen i berg och jord och som nedåt begränsas av ett ogenomträngligt lager.

Spillvatten

Begreppet används om avloppsvatten från bad, disk och tvätt i främst hushåll, avloppsvatten från toaletter och avloppsvatten från industrier.

Dricksvatten

Allt vatten som är avsett för dryck, till matlagning och till beredning av livsmedel räknas som dricksvatten. Även vatten som används för vissa andra ändamål på företag som producerar livsmedel är dricksvatten.

Recipient

Vattendrag som är slutmålspunkt för grund- och dagvattnets avrinning. Stadskärnan vatten avrinner till Stora Värtan, vilken därmed är stadskärnans recipient.

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. 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.

Inom Täby stadskärna kan förorenade områden, fyllning, schaktning och trafikinfrastruktur utgöra risk för förorening av grundvatten. Grundvattenbildningen inom Täby stadskärna är begränsad då större delen utgörs av fyllning på postglacial lera. Leran skyddar idag mot vidare perkolation ner till grundvattnet. Inom höjdparter förekommer morän på berg vilka bidrar till grundvattenbildningen inom området (WRS, 2018).

Utveckling

I 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 och minskad användning av vägsalt kan minska föroreningsbelastningen på grundvattnet. Vid tillkommande exploatering kommer schaktning och pålning under grundvattenytan att ske på grund av höga grundvattennivåer som råder inom stora delar av stadskärnan. Detta innebär en ökad risk för grundvattentäkten att förorenas. Generella riktlinjer eller föreskrifter för schaktning och pålning tillsammans med en bra tillsyn kan minska risken.

Grundvattenförekomstens status för nödvattenförsörjning kommer belysas inom arbetet med den regionala vattenförsörjningsplanen. Ett kontrollprogram, egenkontroll, för nödvattentäkten har upprättats och regelbundna provtagningar kommer att ge information om grundvattenförekomsten status. En uppdaterad statusbedömning kan därefter göras av Vattenmyndigheten.

Riktlinjer för fortsatt planering

- En uppdatering av statusbedömning för grundvattenförekomsten ska genomföras efter regelbunden provtagning av nödvattentäkten.
- Bevara områden viktiga för grundvattenbildning inom stadskärnan
- Vid exploatering ska grundvattnet skyddas mot infiltration av förorenat schaktvatten
- Generella entreprenörsföreskrifter för schaktning och pålning över och under grundvattenytan för skydd mot förorening av yt- och grundvattenrecipienten ska tas fram

Dricksvatten

Nuläge

Täby kommun ingår i kommunalförbundet Norrvatten och köper allt sitt allmänna dricksvatten därifrån. Dricksvattnet produceras i Görvålverket vid Mälaren i Järfälla kommun. Den allmänna vattenförsörjningen är i nuläget god då kommunen är centralt belägen inom Norrvattenkommunerna.

Mälaren som primär dricksvattentäkt innebär generellt god vattentillgång, men också en sårbarhet i och med det stora beroendet av en och samma vattentäkt. Riskerna handlar om olika kvalitetsaspekter som på sikt kommer att kräva mer avancerad rening. På längre sikt hotas Mälaren av ökad saltvatteninträngning till följd av ökande havsvattennivåer. För att bevara Mälaren som sötvattensjö kommer stora åtgärder att krävas.

En stark tillväxt i regionen innebär att till år 2050 planeras antalet invånare i Stockholms län öka från dagens drygt 2,2 miljoner till cirka 3,4 miljoner enligt RUFSS 2050. Detta medför att produktionskapaciteten i vattenverket behöver utökas.

Reservvattenförsörjningen i Stockholms län har utretts vid ett flertal tillfällen. Länets

reservvatten-tillgångar är otillräckliga och ett större leveransavbrott i regionens ordinarie dricksvattenförsörjning skulle få allvarliga konsekvenser. Reservvatten är dock inget man plockar fram enbart vid behov, utan det ingår ofta i ett system som är i drift. Det bidrar, tillsammans med den ordinarie vattenförsörjningen, till en överkapacitet som kan utnyttjas när någon annan del i systemet fallerar.

I Täby kommun finns grundvattenförekomsten Täby-Danderyd som har fastställda miljö kvalitetsnormer. Inom grundvattenförekomsten finns fyra kommunala nödvattentäkter, ett mindre antal privata brunnar för vattenförsörjningsändamål, en kallkälla (Johanneskällan) samt ett stort antal brunnar för utvinning av bergvärme. Vattenmyndigheten har gjort bedömningen att det föreligger risk för att god kvalitativ status inte uppnås år 2021.

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

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.

Riktlinjer för fortsatt planering

- Utred långsiktigt behov av förstärkningsåtgärder i dricksvattenleveransen
- Utred åtgärder för förbättrad grundvattenkvalitet
- Utred platser för vattentankstationer

Spillvatten

Nuläge

Täby stadskärnas spillvatten avleds via två anslutningspunkter (vid Lövängsvägen och Östra Banvägen) på Käppalatunneln vidare till Käppalans 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 Kårstagen från Löttingelund i norr till Lahäll i söder. Det gör att stora delar av kommunen avleds genom ledningsstråk vars kommande belastningssituation flerfaldigas i och med Sverigeförhandlingens åtaganden. Ett hinder för bostadsbyggandet är att spillvattenledningsnätet inte är dimensionerat för dessa ökade belastningar.

För att möjliggöra kommunens planerade tillväxt är det en förutsättning att skapa ny kapacitet i befintligt spillvattennät, då kapaciteten i stora delar av detta är fullt utnyttjade redan i dagläget. Detta kan ske genom utbyggnad av nya ledningar, ombyggnad, omledning av vissa områden eller genom att bygga magasin.

Utveckling

Utvecklingen i Täby stadskärna innebär utmaningar för VA-försörjningen främst genom en utökad belastningssituation i avledningskedjans mitt. Det kommer att krävas relativt stora investeringar för att skapa kapacitet i det befintliga spillvattensystemet.

För att kunna ansluta planerade utbyggnader i bland annat Täby Park och Arninge krävs investeringar i spillvattensystemet även utanför själva planområdena. Genom att anlägga en "ringled" runt den hårt belastade kärnan av spillvattensystemet kan detta avlastas. Härigenom skapas kapacitet för avledning av både Täby Park och Arninge, men även för andra utbyggnadsprojekt, till exempel i Viggbyholm och i centrala Täby - såsom längs Pentavägen och Kemistvägen.

Spillvatten leds till nya anslutningar på Käppalatunneln för att minska belastningen inom Östra Banvägens upptagningsområde. Käppalaförbundet är en samrådande part i arbetet med att ta fram den bästa avledningen av spillvattennätet.

Tillskottsvattensituationen är reducerad och nya ledningsstråk är återkomliga i ett tydligt strukturerat gaturum där kommunens olika ledningsägare samsas på ett hållbart sätt.

Riktlinjer för fortsatt planering

- Utred kort- och långsiktiga behov av förstärkningsåtgärder för avledning av spillvatten och för en dialog med Käppalaförbundet om hållbara lösningar
- Använd de hydrauliska modellerna för att underlätta framtagandet av hållbara lösningsförslag för respektive ledningsslag
- Kartlägg tillskottsvattenbelastningen för att optimera den befintliga spillvattenanläggningen



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 2045. Medveten planering kan ge förutsättningar för hållbara beteenden, energieffektiv infrastruktur, energieffektiva byggnader samt minskade utsläpp från transportsektorn. Planens mål och strategier syftar till att nå klimatneutralitet år 2045.

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. En ny rutin för hållbart

byggande och planering är under framtagande och kommer att vara vägledande för tjänstemän och byggaktörer för att uppnå bland annat begränsad klimatpåverkan från byggnader och infrastruktur, fossilfri energiförsörjning och hållbara transporter, men även generellt för att uppnå en hållbar stadsutveckling och planering.

Riktlinjer för fortsatt planering

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



Avfall

Nuläge

Avfallshanteringen i Täby kommun regleras i kommunens avfallsföreskrifter och avfallsplan. Kommunen ansvarar för att samla in och ta hand om hushållsavfallet (brännbart restavfall, matavfall, grovavfall och farligt avfall))Insamling och återvinning av förpackningar ansvarar idag producenterna för. 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 förhållandevis god tillgänglighet för avfallsfordon. Avfallsinsamlingen sker i kärl, krantömmande behållare, vid återvinningsstationer (fem stycken inom Täby stadskärna), miljöstationer samt via den mobila återvinningscentralen och Hagby återvinningscentral. I Täby Park kommer insamling av avfall att ske med sopsug.

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 i så stor utsträckning som möjligt. För en hög utsorterings- och återvinningsgrad krävs brukarvänlighet, närhet, bekvämlighet och lättbegriplighet i de valda avfallssystemen. Det ska vara lätt att göra rätt. Exempel på detta är att insamling av förpackningsmaterial bör ske fastighetsnära



Exempel av utformning av underjordsbehållare (SanSac)

då detta har visat sig öka återvinningsgraden för förpackningar. Annars bör möjlighet till återvinning finnas i närområdet. Genom en enkel matavfallsinsamling ges även möjlighet till biologisk behandling och minimering av avfallsmängderna. Detta följer inriktningen i EU:s och den nationella avfallstrappan i vilken det beskrivs hur samhället ska röra sig från deponering och energiåtervinning mot materialåtervinning, återbruk och slutligen minimera uppkomsten av avfall.

I stadskärnan krävs nya och innovativa sätt att samla in och hantera avfall.

Här kan nya lösningar göra det möjligt att transportera avfall utan manuell hantering. Maskinella system, krantömmade behållare och sopsug, med fraktioner för rest- och matavfall samt förpackningar är ett exempel på lösning som minimerar manuell hantering vid hämtning, minskar antalet transporter och behov av återvinningstationer. Färre tunga fordon i stadskärnan skapar även tryggare trafikmiljöer. Systemen bidrar även till att minska störningar i form av lukt och buller.

Systemen är emellertid mer investeringskrävande än befintligt system och i framtiden kan även andra former av insamling och hantering bli aktuella. Automatiserade

inlämningsstationer för el- och farligt avfall är ytterligare en innovativ lösning som förenklar möjligheten för invånarna att lämna sitt el- och farliga avfall. Systemet ger en hög tillgänglighet, kan ta emot avfall dygnet runt och kan placeras ut på strategiska platser.

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 så kallade Mini-återvinningscentraler/ kvartersnära återvinningscentraler, där boende kan lämna grov-, el- och farligt avfall samt produkter till återbruk bör



Mobil återvinningscentral (SÖRAB)

utvecklas i stadskärnan och bidra till ökad materialåtervinning. De ska vara lättillgängliga för främst fotgängare och cyklister med möjlighet till parkering av enstaka fordon. 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 Mini-återvinningscentraler/kvartersnära återvinningscentraler kan vara att även använda gemensamt ägda anläggningar som exempelvis parkeringshus för bil och cykel som utrymme för återbruk och återvinning. Den mobila återvinningscentralen för såväl återvinning som återbruk är en insamlingslösning som bör vidareutvecklas och prioriteras i stadskärnan. Den ökar tillgängligheten till återvinning och återbruk utan behov av bil. 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 (ex. sopsug eller underjordsbehållare) som är brukarvänligt för både den som lämnar som hämtar avfall, lättbegripligt och bidrar till att nå en ökad sortering.
- Återvinningsstationer placeras i strategiska lägen ex. längs stadsstråken och i anslutning till viktiga målpunkter
- Utveckla sorteringsmöjligheter även i offentliga miljöer för att öka materialåtervinningen och minska nedskräpning.
- Möjliggöra ytor i stadskärnan t.ex. torg som kan användas av den mobila återvinningscentralen
- Utveckla samarbetet med exploitörer för att uppnå en delningsekonomi för boende i stadskärnan och stärka arbetet mot en hållbar konsumtion
- Planera för trafiklösningar där backning för avfalls-och transportfordon inte förekommer. Gator ska utformas att klara de krav som ställs på bredd och bärighet för avfallsfordon.

Energi

Nuläge

Utbyggnaden av fjärrvärmenätet i Täby har gått långsamt jämfört med andra kommuner. År 2010 beslutade kommunen att bygga ut fjärrvärmen med ett eget nät. Fjärrvärmeutbyggnaden genomförs av kommunens distributionsbolag TMAB (Täby Miljövärme AB) i samarbete med E.ON Värme Sverige. Nu finns ett cirka 25 km långt stamnät utbyggt, från Arninge i norr till Roslags-Näsby i söder.

Ett koncessionsavtal med E.ON löper till år 2027, därefter kan andra aktörer använda fjärrvärmenätet som då blir ett "Öppet nät". Att skapa ett öppet fjärrvärmenät har varit den vision och plan som ligger till grund för TMAB:s utbyggnad. Utöver detta finns ett äldre nät som ägs av Fortum Exergi AB. Kommunens fjärrvärmenätet är inte sammankopplat med andra nät i regionen.

Värmeproduktionen är spridd i flera mindre värmeverk och panncentraler som exempelvis PC Galten, PC Farmen, PC City och PC Åva. Fortums värmeproduktion använder i huvudsak bioolja och för Eon/TMAB är bränslena till huvuddelen träbränslen.

Med den planerade expansionen i kommunen förväntas fjärrvärmebehovet öka med 50-100 %. Kommunen växer snabbt och byggplanerna är betydligt mer omfattande nu än när beslutet om att TMAB skulle bygga ut fjärrvärmerna i Täby. För att klara den förväntade efterfrågan av fjärrvärme de kommande åren måste tillförseln av värme ökas kraftigt med ny produktion eller import via annat nät. Dagens produktion räcker för de närmaste årens bostadsutbyggnad. Fjärrvärmeätet



är utbyggt till stora delar av stadskärnan och möjlighet till anslutningar kommer att skapas när ny bebyggelse tillkommer. Dock behöver det framtida kapacitetsbehovet lösas med utökade eller nya anläggningar för fjärrvärmeproduktion.

Elnätet består av hög-, mellan- och lågspänningsnät, antingen som luftledningar eller markkabel. Elnätet är lokalt högt belastat och åtgärder krävs för att klara den framtida ökade efterfrågan av elkraft. Ellevio som ansvarar för elförsörjningen i Täby planerar för flera fördelningsstationer i kommunen. Vattenfall som ansvarar för det överliggande regionala elnätet kommer också att behöva förstärka sin distribution för att möjliggöra en expansion.

I arbetet med att effektivisera och modernisera elnätet ligger också att höja spänningsnivån i delar av nätet vilket ökar kapaciteten. Även större reinvesteringar i den lokala distributionen kommer att genomföras, exempelvis i Täby Kyrkby.

En solkarta som visar energipotential för tak i kommunen finns för befintlig bebyggelse i syfte 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 förväntas öka i takt med att stadskärnan och övriga delar i kommunen växer. Ledningar för el, fjärrvärme och fiber med mera förväntas främst gå i det allmänna gatunätet.

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. Stationer inhysta i byggnader kan bli aktuellt då plats för friliggande stationer är svåråtkomlig i en tät stadsmiljö. Stationerna måste placeras för att ej svämmas över vid höga vattenstånd.

Det är viktigt att i god tid bestämma uppvärmningssätt vid exploateringar så att elnätet kan anpassas redan på

planeringsstadiet. Även installation av solceller, solfångare och laddningsinfrastruktur påverkar elnätets utformning. Fjärrvärme kommer att erbjudas inom stadskärnan.

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. Inom stadskärnan 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. Här kan lokala fjärrkylanät vara en del i arbetet
- Kartlägg befintlig underjordisk infrastruktur i tidigt skede vid stadsutveckling för att minimera behov av kostsamma ledningsomläggningar
- Bestäm uppvärmningssätt i tidigt skede vid exploateringar
- Beakta i planeringen byggnaders orientering i terrängen för att reducera energianvändningen och optimera aktiv och passiv tillvaratagande av solenergi
- Upprätta plan för utbyggnad av fjärrvärmenät inklusive nya anläggningar för fjärrvärmeproduktion.

Informationsteknik

Nuläge

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 fiber. Fibernätet har en relativ god täckning idag men kan förbättras. Då telefoni, TV och internettjänster kommer via samma överföring så förutsätter det en datakommunikation av god kvalitet och med hög kapacitet vilket i de flesta fall kräver att en fiberanslutning finns. Datakommunikation av god kvalitet är också en förutsättning för att kunna använda offentliga förvaltningars e-tjänster.

Utveckling

Kommunens invånare förväntar sig en god mobiltäckning i kommunen vilket blir viktigare för varje år då fler dagliga ärenden görs via smartphones. Efterfrågad kapacitet har ökat med 50-100% per år de senaste åren och fortsätter öka. Här behöver kommunen ta fram en process för att bereda plats åt nödvändig utbyggnad på ett sätt som skapar minsta möjliga olägenheter för invånarna och miljön.

Riktlinjer för fortsatt planering

- Samförläggning av kanalisation för fiber görs i samband med grävning för andra ledningslag, exempel fjärrvärme, el och vatten och avlopp.
- Sträva efter god mobiltäckning och goda kommunikationsmöjligheter i kommunen och stadskärnan. Inriktningen för mobilmaster och antenner behöver tas fram.

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 bakgrunds nivåerna. I Täby stadskärna ska tillkommande bebyggelse vara hälsosam och bestå av miljövärderade och hälsosamma material. Befintliga föroreningar ska saneras i takt med att stadskärnan utvecklas med fler bostäder och mer så kallad känslig bebyggelse. Hänsyn ska tas till framtida klimatförändringar för att bedöma risken av spridning av miljö- och hälsofarliga ämnen.

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.

Vid anläggning av nya konstgräsplaner ska försiktighetsåtgärder åtas för att undvika att gummi- och plastgranulater hamnar i spillvattennätet.

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
- En riskbedömning med platsspecifika riktvärden ska tas fram vid större saneringsarbeten, för att undvika risk för spridning av föroreningar till omgivningen, resurskrävande åtgärder samt orsaka stor klimatpåverkan från transporter

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 rådande riktvärden för trafikbuller inte överskridas. Planering ska ske så att bullerexponering hanteras på bästa möjliga sätt vid nybyggnation.

Buller från vägar kan minskas genom en prioritering av gående-, cyklister och kollektivtrafik, hastighetsåtgärder, tystare vägbeläggningar samt elbilar och andra

tekniska lösningar. Bostadsbebyggelse ska planeras för goda ljudmiljöer i förhållande till E18, Roslagsbanan och 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. Det upplevda bullret kan även minskas med hjälp av gröna växtridåer mot trafikerad väg, inslag av andra ljudkällor som t ex fågelkvitter eller fontäner på allmän platsmark.

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.

Vid planering av förskolegårdar och skolgårdar ska hänsyn tas vid utformning och placering för att minimera bullerpåverkan.









Riktlinjer för fortsatt planering

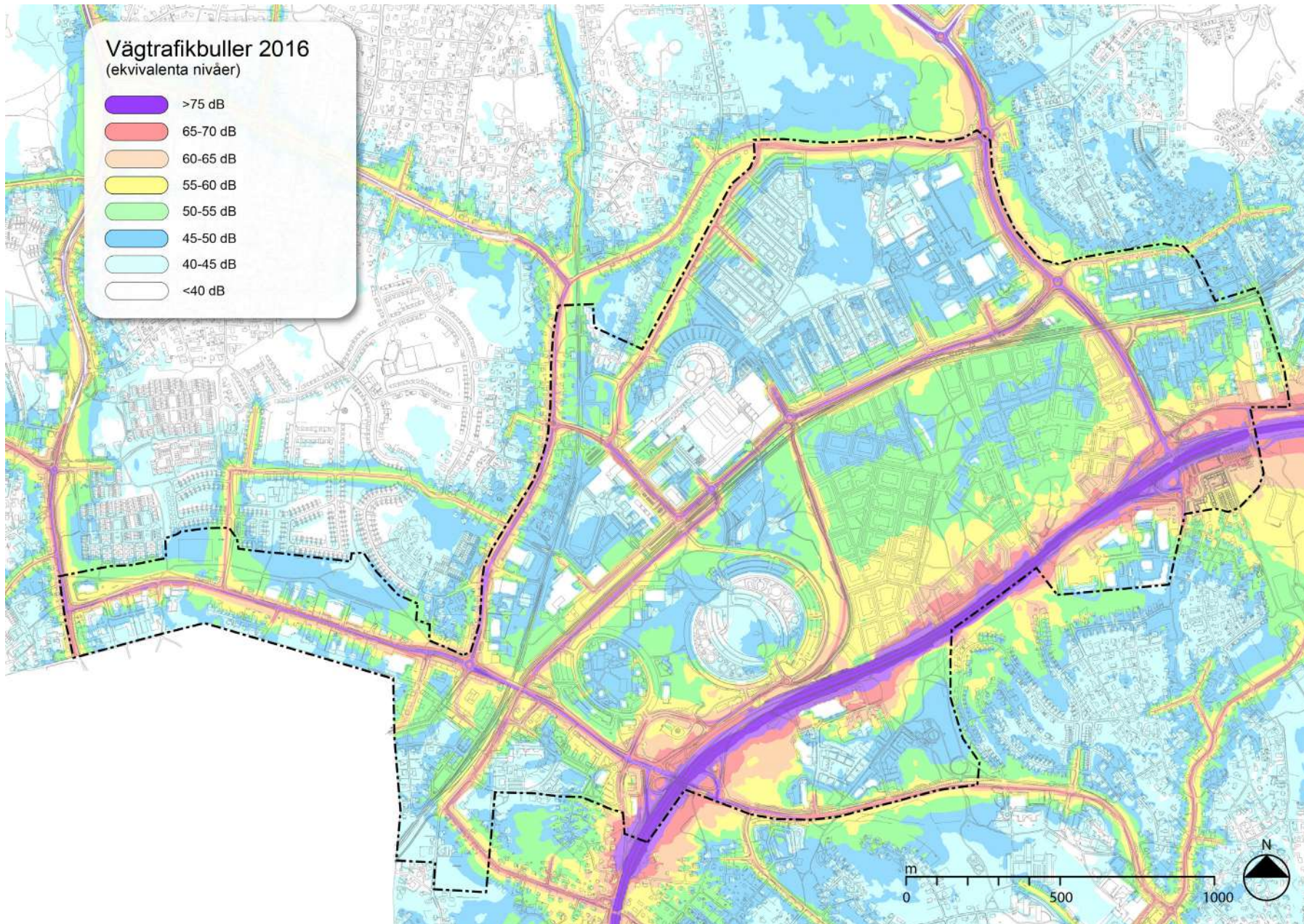
- En bullerutredning ska genomföras tidigt i detaljplaneprocessen och uppdateras vartefter det sker förändringar i planen.
- Ny bebyggelse ska anpassas för att inte försämra bullersituationen för befintliga bostäder, om möjligt ska ny bebyggelse planeras för att ge befintliga bostäder en bättre bullersituation än idag
- Särskild hänsyn ska tas vid planering av skol- och förskolegårdar så att ytor för lek, rekreation och pedagogisk verksamhet har goda ljudmiljöer



Spårmåra bullerskärmar vid Tibble station

Vägtrafikbuller 2016
(ekvivalenta nivåer)

-  >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 nationella miljö kvalitetsnormer och miljö kvalitetsmål för luft. I stadskärnan uppnås generellt så- väl miljö kvalitetsnormer och miljö kvalitetsmål för luft vad gäller kvävedioxid och partiklar. Dock överskrider 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. Genom att utnyttja ekosystemtjänster som luftrening och bullerdämpning kan

stadsgrönskan bidra till förbättrad livsmiljö för de boende. Genom kommunens krav på att följa luftkvalitetsförordningen, miljö kvalitetsnormen (MKN) om god luftkvalitetstatus, skall varje ny detaljplan utredas med avseende på uppfyllelsen av MKN. Luftkvaliteten kommer att utredas vidare i kommande detaljplaner allt eftersom stadskärnan förtätas. Vid förtätning kommer fler personer exponeras för luftföroreningar. 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. Det är därför av största vikt att beakta placering av barns miljöer i stadskärnan, planera för begränsad biltrafik inom dessa miljöer samt bygga ut infrastruktur för hållbara trafikslag inom hela stadskärnan.



Riktlinjer för fortsatt planering

- Luftkvaliteten ska utredas vid särskilt trafikerade vägar samt när tät stadsbygd planeras
- Barns miljöer i stadskärnan ska planeras så att låga luftförorenings- och bullernivåer uppnås (se även riktlinjer för Barns platser)
- Åtgärder för att förbättra luftkvaliteten i planområdet ska vidtas, exempelvis genom ökat fokus på hållbara transportslag, gång- och cykelbanor, fler laddstolpar för elbilar samt väl integrerad grönska i och kring gaturummen för god filtrering av partiklar genom lövverk

Geoteknik

Nuläge

Stor del av marken i området för den fördjupade översiktsplanen består av fyllnadsmassor ovan berg, postglacial lera eller sandig morän. Fyllnadsmassor kan historisk innehålla föroreningar och bör i varje ny detaljplan undersökas med avseende på miljö- och hälsofarliga ämnen, se vidare under rubrik Giftfri miljö.

Stabiliteten i marken beror på markens lutning, jordart och grundvattennivåer, eller vattenmättnadsgrad. Flera svenska myndigheter, såsom Statens geotekniska institut (SGI), Sveriges geologiska undersökning (SGU), Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB), Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut (SMHI) samt Lantmäteriet (LM) har tagit fram kartunderlag som kan användas i planeringen för att analysera förutsättningar för ras, skred och erosion.

Inga områden inom stadskärnan har i dagsläget eller i en framtid med förändrat klimat (höjda grundvattennivåer), identifierats som potentiell risk för ras, skred eller erosion (Klimatanpassningsplan Täby kommun, SWECO 2016).

Utveckling

Inom varje detaljplan undersöks de geotekniska förutsättningarna för att kunna planera för ny bebyggelse och eventuella behov av tekniska lösningar och skyddsåtgärder. I takt med ny planläggning i området och ett förändrat klimat kan förutsättningarna för ras och skred komma att ändras, varför det är fortsatt viktigt att undersöka riskerna inom planen och planens påverkan på omgivningen.

Även grundvattennivåer kan komma att

förändras i och med ny bebyggelse och ett förändrat klimat och påverka spridningen av markföroreningar mellan marklager och till grundvattnet, se under rubrik Grundvatten.

Riktlinjer för fortsatt planering

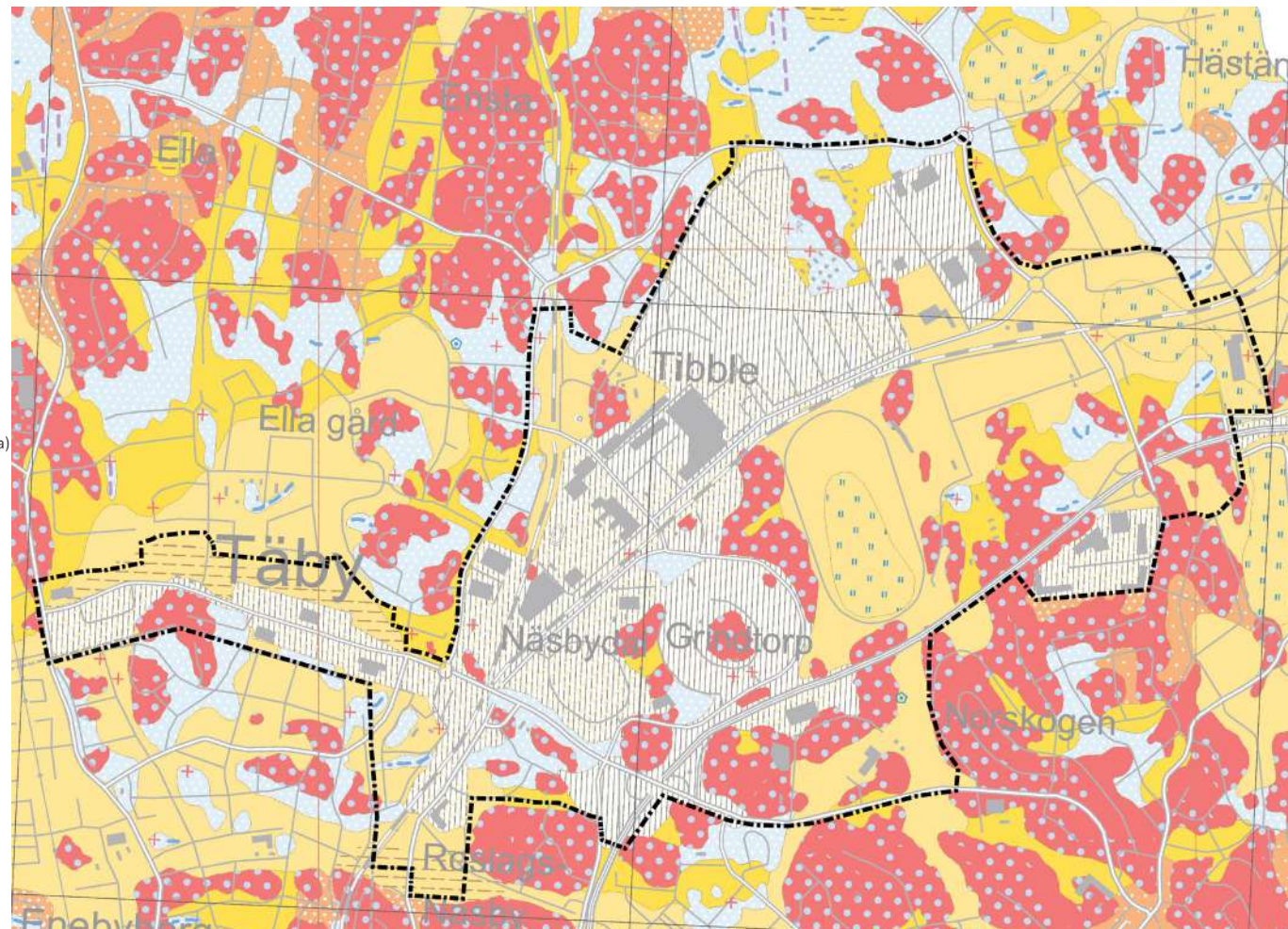
- De geotekniska förutsättningarna utreds inom varje ny detaljplan. Hänsyn ska tas till eventuella förändringar till följd av klimatförändringar



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 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, skolkuster, 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

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.

Genomförda utredningar och analyser:

- Miljö- och hälsostörande verksamheter i området för Täbys stadskärna (Sweco 2016)

Utveckling

Drivmedelstationer och panncentraler med leveranser av farligt gods kan vara svåra att kombinera med tät stadsbebyggelse. Drivmedelstationer bör omlokaliseras till mark längs med E18. Bussdepån vid Åkerby verksamhetsområde bör relokaliseras för att möjliggöra en utveckling av området, alternativt ges ny utformning.

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. Inom ett avstånd på 40 meter från E18 rekommenderas ingen sammanhängande bebyggelse.

Enligt Länsstyrelsens riktlinjer ska det finnas en bebyggelsefri zon på minst 25 meter från järnväg, mätt från spårmittpunkt. Roslagsbanan skiljer sig dock från majoriteten av järnvägarna i och med att den är smalspårig och har en maxhastighet på 80 km/h. Det kan därför vara möjligt att minska skyddsavståndet om kommande utredningar visar att risknivån är låg alternativt om Roslagsbanan förses med kompletterande riskreducerande åtgärder.

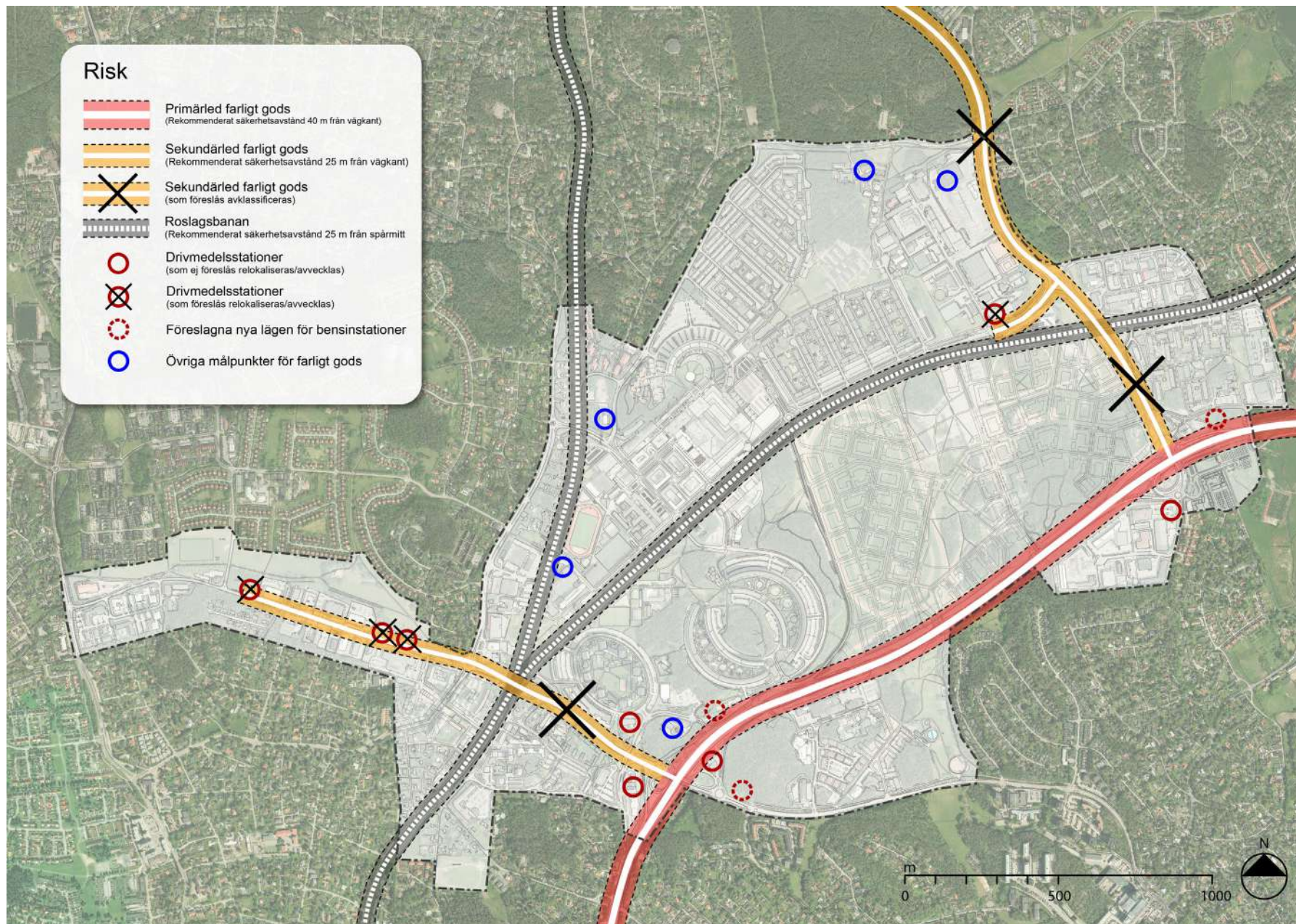
Riktlinjer för fortsatt planering

- Ta fram en strategi för omlokalisering av befintliga och framtida hälsostörande verksamheter i kommunen
 - Se över Enhagsvägens och Bergtorpsvägens 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



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)
-  Drivmedelsstationer
(som ej föreslås relocaliseras/avvecklas)
-  Drivmedelsstationer
(som föreslås relocaliseras/avvecklas)
-  Föreslagna nya lägen för bensinstationer
-  Övriga målpunkter för farligt gods



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 stadskärna är:

- Utvecklingen av nordostsektorns regionala stadskärna 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 stadskärna. Utveckling i den regionala stadskärnan, 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.

Utvecklat transportsystem mellan stadskärnan och övriga norra regionalhalvan, såsom Kista-Sollentuna-Häggvik och Solna, är en mellankommunal fråga med betydelse för regionens möjligheter till en hållbar utveckling och önskvärd flerkärnig struktur som också ger förutsättningar för ytterligare bostadsutveckling i stadskärnan och i det kommunikationsstråk som binder samman de regionala stadskärnorna.

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, som även påbörjat arbete med att ta fram en ny gemensam avfallsplan.

Även masshantering och täktverksamhet och de transporter de genererar är en mellankommunal och delregional fråga som behöver uppmärksammas och samordnas när kommunerna inom Stockholm Nordost växer och bygger ut.



Stockholms läns landsting

Riksintressen

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

Roslagsbanan

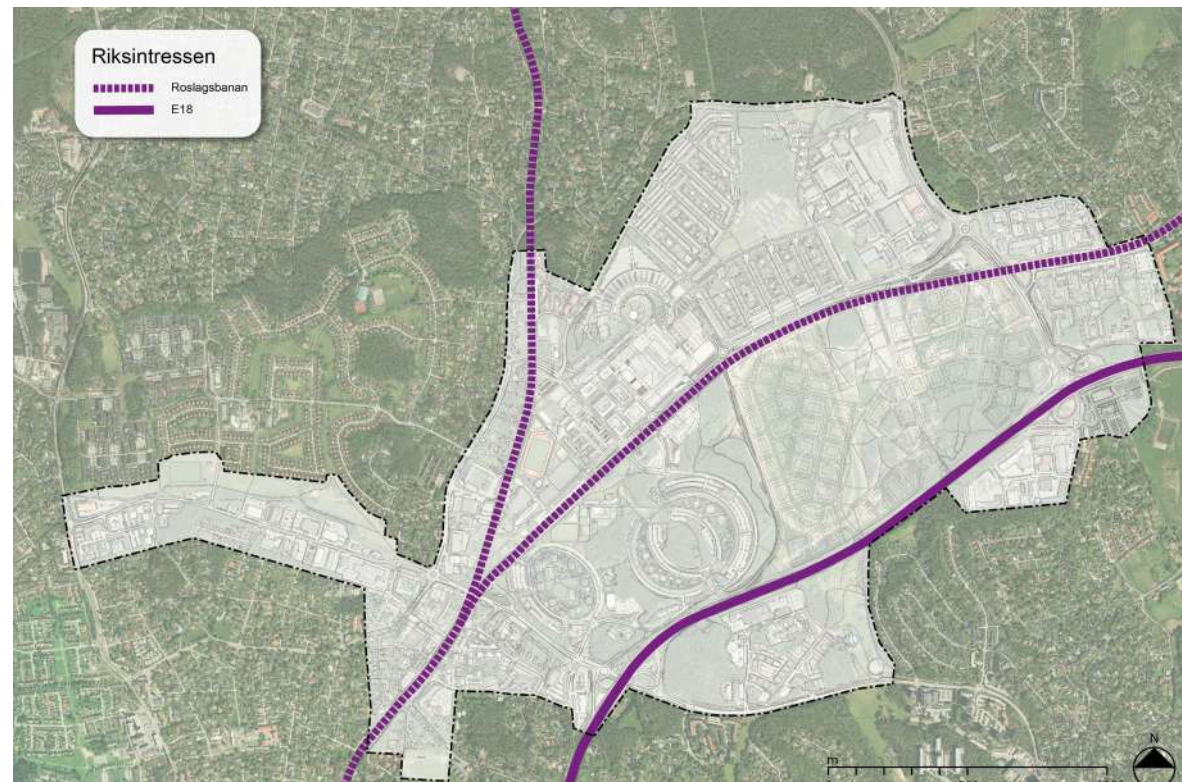
Roslagsbanan går genom stadskärnan med Kårsta- respektive Österskärslinjen. Fyra av Roslagsbanans totalt 38 stationer ligger inom Täby stadskärna. Roslagsbanan har preciserats som riksintresse för kommunikationer, senast genom Trafikverkets beslut 2013-02-20. Roslagsbanan ska skyddas mot åtgärder som 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 åtta tåg per timme på respektive linje, d v s i genomsnitt

10-minutersintervall vid Täby centrum och vid Roslags-Näsby 5-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 eller över banan kommer att behövas för att understödja enklare och tryggare rörelser mellan stadskärnans olika områden.

Inom planens tidshorisont (år 2050) finns behov av att utreda åtgärder för att minska barriärefekterna av Roslagsbanans Österskärslinje genom Täby kommun.

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. E18 är klassificerad som primär transportled för farligt gods. 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 trafikeras av stombusstrafik mellan nordostsektorn och Stockholm, med bussar från Vallentuna, Vaxholm, Norrtälje och Österskär. Separata kollektivkörfält finns på hela sträckan genom stadskärnan. Trafikverket har utrett möjligheten till att bredda kollektivtrafikkörfälten och dessa kommer att byggas mellan Danderyds kyrka och Arninge.

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, vilka behöver utredas mer detaljerat i efterföljande planering.

Intill E18 finns behov av att i efterföljande planering ta hänsyn till ytor som kan behövas för framtida ombyggnationer av riksintresset.

Täbys grannkommun Danderyd utreder en tunnelförläggning av E18 med mynning strax söder om kommungränsen till Täby och Lahäll och omfattande stadsutveckling i det centrala stråket där E18 går idag.

Inom planens tidshorisont (år 2050) finns behov av att utreda E18:s utformning och läge genom Täby kommun.

Genomförda utredningar och analyser:

- Tunnelförläggning E18 – Förstudie (ÅF, 2016)
- Roslagsbanans upphöjning genom Täby stadskärna (ÅF 2017)



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 dock 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.

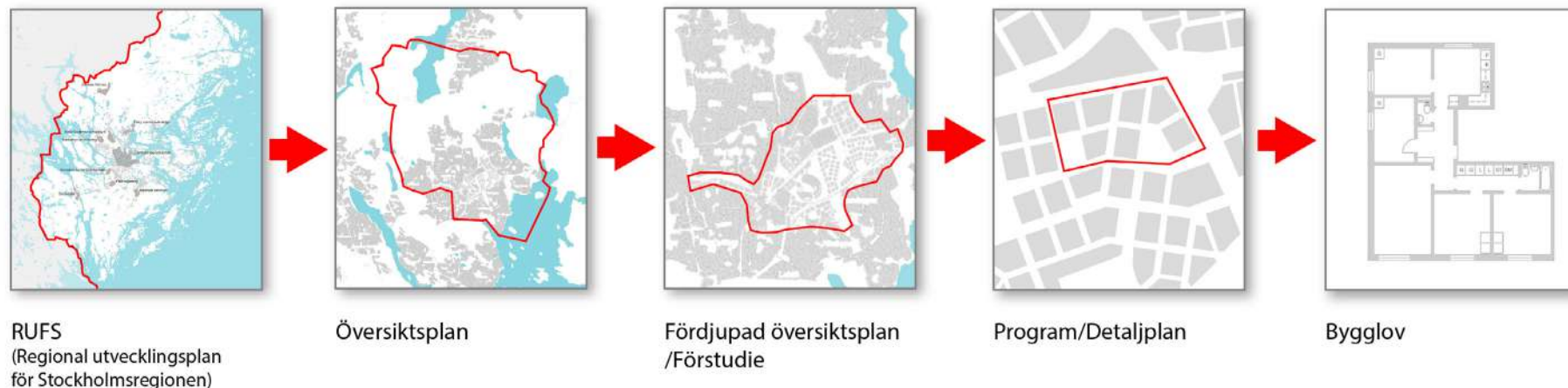
Att växa innebär utmaningar och möjligheter. Nya invånare i staden ger kommunen ökade skatteintäkter. Nya invånare genererar också behov av investeringar i ny infrastruktur som vatten- och avlopp, gator, skolor och förskolor.

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 delar 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-, avlopps- och energi-infrastrukturen eller i skolor, förskolor, idrotts- och fritidsanläggningar etc. Kommunen arbetar därför kontinuerligt med att uppdatera prognoser och lokalförsörjningsplanen.

En samhällsekonomisk analys har genomförts av PWC. Analysen har beaktat intäkter i form av framför allt markförsäljningar och ökade skatteintäkter samt investeringar i bland



annat kommunal teknisk infrastruktur och kommunala välfärdstjänster.

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 utveckling enligt planförslaget sker.

En växande befolkning kan därför ses som en förutsättning för att upprätthålla offentlig service och investeringar i kommunen.

Planläggning och utbyggnad

Fördjupningen av översiktsplanen anger kommunens långsiktiga inriktning för användning av mark och vatten.

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.

Initiativ till planläggning och utbyggnad

Inom stora delar av stadskärnan är den föreslagna kompletteringsbebyggelsen beroende av privata fastighetsägares initiativ och genomförande. Initiativ till planändring tas av enskilda fastighetsägare eller flera fastighetsägare tillsammans.

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. Att omvandla de större vägarna för ökad framkomlighet för hållbara trafikslag är också potentiellt mycket kostsamma investeringar som samtidigt är avgörande för att skapa en hållbar stadskärna och en fungerande stadsmiljö.

Utbyggnadsordning

Ungefärlig utbyggnadsordning redovisas i *Kommunens riktlinjer för bostadsförsörjning* som kommer att revideras löpande vid behov. Utbyggnaden av bostäder behöver koordineras med utbyggnad av offentlig service, infrastruktur och teknisk försörjning.

Det är ofta branschens aktörer, och inte kommunen, som efter marknadsbedömningar avgör när ett genomförande kommer tillstånd. För mark som kommunen äger, beslutar kommunen om vilka projekt som ska startas. Efterfrågan på bostäder och lokaler samt lämplig mark för byggande vid olika tidpunkter påverkar också utbyggnadsordningen.

Kollektivtrafiknära lägen och Sverigeförhandlingen

Utbyggnaden av stadskärnan beror på konjunkturläge och andra ekonomiska faktorer. Bostäder som ska finansiera 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 850 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 österut, med utbyggnad efter 2035.

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 är ett exempel som 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 blandad stadsdel med bostäder och arbetsplatser som 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 studerar såväl planinnehåll som genomförandetekniska svårigheter och genomförandeekonomi.

Genomförandeaftal

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 arbetsätt

En av de viktigaste förutsättningarna för ett lyckat projekt är samverkan och delaktighet vilket ska genomsyra hela processen. Alla aktörer delar med sig, är innovativa och samarbetar för bästa lösning, i planering och genomförande.

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.

Utbyggnad av byggnader för kommunala välfärdstjänster kan ske både i egen och privat regi. Målsättningen ska vara att åstadkomma god kvalitet avseende lokalutförande 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.



Utveckling av delområden och vägar

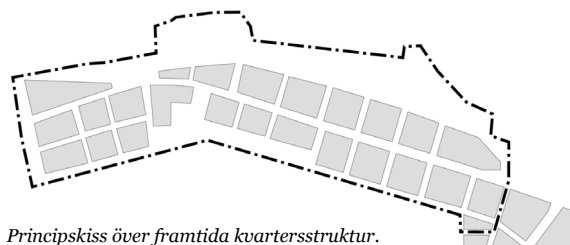
I detta kapitel konkretiseras den önskade utvecklingen för stadskärnans 15 olika delområden samt Roslagsbanan och E18. För att genomföra en utveckling av vissa områden krävs ibland åtgärder innan planläggning och utbyggnad kan påbörjas, vilka presenteras under rubriken Genomförande under varje delområde.

I den fortsatta planeringen och i samband med detaljplaner och program kan det behövas fördjupade studier och utredningar inom specifika områden.

1. Enhagsvägen

Nuläge

Längs Enhagsvägen finns huvudsakligen verksamheter med bland annat handel, restaurang, kontor, skolor och förskolor. Enhagsvägen är en viktig länk mellan stadskärnan och västra Täby med



Principskiss över framtida kvartersstruktur.

flera busslinjer och höga trafikflöden i rusningstrafik. De drivmedelsstationer som finns här medför att den östra delen av Enhagsvägen är sekundärled för farligt gods. Norr om verksamhetsområdet ligger Enhagsparken som innehåller fotbollsplan, lekpark och pulkabacke och fyller en viktig funktion som grön länk mellan stadskärnan och Rösjökilen.

Utveckling

Enhagsvägen kan på sikt omvandlas till en stadsgata med reserverad yta för kollektivtrafik, nytt cykelstråk och breddade trottoarer samt bevarade körfält för enbart biltrafik. Vägen kommer fortsättningsvis utgöra en viktig länk mellan västra delen av Täby och stadskärnan samt till E18, och ska utvecklas med kollektivtrafik med god framkomlighet samtidigt som biltrafikens framkomlighet ska värnas. Vägen utgör ett möjligt stråk för tvärgående kapacitetsstark kollektivtrafik västerut för att förbinda Täby stadskärna med Kista-Sollentuna-Häggvik och ytor för denna ska reserveras i kommande planering.

Kollektivtrafiken längs Enhagsvägen behöver utvecklas i takt med stadskärnan, speciellt den lokala busstrafiken mellan Skarpäng och Roslags-Näsby, där det finns behov redan idag. Kollektivtrafiken kan angöra en föreslagen

bytespunkt vid Roslags-Näsby station. Ett huvudcykelstråk kan anläggas på södra sidan av gatan och knyta samman det regionala cykelstråket längs Täbyvägen med ett framtida snabbcykelstråk vid Roslags-Näsby station.

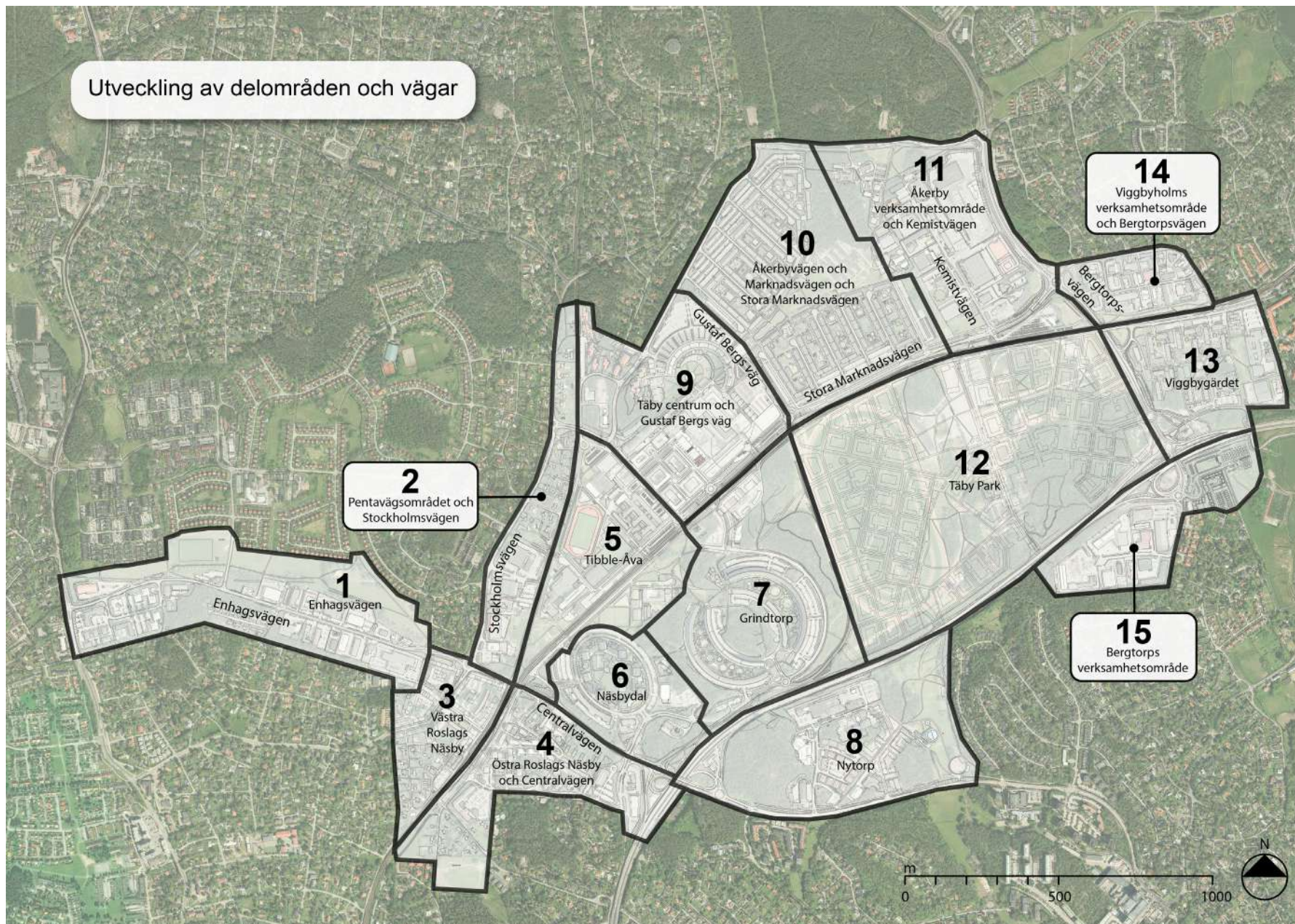
Området kan på sikt kompletteras med en mer blandad stadsbebyggelse med såväl kontor och verksamheter som bostäder. Mot kommungränsen bör skalans på den tillkommande bebyggelsen anpassas till Enebybergs villaområde. Antalet arbetstillfällen inom området ska öka jämfört med idag, vilket främst uppnås genom att ge mer plats åt verksamheter med många arbetstillfällen per yta. Närheten till Enhagsparken och kollektivtrafik gör att området lämpar sig för etablering av en ny grundskola och minst en ny förskola.

Enhagsparkens rekreativa och biologiska värdena ska stärkas genom att utveckla ekosystemtjänsterna i parken och värna kopplingen till den regionala grönstrukturen. I parkens östra del föreslås en dagvattendamm för att hantera ökade regnmängder i framtiden

Vägledning för genomförande

- Planera för omlokalisering av de drivmedelsstationer som idag ligger längs med vägen. Detta för att få till stånd en

Utveckling av delområden och vägar



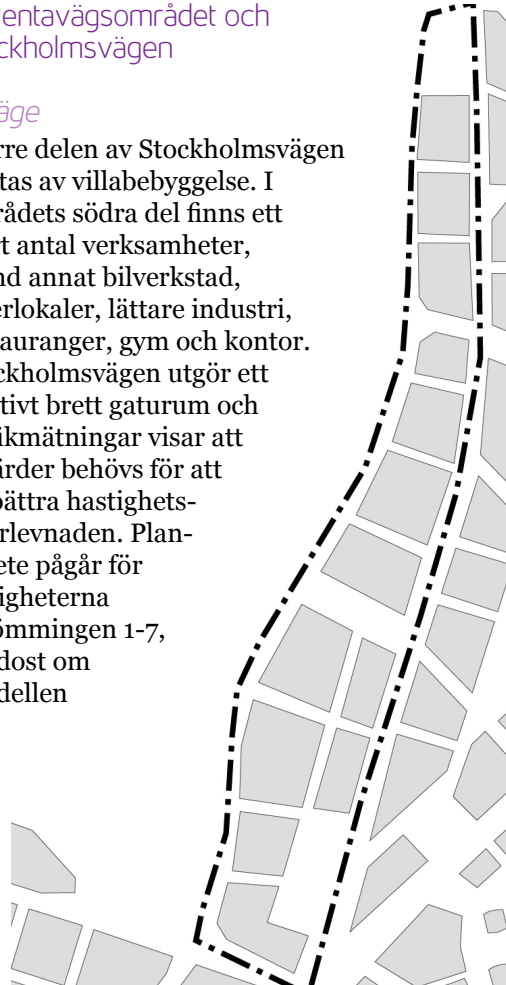
avklassificering av Enhagsvägen som en sekundärled för farligt gods.

- Bebyggelseutvecklingen bör ske i samspel med en eventuell förhandling om medfinansiering för investering i kapacitetsstark kollektivtrafik västerut.
- Komplettera området med yteffektiva arbetsplatser, offentlig service och bostäder.
- Öka antalet arbetstillfällen.
- Säkerställ god framkomlighet för kollektivtrafik, enligt genomförd ytstudie för spår- och busstrafik (Norconsult 2018) vid planering av den nya gatans utformning.
- Utveckla och stärk Enhagsparken som stadsdelspark och som grön länk till Rösjökilen.

2. Pentavägsområdet och Stockholmsvägen

Nuläge

Större delen av Stockholmsvägen kantas av villabebyggelse. I områdets södra del finns ett stort antal verksamheter, bland annat bilverkstad, lagerlokaler, lättare industri, restauranger, gym och kontor. Stockholmsvägen utgör ett relativt brett gaturum och trafikmätningar visar att åtgärder behövs för att förbättra hastighets- efterlevnaden. Planarbete pågår för fastigheterna Strömningen 1-7, nordost om rondellen



Principskiss över framtida kvartersstruktur

Stockholmsvägen-Attundavägen, och planläggning för Pentavägens verksamhetsområde kommer att startas inom kort.

Utveckling

Stockholmsvägen kommer fortsättningsvis utgöra en viktig infart till Täby centrum och till bostadsområdena väster om Täby centrum. Stockholmsvägen föreslås omvandlas för att tillskapa reserverad yta för kollektivtrafik, ny cykelbana och breddade trottoarer. Ytan för kollektivtrafik kan nyttjas av lokalbussar, stombussar och en eventuell tvärförbindelse västerut. Vägens barriäreffekt kan minskas genom att fler platser skapas där gående och cyklister kan korsa gatan.

Närheten till Roslagsbanans stationer, Täby C och den kommande expansionen i Tibble-Åvatriangeln gör detta område till ett mycket attraktivt läge för arbetsplatser i stadskärnan. Den framtida kopplingen till Arlanda stärker detta ytterligare. Planläggning inom området bör därför resultera i fler arbetstillfällen jämfört med idag och möjligheten att bevara befintliga kontorshus bör ses över när området planläggs.

Det är viktigt att passager över och under Roslagsbanans Kårstagen utformas med trygghet och orienterbarhet i fokus. De bör

breddas och platsbildningar kan skapas i anslutning till dessa för att öka tryggheten. Möjligheten att utveckla passagerna mot Tibble-Åvatriangeln för fler trafikslag bör studeras.

På lång sikt är det möjligt att stadsutveckling fortsätter även väster om Stockholmsvägen.

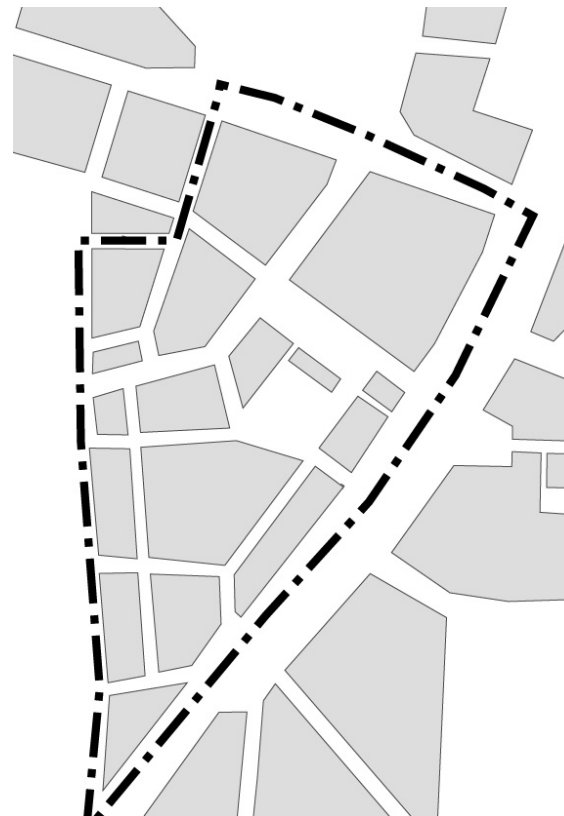
Vägledning för genomförande

- Reservera yta för kollektivtrafik, cykelbana och breddade trottoarer vid framtida ombyggnation av Stockholmsvägen.
- Öka antalet arbetstillfällen.
- Villabebyggelsen kan omvandlas till stadsbebyggelse om intresse finns hos fastighetsägarna.
- Säkerställ trygga och gena passager över och under Roslagsbanans Kårstagren.
- Planera för gröna stråk som sammanbinder området med Ella Gård/Enhagsparken och Tibble-Åvatriangeln.
- Studera möjligheten att bevara befintliga kontorshus för att behålla arbetsplatser inom området vid planläggning.

3. Västra Roslags Näsby

Nuläge

Under 2018 antogs en ny detaljplan för Roslags-Näsby vilket innebär att en ny stadsdel



Principskiss över framtida kvartersstruktur

möjliggörs med hög täthet i ett av kommunens bästa kollektivtrafiklägen. Här planeras för ca 1400 bostäder, förskola, gymnasieskola och handel i bottenvåningarna. Söder om den nya stadsdelen ligger ett villaområde med ett tjugotal villor inom Täby kommun.

Utveckling

På sikt kan Roslags-Näsby utvecklas ytterligare, om intresse finns hos fastighetsägarna i villabebyggelsen i områdets södra del. Tonvikten bör i denna bebyggelse ligga på bostäder men butiker bör finnas i bottenvåningarna i strategiska lägen samt möjlighet till kontor och andra verksamheter närmast stationen. Området är utpekad som känsligt inför förändring enligt genomförd kulturvärdesanalys (se kapitel *Kulturmiljö* för mer information) varför möjligheten att bevara vissa objekt bör ses över vid en eventuell utveckling av villabebyggelsen.

Roslags-Näsby stations nya utformning möjliggör en förlängning av perrongerna till Centralbron. Här kan en effektiv bytespunkt skapas som möjliggör byten mellan Roslagsbanan, lokalbussar och stombussar. Bytespunkten bör utformas för att på lång sikt möjliggöra att regional kollektivtrafik västerut kan angöra denna bytespunkt. 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, parker och bostadsgårdar med höga rekreativa och biologiska värden.



Vägledning för genomförande

- Villabebyggelsen kan omvandlas till stadsbebyggelse om intresse finns hos fastighetsägarna.
- Planera för en bytespunkt mellan lokal och regional kollektivtrafik på Centralbron vid Roslags Näsby station.

4. Östra Roslags Näsby och Centralvägen

Nuläge

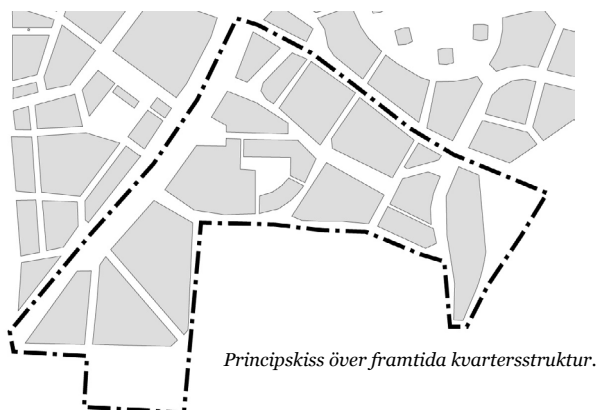
Östra Roslags-Näsby består av blandad bebyggelse med handel, kontor, bostäder, förskola, skola, hotell och kyrka. Bebyggelsen är blandad; punkthus från 50-talet, kvarter från 2000-talet samt villabebyggelse där olika tidsepoker finns representerade. Centralvägen är en viktig infart till stadskärnan från E18. Byggnation av nya bostäder pågår på fastigheten Sågtorp 5, detaljplanearbete pågår för nya bostäder och arbetstillfällen för fastigheten Sågtorp 2 och flera positiva planbesked finns för bostäder inom delområdet. Det finns politiskt uppdrag att upprätta ett program för hela området.

Utveckling

Det goda kollektivtrafiknätet och närheten till E18 motiverar en komplettering av området med ny blandad stadsbebyggelse som innehåller en relativt hög andel arbetstillfällen, men också bostäder och offentlig service. Ny bebyggelse bör uppföras för att stärka och förtydliga rörelsestråken för fotgängare och cyklister, exempelvis mellan kollektivtrafiknoderna Roslags-Näsby station och Roslags-Näsby trafikplats.

Centralvägen kommer fortsättningsvis utgöra

en viktig del av huvudvägnätet i stadskärnan och kan utvecklas, med bebyggelse på båda sidor. Med en ny bytespunkt vid Roslags-Näsby station blir Centralvägen en viktig gata för kollektivtrafiken och kan i framtiden trafikeras av regional kapacitetsstark kollektivtrafik västerut, och ytor för kollektivtrafiken behöver reserveras. Planering som berör Centralvägen ska utgå från genomförd ytstudie för spårtrafik och busstrafik i stråket Enhagsvägen-Centralvägen. Gaturummets utformning är beroende på utformning av bytespunkten vid Roslags-Näsby, eftersom den påverkar kollektivtrafikens placering i gaturummet. Gående och cyklister behöver förbättrad infrastruktur genom cykelbana och breddade gångbanor. Centralvägen behöver



utvecklas med fler och förbättrade passager för gående och cyklister. Omvandlingen av vägen förutsätter att Centralvägen avklassificeras som sekundär transportled för farligt gods. Ett gång- och cykelstråk från Mosstorpsparken under Roslagsbanan med anslutning till Gethagsvägen i Danderyds kommun bör utredas för att skapa ett 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 åtgärdsförslag i kapitel Klimatanpassning.

Vägledning för genomförande

- Prioritera fickparker, stora bostadsgårdar och andra gröna inslag i ny bebyggelse då brist på tillgång till parker råder inom området.
- Centralvägens avklassificering som transportled för farligt gods är en viktig förutsättning vid planläggning av området.
- Villabebyggelsen i områdets södra del kan omvandlas till stadsbebyggelse om intresse finns hos fastighetsägarna.



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 Rösjökilen och kopplingen mot Stora Värtan.

5. Tibble-Åvatriangeln

Nuläge

Här finns idag två stora gymnasieskolor, en grundskola, Tibble kyrka samt kommunens största sportanläggningar med Tibblevallen, Tibble sportcenter och Tibble ishall.

Området fyller en viktig funktion som central mötesplats med mycket god tillgänglighet med kollektivtrafik. En arkitektävling för området utlystes under 2018 med syfte att erhålla en framtida strukturplan för området och ett vinnande tävlingsförslag korades i november 2018.

Utveckling

Den genomförda arkitektävlingen pekar på en kraftig utveckling av området. Här skapas en karaktärsfull och väl gestaltad del av Täby stadskärna där märkesbyggnader och offentliga rum av högsta arkitektoniska klass bidrar till att ge området en stark identitet.

Det är av stor vikt för att uppnå målet om en levande stadskärna att det inom detta område skapas en hög koncentration av arbetsplatser. Det goda kollektivtrafikläget skapar närhet till regionen, och på sikt Arlanda, vilket motiverar en hög exploatering. Områdets centrala läge gör det till navet i stadskärnan och här kan

ett kluster för näringsliv skapas med tusentals arbetstillfällen. I kombination med utökade grund- och gymnasieskolor samt möjlighet för högre utbildning skapas en plats där innovation och entreprenörskap blir ledorden. Detta stärker Täby centrum – Arninge som en regional stadskärna.

Näringslivets utveckling kan i sin tur ge ringar på vattnet för angränsande stadsdelar, varför det är strategiskt viktigt att lyckas skapa en kritisk massa för näringslivet här, som sedan kan växa vidare ut i stadskärnan.

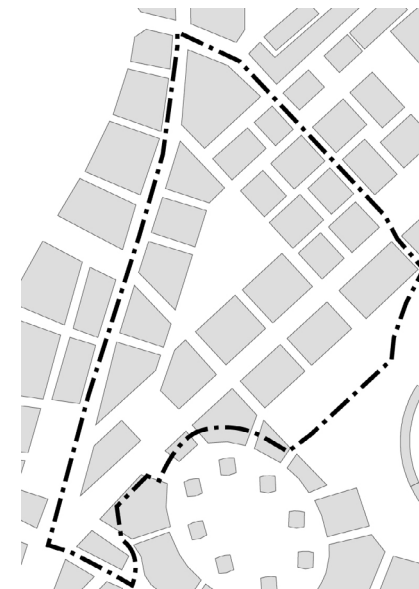
Centralt i området föreslås en stadsdelspark som med gröna och urbana stråk kopplar an till angränsande stadsdelar; Pentavägsområdet, Täby centrum, Näsbydal och Grindtorp samt Roslags Näsby. De offentliga miljöerna ska hålla en hög kvalitet med ytor för spontanidrott, lek och avkoppling samt möjlighet för dagvattenhantering och åtgärder som stärker de biologiska spridningsambanden. De gröna och urbana stråken ska binda samman stadsdelen med övriga stadskärnan.

Stadsdelen blir en viktig mötesplats för kultur- och idrottsaktiviteter och nya lokaler och ytor inomhus och utomhus föreslås.

Även bostäder kan uppföras inom stadsdelen.

Vägledning för genomförande

- Prioritera ytor för näringslivets utveckling
- Planera yteffektivt för att inrymma arbetsplatser, skolor, kultur-verksamheter, sportfunktioner, bostäder och attraktiva offentliga rum
- Planera för åtgärder som överbygger barriärerna och kopplar samman stadsdelen med övriga stadskärnan



Principskiss över framtida kvartersstruktur.

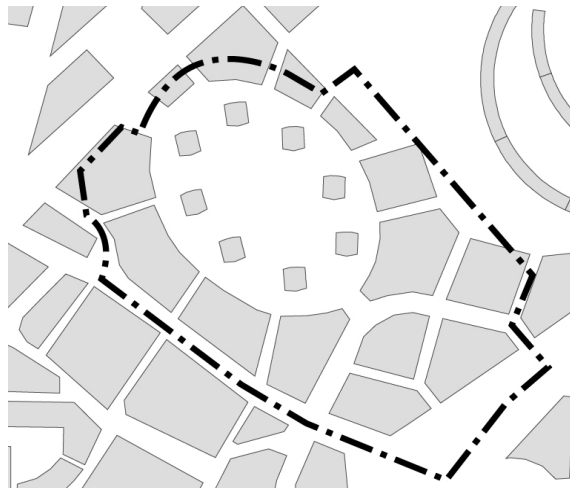
6. Näsbydal

Nuläge

Näsbydal domineras av storskalig modernistisk bostadsbebyggelse från 1960-talet med stora markparkeringar och ett flertal lågt utnyttjade impedimentområden. Utöver bostäder finns förskola, handel, en drivmedelsstation, en panncentral och en innebandyhall.

Utveckling

Ny bebyggelse kan komplettera området, främst utanför den ovalformade Näsbydalsvägen, i syfte att länka samman



Principskiss över framtida kvartersstruktur.

Näsbydal med övriga stadskärnan. Området utanför Näsbydalsvägen har bedömts som känsligt för förändring enligt genomförd kulturvärdesanalys (KMV, 2018-06-14) och bostadsbebyggelsen innanför Näsbydalsvägen bedöms som mycket känslig för förändring. Med detta som bakgrund bör eventuell förtätning kring Näsbydal göras med hänsyn till de arkitekturhistoriska värden som finns.

Det goda kollektivtrafikläget samt närheten till E18 och Tibble-Åvatrangeln motiverar en blandad stadsbebyggelse som innehåller en relativt hög andel arbetstillfällen. Detta kan ske främst genom ny verksamhets- och handelsbebyggelse (med inslag av bostäder) längs med Centralvägen och mot E18.

Drivmedelsstationen är en riskkälla och genererar transport med farligt gods. Vid eventuell förtätning kring denna bör alternativa lokaliseringar för stationen studeras. Centralvägen är en sekundärled för farligt gods. Uppförande av ny bebyggelse längs med denna väg bör invänta en avklassificering av Centralvägen för att möjliggöra ett gaturum där ny bebyggelse kantar gatan.

Panncentralen PC City, som ägs av bostadsrättsföreningarna i Näsbydal och Grindtorp, har en viktig roll att förse dessa

områden med hållbar värmeförsörjning. Centralen är dock svår att integrera i en tät stadsmiljö. Alternativa lösningar för fjärrvärmeförsörjningen måste ses över i det fall att kommunen eller bostadsrättsföreningarna vill utveckla denna mark eller mark i direkt angränsning.

Hörnparken vid korsningen Centralvägen/Grindtorpsvägen ligger i ett stråk som behöver förstärkas avseende ekologiska samband, vilket innebär att den trots sin ringa storlek bör bevaras och utvecklas.

Vägledning för genomförande

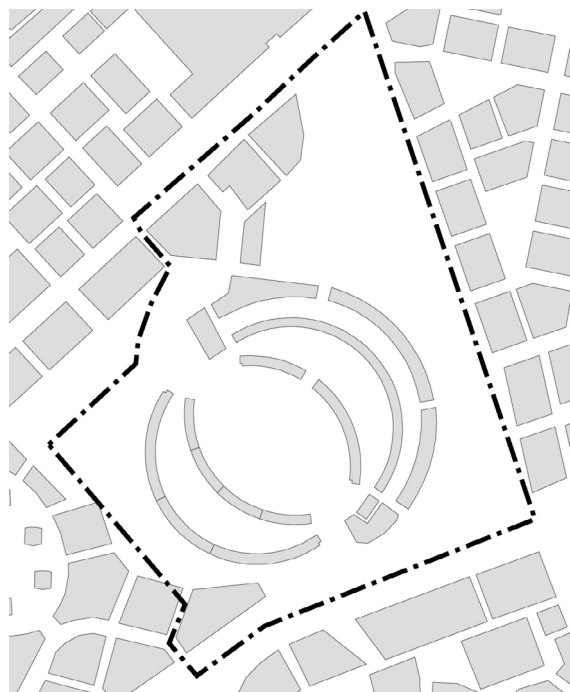
- Utgå från genomförd kulturvärdesanalys vid eventuell förtätning kring Näsbydal
- Centralvägens avklassificering som transportled för farligt gods är en viktig förutsättning vid planläggning av området.



7. Grindtorp

Nuläge

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



Principskiss över framtida kvartersstruktur

markparkeringar och lummiga, skyddade bostadsgårdar.

Utveckling

Komplettering av bostadsbebyggelsen kan vara möjlig i första hand på befintliga markparkeringar, om intresse finns hos bostadsrättsföreningarna. Eventuell förtätning måste ske med hänsyn till de arkitekturhistoriska värdena som området innehar, se utförd kulturvärdesanalys (KMV, 2018-06-14) för mer information.

Vid korsningen Östra Banvägen-Grindtorpsvägen finns en viktig transformatorstation som fördelar elektricitet från det nationella nätet till Ellevios lokala elnät. En förtätning på denna yta kräver en flytt av transformatorstationen inom närområdet.

Vid Grindtorpsvägens nya korsning vid Roslags Näsby trafikplats bör plats för lokalisering av en eller två drivmedelsstationer utredas. Läget ligger nära E18 och en relokalisering hit skulle innebära att Enhagsvägen kan avklassificeras som sekundärled för farligt gods. Mer ingående utredningar krävs dock för att konstatera att detta läge är lämpligt med hänsyn till den närbelägna bostadsbebyggelsen samt skol- och förskoletomten norr om platsen.

De stora skogsområdena som omger Grindtorp ska värnas och tillgängliggöras utan att göra avkall på naturvärdena. Sambanden mellan Grindtorp och Täby Park bör 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. Här finns även en fornlämning och ett gravfält från vikingatiden. En gång- och cykelväg kan behöva anläggas på sikt när stadsdelen Täby Park etableras.

Vägledning för genomförande

- En hänsynsfull förtätning, främst på markparkeringarna, kan tillåtas om intresse finns hos bostadsrättsföreningarna
- Bevara och tillgängliggör Torrbacken och de stora grönområden som omger Grindtorp
- Utred nytt läge för transformatorstationen när ytan vid Östra Banvägen-Grindtorpsvägen förtätas
- Utred lämpligheten för drivmedelstation vid Grindtorpsvägens nya korsning vid Roslags Näsby trafikplats

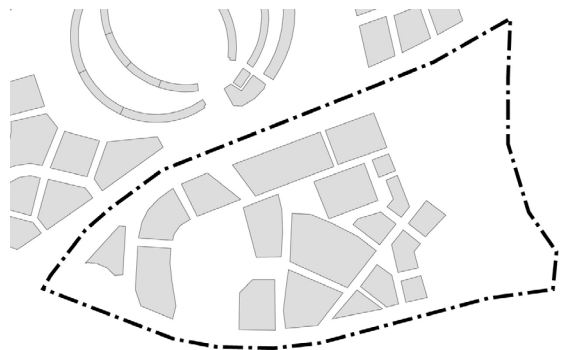
8. Nytorp

Nuläge

Nytorp är främst ett verksamhetsområde och rymmer flera skolor, förskola, kontor, brandstation, utomhusbad och drivmedelsstation och stadspark. Ett antal bostadskvarter har nyligen uppförts inom området. Centralvägen löper längs områdets södra sida. En gång- och cykelpassage under E18 förbinder området med Grindtorp och norra delen av stadskärnan.

Utveckling

Läget vid Roslags-Näsby trafikplats med den goda tillgängligheten till det regionala vägnätet gör att området lämpar sig för fler arbetsplatser. Antalet arbetstillfällen i Nytorp bör totalt sett öka jämfört med idag. Den nya



Principskiss över framtida kvartersstruktur

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.

För att komplettera den gång- och cykelpassage som finns under E18 mellan Nytorp och Grindtorp och för att knyta ihop stadskärnans norra och södra delar finns behov av ytterligare en förbindelse under E18. Detta föreslås 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 biltrafik i denna passage är något som behöver utredas vidare.

Längs Centralvägen pekas ett utredningsstråk ut för framtida regional kapacitetsstark kollektivtrafik med ett eventuellt stationsläge vid Roslags Näsby trafikplats. Yta för denna kollektivtrafik behöver bevaras längs med Centralvägen.

I området närmast E18 finns Nytorps naturpark med hällmarkskaraktär och ett stort bestånd av äldre tallar, vilka utgör en del av ett regionalt tallnätverk. Området föreslås bevaras som naturmark med undantag för ett område närmast trafikplatsen. Detta är

utpekad som ett eventuellt läge för en eller två drivmedelstationer som skulle kunna ersätta stationerna på Enhagsvägen.

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. I parkens norra del planeras en ny bred passage för gång och cykel under E18 som förbinder Centralparken med stadsparken i Täby Park.

Vägledning för genomförande

- Prioritera arbetstillfällen vid framtida förtätning
- Utred en passage under E18 som förbinder Täby Allé med Nytorpsvägen
- Bevara yta längs med Centralvägen för att möjliggöra en framtida kapacitetsstark kollektivtrafik
- Utred lämplighet för en eller två drivmedelstationer öster om Roslags Näsby trafikplats
- Planera för en bred passage under E18 som binder ihop Centralparken med Täby park

9. Täby C och Gustaf Bergs väg

Nuläge

Området är Täbys kommersiella och kulturella centrum. Här finns huvudbibliotek, sjukhus och vårdcentral, polisstation, kommunhus och ett av Sveriges största köpcentrum. Här finns också ett stort antal bostäder i äldreboenden och i bostadsrättsföreningarna Annexet och Storstugan samt i de nya centrumkvarteren.

Täby centrum är en viktig knutpunkt för 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. Panncentralen Galten utgör en risk-källa.

Utveckling

Täby centrum kan utvecklas till en starkare offentlig mötesplats med en mångfald av arbetstillfällen. Området kan kompletteras med ny bebyggelse med blandade funktioner, i huvudsak längs med Gustaf Bergs väg och vid panncentralen Galten.

Ny bebyggelsen ska utformas med hänsyn till de arkitekturhistoriska värdena som finns i Storstugan, se mer information under kapitlet "Kulturmiljö".

Möjligheten att etablera en ny grundskola och förskola bör utredas på fastigheten Marknaden 19, norr om Brf Annexet, för att säkerställa det framtida behovet i området.

Gustaf Bergs väg kan på sikt förlängas till Åkerbyvägen i samband med att området utvecklas med kompletterande bebyggelse. Denna åtgärd behöver ske samordnat mellan kommunen och de berörda markägarna; Brf. Farnen, Brf. Volten, Brf. Storstugan och



Principskiss över framtida kvartersstruktur

Rodamco och är beroende av att intresse finns hos dessa att utveckla sina fastigheter. En förlängning av gatan skulle innebära en ny koppling i gatunätet och kan, beroende på utformning, bidra till att avlasta Stora Marknadsvägen tillsammans med Boulevarden i Täby park. Den nya kopplingen skulle möjliggöra busstrafik på gatan och skapa förutsättningar för en utveckling av Platttorget och Åkerbyparken tillsammans med förbättrade gång- och cykelmöjligheter. De viktiga gång- och cykelstråken i parken behöver värnas och stärkas, vilket innebär att passager där oskyddade trafikanter korsar fordonstrafik ska utformas så att fordonstrafiken håller låg hastighet.

Busstrafikens krav på framkomlighet och tillgänglighet, enligt Trafikförvaltningens riktlinjer, behöver tillgodoses samtidigt som gatan behöver utformas så att gående och cyklister får goda möjligheter att korsa gatan. Analyser visar att en förlängning av Gustaf Bergs väg till Åkerbyvägen innebär behov av en ny utformning av in- och utfarterna till Täby centrums garage. Det kommer att krävas vidare utredning kring utformning av Gustaf Bergs väg och korsningsutformning vid Täby Centrums norra garage om och när en utveckling av området initieras av markägare. Inom området råder det brist på tillgång till

parker och lekplatser, varför stort fokus bör ligga på att tillskapa nya parker med höga vistelsevärden i planeringen. Inom området finns även Åkerbyparkens södra naturpark som bör värnas när stadskärnan växer då den har betydelse för det regionala tallnätverket och är viktig närrecreationen.

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.

Vägledning för genomförande

- Utveckla Täby centrum till en mångsidig mötesplats
- Planera för en förlängning av Gustaf Bergs väg och ny bebyggelse längs med denna. Genomförandet är beroende av att intresse finns hos berörda markägare och planering måste samordnas med dessa.
- Utred möjligheten till en ny grundskola i området
- Tillskapa nya parker och lekplatser i området

10. Marknadsvägen – Åkerbyvägen

Nuläge

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.

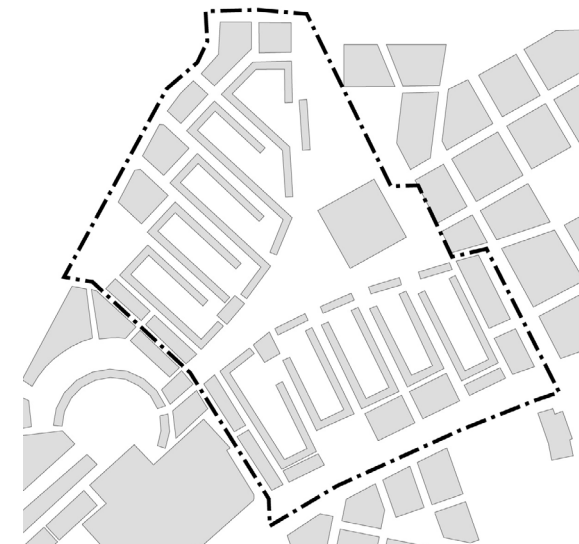
Längs Åkerbyparken löper ett viktigt och välanvänt gång- och cykelstråk som övergår i Biblioteksgången i höjd med Storstugan. I områdets södra del löper Stora Marknadsvägen, en trafikintensiv gata som utgör den huvudsakliga infarten till Täby centrum bostadsområden, handelscentrum och bussterminal. Tillsammans med Roslagsbanans Österskärslinje och Marknadsvägen utgör vägen en kraftig barriär söderut.

Utveckling

Området kan kompletteras med ny bebyggelse med blandat innehåll, i huvudsak längs med Gustaf Bergs väg och på befintliga markparkeringar, om intresse för detta finns hos fastighetsägarna. De stora bostadsvärden som bilfria park- och gårdsmiljöer innebär ska dock respekteras.

Byängsskolan 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 för att möta behovet hos stadskärnans växande befolkning. Utöver detta bör möjligheten att etablera ytterligare förskolor inom området utredas.

Stora Marknadsvägen och Marknadsvägen kan utvecklas och samordnas till en gemensam



Principskiss över framtida kvartersstruktur

stadsgata i samband med en utveckling av området. Åtgärden är beroende av att intresse finns hos fastighetsägaren, Brf Volten. Detta skulle ge utrymme för kollektivtrafikkörfält, utan att kapaciteten för fordonstrafik på Stora Marknadsvägen påverkas, och minska trafikytorna i området. Med en samordning av gatorna, tillsammans med förändrad användning av befintliga ytor för markparkering, kan fler in- och utfarter skapas vilket kan öka tillgängligheten till bebyggelsen på Marknadsvägen. Marknadsvägens utformning vid Byängsskolan behöver utredas vidare för att öka trafiksäkerheten.

Sidoförlagda kollektivtrafikkörfält blir nödvändiga i framtiden, då Stora Marknadsvägen kan komma att trafikeras av stombuss, och kan tillskapas 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.

En koppling mellan Täby park och Stora Marknadsvägen är önskvärd vid Galoppfältets station. En sådan koppling är en viktig del i kollektivtrafikförsörjningen av Täby park och

för att stärka den gröna kopplingen mellan Stolpaskogen och stadsdelsparken i Täby park.

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

Vid eventuell förtätning på Brf Voltens och Brf Farmens markparkeringar bör ytor avsättas för parkmark som även kan användas för dagvattenhantering.

Vägledning för genomförande

- Markparkeringarna på Brf Voltens och Brf Farmens kan förtätas om intresse finns hos föreningarna.
- Samordna Stora Marknadsvägen och Marknadsvägen för att skapa kollektivtrafikkörfält med bevarande av befintlig trädallé

11. Åkerby verksamhetsområde

Nuläge

Området domineras av småindustri, men här finns även skolor, kontor, drivmedelsstation, SL:s bussdepå och ett äldreboende. Bergtorpsvägen intill området är sekundärled för transporter med farligt gods. Områden kan endast nås via infarten från Stora Marknadsvägen. Kemistvägen 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

Utveckling

Området har potential att på lång sikt omvandlas till en välintegrerad stadsdel med blandat innehåll i tydliga kvarter som utgår från den befintliga gatustrukturen. Utvecklingen förutsätter initiativ från de privata fastighetsägarna och behöver samordnas i ett planprogram.

Bostäder, offentlig service och verksamheter bör blandas, helst på kvartersnivå. Antalet arbetstillfällen ska öka tillsammans med bostadstillskotten för att uppnå målet om en blandad stadsdel. Stadsomvandlingen förutsätter att drivmedelsstationen omlokaliseras.

Busstoppen, som ägs av SL AB, har en bra lokalisering utifrån ett regionalt trafikeringsperspektiv men är svår att inkorporera i en tät stadsdel som innehåller bostäder. Inom ramen för planprogrammet kan alternativa lokaliseringar utredas samt vilka åtgärder som krävs på anläggningen, och som är tekniskt och ekonomiskt möjliga, för att inleda en stadsomvandling med verksamheten kvar i befintligt läge.

Möjligheterna att etablera ytterligare en ny grundskola och förskolor bör ingå i planering av området och utredas avseende

vägtrafikbuller från Bergtorpsvägen och Kemistvägen.

I samband med omvandlingen av området ska centrala ytor öronmärkas för en grannskapspark med rekreativa värden och ytor för dagvattenhantering. Ny bebyggelse ska placeras och utformas så att det gröna stråket mellan Stolpaskogen och Täby Park ges tillräckliga ytor och utvecklas för att öka de rekreativa och biologiska värdena. Ekosystemtjänster såsom biologisk mångfald bör stärkas.

Kemistvägen föreslås förlängas upp till Stockholmsvägen för att skapa en ny entré till området norrifrån. Kemistvägen kan omvandlas till stadsgata med möjlighet för trafikering av kollektivtrafik och med separata gång- och cykelbanor som binder ihop Ensta krog med 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 föreslagen gång- och cykelbro över Bergtorpsvägen.

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

Vägledning för genomförande

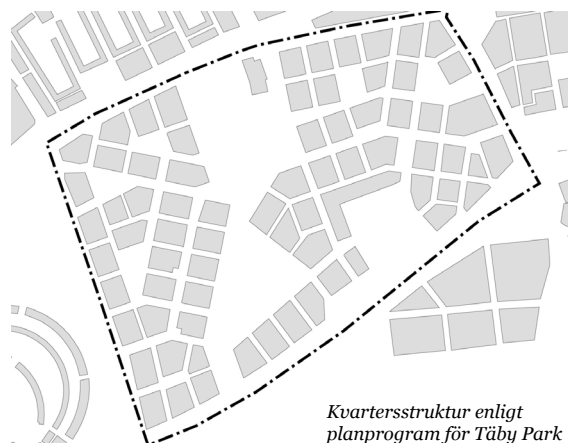
- Utred förutsättningarna för att utveckla området med en blandad stadsbebyggelse i ett planprogram
- Verka för en omlokalisering av drivmedelsstationen
- Utred möjligheten att omlokalisera busstoppen, alternativt se över vilka åtgärder som krävs på anläggningen för att verksamheten ska kunna fortsätta i befintligt läge med en stadsomvandling runtomkring
- Utred möjligheten för ytterligare en grundskola och förskolor i området
- Förläng Kemistvägen till Stockholmsvägen och omvandla till stadsgata
- Utred möjligheten att anlägga en gång- och cykelbro över Bergtorpsvägen i samband med planläggning av verksamhetsområdet.
- Stärk och ge plats för det gröna stråket mellan Täby Park och Stolpaskogen

12. Täby park

Nuläge

Den före detta galoppbanan håller på att utvecklas med minst 6000 bostäder och ca 5000 arbetsplatser. Längs med områdets centrala stadsgata Boulevarden uppförs kvarter med främst bostäder och lokaler i bottenvåningarna medan det längs E18 och Roslagsbanan planeras för en större blandning med inslag av kontor, handel och hotell. Resterande kvarter utgörs av bostäder.

I kvartersstrukturen avsätts ytor för tre större grundskolor inklusive förskolor och ytterligare cirka sju förskolor planeras. En



Kvartersstruktur enligt planprogram för Täby Park

ny stadspark och flera grannskapsparker planeras. Stadsparken ska bindas samman med Centralparken genom en ny passage under E18 för gång- och cykeltrafik.

Ett flertal kopplingar för gång och cykel och planeras från stadsdelen för att knyta an till angränsande bebyggelse i Täby Centrum, Näsbypark och Viggbygården. Vid Galoppfältets station och vid Täby Centrum utreds kopplingar även för kollektivtrafik.

Utveckling

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 gång- och cykelpassage under Stora Marknadsvägen. För att stärka kopplingarna mellan Täby Park och områdena norr om järnvägen behöver ytterligare en tunnel för



Visionsbild Täby Park (Nyréns Arkitektkontor AB)

gående och cyklisterna strax öster om Täby centrums station på Roslagsbanan utredas. Kollektivtrafiken i Täby Park behöver angöra bussterminalen antingen via tunnel vid Galoppfältets station eller via cirkulationsplatsen Täby allé/Stora Marknadsvägen, och detta behöver utredas vidare.

Stadsparken som planeras bör kompletteras med ett cykelstråk genom parken som ytterligare stärker kopplingen Centralparken-Stadsparken-Stolpaskogen.

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.

Vägledning för genomförande

- Utred förutsättningarna för ytterligare en gång- och cykeltunnel under Roslagsbanan och Stora Marknadsvägen.
- Utred möjligheten att anlägga ett cykelstråk i stadsparken som knyter an till Centralparken.
- Utred busstrafikens framkomlighet till Täby centrums bussterminal

13. Viggbygården

Nuläge

Viggbygården består av huvudsakligen flerbostadshus med trafikseparerade miljöer och lugna, gröna bostadsgårdar. Här finns en grundskola, en förskola samt Täby Racketcenter. Viggbyholms station på Roslagsbanan ligger drygt 100 m nordöst om området.

Utveckling

Områdets närhet till E18 och Roslagsbanan gör att förutsättningar finns för kompletterande bebyggelse, främst på befintliga markparkeringar utmed



Principskiss över framtida kvartersstruktur

Roslagsbanan och Bergtorpsvägen, men denna utveckling kan endast ske på initiativ från de bostadsrättsföreningar som äger marken.

Inriktningen för Viggbygårdens eventuella utveckling föreslås vara främst bostäder med inslag av skola och park. 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 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 en yta som omfattas av ett gåvobrev vilket innebär att marken endast får användas för offentliga funktioner. På denna yta finns även ett antal fornlämningar. Med hänsyn till E18:s närhet, i egenskap en primär transportled för farligt gods, bör denna yta utredas för lokalisering av en eller två drivmedelsstationer som då kan flyttas från stadskärnans centrala delar. Detta förutsätter en utgrävning av fornlämningarna och måste utredas vidare och även godkännas av Länsstyrelsen.

Vägledning för genomförande

- Kompletterande bebyggelse kan tillåtas, främst på befintliga markparkeringar, om intresse finns hos markägarna
- Utred placering och utformning av skola och förskolan för att möjliggöra effektivare markutnyttjande och möjlighet till en förlängnings av parkstråket från Täby Park
- Utred förutsättningarna för att kunna lokalisera en eller två drivmedelstationer till ytan mellan Flyghamnsvägen och E18



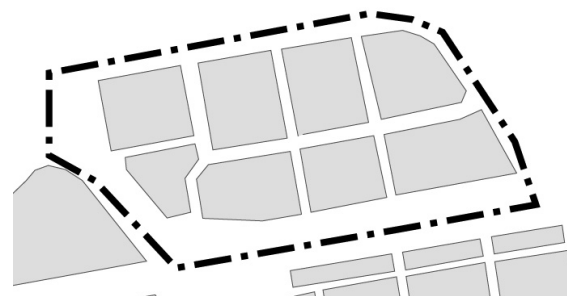
14. Viggbyholms verksamhetsområde och Bergtorpsvägen

Nuläge

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

Utveckling

Inom området ska lätt industri, handel och icke störande verksamheter fortsatt utgöra det huvudsakliga innehållet. För att



Principskiss över framtida kvartersstruktur

nå målet om en blandad stadskärna och 15 000 nya arbetstillfällen i stadskärnan till 2050 kan området förtätas med bland annat kontorsbebyggelse för att öka antalet arbetstillfällen och skapa ett mer diversifierat utbud av arbetsplatser. Dessa får dock inte begränsa möjligheterna för näringslivet att utvecklas.

Bergtorpsvägen utgör en av entréerna till centrala Täby och gestaltning av gaturum och bebyggelse intill vägen är särskilt viktig. Bergtorpsvägen föreslås behålla sin funktion huvudgata i trafiksystemet. Vägen kommer att vara ett viktigt stråk för kollektivtrafik i framtiden, med framtida stombusstrafik mellan trafikplats Viggbyholm och cirkulationsplats Bergtorpsvägen/Stora Marknadsvägen, och det behöver utredas hur kollektivtrafikens framkomlighet kan säkerställas.

För att avklassificera Bergtorpsvägen som sekundär transportled för farligt gods krävs att drivmedelstationen och bussdepån i Åkerby verksamhetsområde omlokaliseras alternativt ges ändrad utformning. En avklassificering av Bergtorpsvägen möjliggör stadsbebyggelse närmare vägen på båda sidor jämfört med idag.

Cykelbanan längs Bergtorpsvägen föreslås uppgraderas 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.

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.

Området föreslås utredas vidare i ett större sammanhang avseende framtida behov av ytor och lägen för verksamheter samt eventuell annan markanvändning.

Vägledning för genomförande

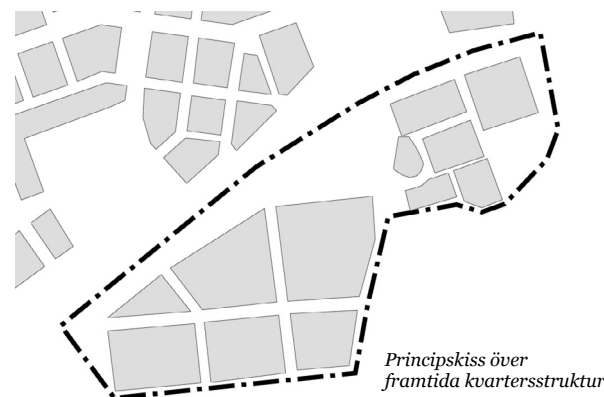
- Öka antalet arbetstillfällen och verka för ett mer diversifierat utbud av arbetsplatser
- Planera för en fortsatt hög framkomlighet på Bergtorpsvägen, bland annat genom att skapa en planskild gång- och cykelpassage vid cirkulationsplatsen
- Säkerställa kollektivtrafikens framkomlighet på Bergtorpsvägen

15. Bergtorps verksamhetsområde

Nuläge

Bergtorps verksamhetsområde innehåller handel och verksamheter. Området gränsar i norr till E18 och i söder till Näsbyrads villaområde. Inom området finns en drivmedelsstation. En ny detaljplan för området direkt öster om Viggbyholms trafikplats har nyligen antagits. Syftet är att uppföra ca 240 nya bostäder, lokaler för handel och en tennishall.

En ny tunnel planeras under E18 som förbinder Täby park med Bergtorps verksamhetsområde. Den nya tunneln dimensioneras för alla trafikslag, men planeras i ett första skede för endast gång- och cykeltrafik.



Utveckling

Inom området ska lätt industri, handel och icke störande verksamheter fortsatt dominera. För att nå målet om en blandad stadskärna och 15 000 nya arbetstillfällen i stadskärnan till 2050 kan området kompletteras med fler verksamheter för att öka antalet arbetstillfällen och skapa ett mer diversifierat utbud av arbetsplatser.

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

Området föreslås utredas vidare i ett större sammanhang avseende framtida behov av ytor och lägen för verksamheter samt eventuell annan markanvändning.

Vägledning för genomförande

- Öka antalet arbetstillfällen och verka för ett mer diversifierat utbud av arbetsplatser
- Skapa en gång- och cykelpassage under E18 som på sikt kan öppnas för bil- och busstrafik

Konsekvenser

Hållbarhetskonsekvensanalys och miljökonsekvensbeskrivning

En hållbarhetskonsekvensanalys har tagits fram för fördjupningen av översiktsplanen (Ekologigruppen 2018).

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 planförslagets 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.

Värderosen för denna bedömning finns på sid. 142.

Hållbarhetskonsekvensanalys och miljökonsekvensbeskrivning

Enligt Plan- och bygglagen ska en översiktsplan och fördjupning av översiktsplan bedömas utifrån vilka konsekvenser planförslaget ger på miljön. Konsekvenserna ska sammanfattas i en miljökonsekvensbeskrivning.

För detta planförslag har en hållbarhetskonsekvensanalys upprättats (Ekologigruppen, 2018) som uppfyller kraven för Miljökonsekvensbeskrivning enligt PBL, men som även redovisar konsekvenserna för på den sociala och ekonomiska hållbarheten.

Analysen är utförd på tre scenarier:

Nuläge: Stadskärnans nuvarande struktur och markanvändning.

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.

Hållbarhetskonsekvensanalysens bedömning

Planförslaget genomsyras av en hög hållbarhetsambition vad gäller såväl ekologisk, social och ekonomisk hållbarhet. Detta återspeglas också i de formulerade stadsbyggnadsmålen. Täby stadskärna ska utvecklas från ett förortscentrum till en modern och hållbar stadskärna. En förtätning i centrala lägen som möjliggör ett användande av befintlig infrastruktur, samt en komplettering och förstärkning av kollektivtrafik, verksamheter och service, stärker hållbarhetsambitionen.

Förslaget skapar goda möjligheter för att nå sina högt ställda ambitioner för såväl ekonomisk och social hållbarhet. Tillskottet av arbetstillfällen och bostäder samt den genomtänkta prioriteringen av hållbara trafikslag bidrar till detta.

Förslagets utmaningar kopplar framförallt till den ekologiska hållbarhetens gröna värden då tillskottet på bostäder och arbetstillfällen kommer att öka och grönstrukturen kan ha svårt att tillgodose centrala ekosystemtjänster.

Andra osäkerhetsfaktorer kopplat till mål och strategier handlar framför allt om hur genomförande ska säkerställas. Det finns också stora utmaningar i platsens egenskaper så som

befintlig struktur och stora barriärer.

Social hållbarhet

Den fördjupade översiktsplanen har en tydlig ambition att utveckla Täby centrum från förortscentrum till stadskärna. I och med detta är också tanken att områdets identitet ska utvecklas. Fler boende, arbetstillfällen och ökad service och fler aktiviteter kan tillsammans komma att förändra Täby centrums identitet.

En risk finns kopplad till hur läsbart stadskärnans tidigare lager blir i och med förtätningen. Förväntad konsekvens och effekt av den fördjupade översiktsplanen är starkt förknippad med hur ny bebyggelse utformas i förhållande till den befintliga. Under förutsättning att de åtgärder som föreslås i kulturmiljöanalysen genomförs bedöms planen undanröja risker för att kulturhistoriskt värdefulla områden och byggnader påverkas negativt.

Ambitionen är att Täbys centrala delar utvecklas till en trygg och rumsligt sammanhållen stadskärna med en sammanhängande stadsväv. Det planeras för ökad tillgänglighet och framkomlighet för gång-, cykel- och kollektivtrafik samt allmänna platser som främjar möten, sociala aktiviteter och rekreation utvecklas. Detta möjliggör

sammantaget för att skapa en variation av mötesplatser i Täbys stadskärna.

Ambitionen för Täby stadskärna är högt ställd men förutsättningarna gör att integreringen i gatunät kommer att bli svår. Stora delar av området har redan bebyggelse idag och det krävs stora förändringar för att bryta upp den strukturen.

Det finns möjlighet till positiva konsekvenser för grönstruktur för 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, välbefinnande och biologisk mångfald. Riskerna för negativa konsekvenser beror till största delen på att styrning av både kvantitet och kvalitet behöver utvecklas. Tillgången till strövområden är relativt god, men för lokalpark finns bristområden, och för närpark, ”fickpark” enligt Täby kommuns parkpolicy, saknas styrning helt. Om den nya grönplanen, som är under framtagande, i ett senare skede får en möjlighet att påverka bebyggelseutvecklingen, kan dessa negativa konsekvenser mildras.

Ekonomisk hållbarhet

Tillkomsten av nya bostäder och arbetsplatser

skapar goda förutsättningar för en positiv ekonomisk utveckling inom stadskärnan. Detta kommer att spilla över på kommunen som helhet. Det ökade befolkningstillskottet kommer att bidra till en ökad försörjningskvot vilket ur ett långsiktigt ekonomiskt perspektiv är mycket positivt.

Planförslaget medför stora möjligheter för en mer blandad stadskärna där tillkomsten av nya mötesplatser och strategiska lägen för verksamheter kommer att öka.

Planförslaget pekar ut omfattande förtätning i ett centralt läge i kommunen. 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 möjliggör i högre uträkning för att människor möts mellan olika områden. Prioriteringen av gång-, cykel- och kollektivtrafik är mycket positivt. Detta bedöms medföra positiva konsekvenser för både folkhälsan och ur ett jämlikhets-, jämställdhets- och barnperspektiv. Den idag funktionsuppdelade strukturen gör det dock svårt att bygga vidare på ett sätt som innebär att nya och gamla delar kopplas samman med varandra på ett naturligt sätt.

En utmaning vid samtlig nybyggnation är att boendekostnaderna, oavsett upplåtelseform, tenderar att bli höga vilket skapar en inflyttning av personer med ett redan högt socialt kapital. Om inte tydliga strategier tas fram för att möjliggöra utväxling av socialt kapital mellan människor med olika erfarenheter riskerar Täby kommun att gå miste om befolkningens sociala tillgångar. Detta kan medföra negativa konsekvenser för befolkningens upplevelse av samhörighet och trygghet, vilket på sikt också kan få negativa konsekvenser för både folkhälsa och ekonomi.

Planförslaget har högt ställda ambitioner gällande ekosystemtjänster med långt gående tankar om styrning ner på detaljplanenivå och drift och skötsel. Utmaningar i förslaget kretsar framförallt kring huruvida ytorna är tillräckliga för såväl befintliga som tillskapade ekosystemtjänster. Delar av stadskärnan har en stor brist på grönyta. Bristen kan komma att leda till intressekonflikter vilket kan få effekten att människor inte vistas och rör sig ute i den utsträckning som människor behöver. Detta kan medföra negativa konsekvenser för folkhälsan.

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 Täby centrums identitet. Detta bedöms medföra stora möjligheter för ökad investeringsvilja. Planen medger också tillskapande av flera attraktivitetsfaktorer som också bedöms påverka investeringsviljan positivt.

Riskerna kopplade till investeringsvilja och projektekonomi beror främst på att planen medför stora tröskelinvesteringar för att nå sin hållbarhetspotential.

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. Marken kring stationerna ska utnyttjas effektivt med blandbebyggelse med närhet till service, verksamheter, rekreationsytor, arbetsplatser och trygga skolvägar. Detta bidrar starkt till möjligheterna att resa på ett hållbart sätt. Planförslaget ger vidare märkbara positiva konsekvenser för utvecklingen av en stadsmässigt hållbar struktur genom en tydlig och orienterbar rutnätstruktur och en planering som främjar gång- och cykeltrafik. Den utpekade tvärförbindelsen västerut innebär positiva konsekvenser för hållbara transporter och stärker möjligheterna till

hållbart resande inom regionen. De planerade verksamheterna vid E18 innebär dock risk för negativa konsekvenser då de kan leda till ökat bilberoende. Här behöver planeras för god tillgänglighet även för gående och cyklister.

Planförslaget innehåller strategier för avfallshantering, energisystem och goda ambitioner vad gäller giftfri miljö. Dock saknas målvärden för lokal energiproduktion och energianvändning för byggnader samt oklarheter vad gäller utbyggnad av VA-system och fjärrvärme. Detta ger risk för märkbara negativa konsekvenser. En rutin för hållbart byggande är dock under framtagande vilket bör fånga upp styrning kring hållbart byggande.

Ambitionen för bebyggelseutvecklingen är att grön- och blåstrukturen integreras i den täta staden och att planeringen ska utgå från ett ekosystemtjänstperspektiv. Grönområden och parker i olika skalor ska kopplas ihop av grönstråk som i sin tur kopplar till den regionala grönstrukturen. Planen har möjlighet att stärka de ekologiska sambanden något och är i stort anpassad till identifierade viktiga områden för ekosystemtjänster. Det är dock oklart om de ytor som finns är tillräckliga för behovet av ekosystemtjänster. Om den nya grönplanen, som är under framtagande, i ett senare skede får en möjlighet att påverka

bebyggelseutvecklingen, kan dessa negativa konsekvenser mildras.

Miljöbalkens och PBL:s hänsyns- och hushållningsregler

Förslaget kan enligt MKB anses förenligt med 2 och 3 kap. miljöbalken i det avseende att det inte medför skada eller olägenhet av väsentlig betydelse för människors hälsa eller säkerhet. Planens genomförande innebär en förtätning i ett centralt och strategiskt viktigt läge. Detta medger goda förutsättningar för effektivt markutnyttjande.

Kulturmiljölagen

Planens genomförande medför exploatering angränsande eller på områden med såväl fornlämningar som övriga kulturhistoriska lämningar. Detta kan medföra påverkan genom borttagande av fornlämning samt byggnation eller exploatering i angränsning till fornlämning eller övrig kulturhistorisk lämning.

Riktvärden buller

Planområdet är mycket bullerstört från väg- och spårtrafik. Även om tillfredställande ljudmiljö kan säkerställas inomhus kommer fler människor att vistas i bullerutsatta områden i och med att området förtätas. Områdena längs E18 och Roslagsbanan är särskilt utsatta.

Riskavstånd farligt gods och miljö- och hälsostörande verksamhet

I och med planförslaget skapas möjligheter för att nå en acceptabel risk kopplat till riskavstånd farligt gods och miljö- och hälsostörande verksamhet

Risker kopplade till Roslagsbanan

Risker kopplat till skyddsavstånd för Roslagsbanan samt risk för elektromagnetiska fält bedöms som acceptabel.

Riktvärden förorenad mark

Förorenad mark ska saneras vid detaljplaneläggning.

Miljö kvalitetsnormer för luft

Planen medger en stor andel nytillkommande bostäder angränsande E18 vilket kan innebära risk för att människor vistas i områden med dålig luftkvalitet. En ökad trafik över tid på de större trafiklederna samt den mer täta stadsbebyggelsen kan också lokalt skapa en sämre luftkvalitet.

Miljö kvalitetsnormer för yt- och grundvatten

Förutsatt att dagvattenstrategin följs och kompletterande rening sker i planerade dagvattenstråk, grönstråk och befintliga dammar finns det goda möjligheter till kompletterande rening för att åstadkomma en förbättring av miljö kvalitetsnormerna i Stora Värtan.

Förutsatt att föreslagna dagvattenåtgärder utförs och information om infiltrationslämplighet når ut i alla led beräknas det inte bli en ökning av föroreningsmängderna till grundvattenrecipienten Täby-Danderyd utan snarare en minskning av föroreningsmängden, undantaget kväve och kvicksilver. Den risk för negativa konsekvenser som finns förekommer främst i de små ytor som ligger på morän.

Klimatanpassning

Planen innehåller riktlinjer för att ny bebyggelse planeras för att den inte ska ta skada eller orsaka skada vid en översvämning från minst ett 100-årsregn. Mångfunktionella översvämningssytor, dammar och regnvägar i riskområden planeras för enligt konsekvensbedömning av skyfallskarteringen

Riksintresse för kommunikationer och E18

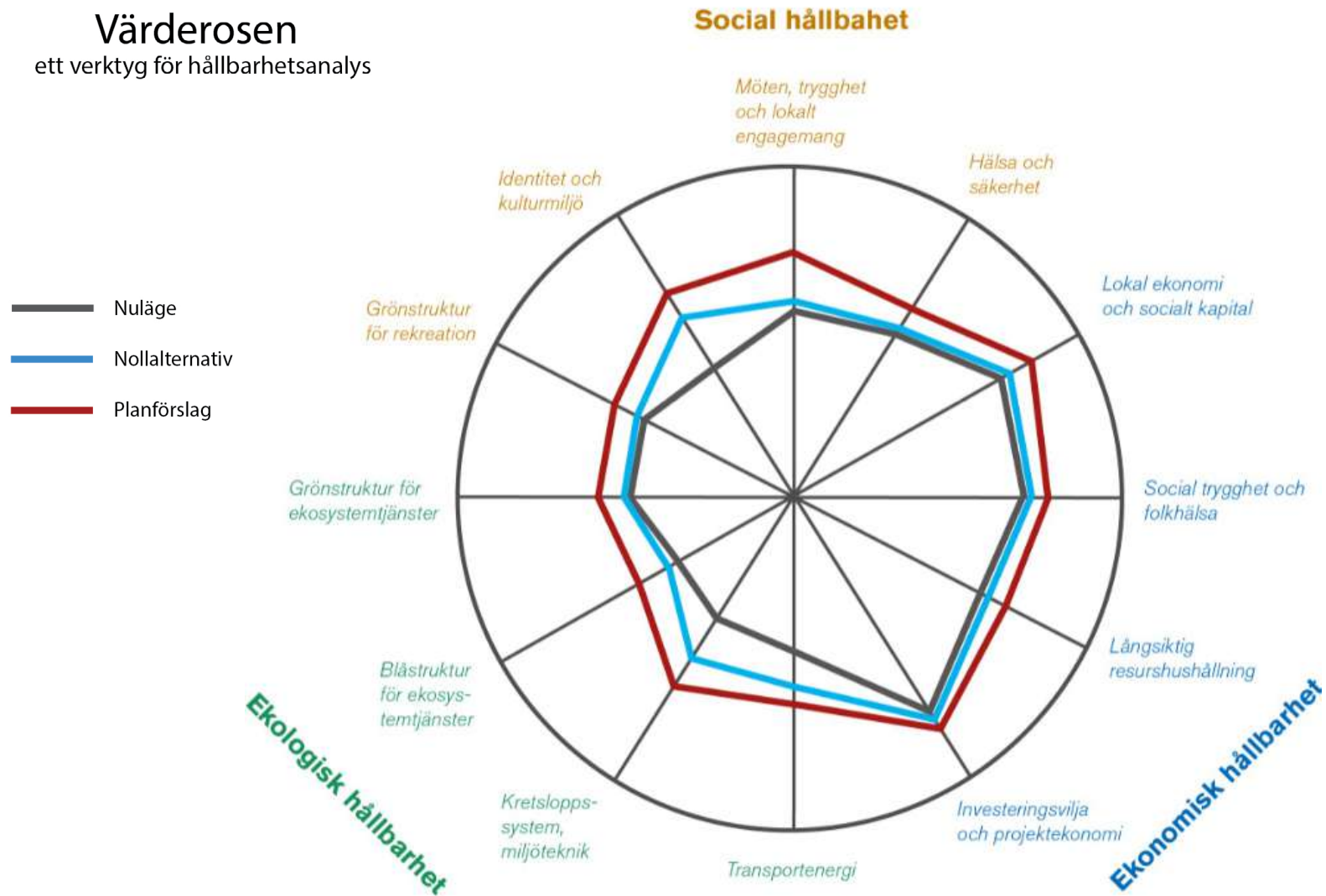
Roslagsbanan utgör riksintresse för kommunikationer. Planförslagen bedöms inte medföra risk för påtaglig skada på riksintresset.

E18 är en motorväg som är klassad som riksintresse och inom planförslaget ligger två av dess trafikplatser. Planförslagen bedöms inte medföra risk för påtaglig skada på riksintresset.

Tillgång till rekreation

Tillgången till rekreation varierar inom området. Generellt finns en god tillgång till strövområden där de flesta boende kommer att ha mindre än 1 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. Avstånd till grönytor nära bostaden samt grönytorernas storlek uppfyller ej Boverkets rekommendationer och bedöms därför vara för begränsade. Styrningen av innehåll och kvalitet är ej bestämt i planen vilket även det bedöms innebära risker avseende tillgång och kvalitet.

Värderosen ett verktyg för hållbarhetsanalys



Trafikanalyser

Trafikanalyser har genomförts i syfte att utreda vilka konsekvenser planförslaget kommer att ha på trafiksituationen i Täby.

Planförslaget innebär att fler kommer att bo, arbeta och verka i stadskärnan. Antalet resor och transporter kommer att öka vilket kommer att innebära ökade trafikvolymmer i stadskärnan. Genom att omvandla stadskärnan till en tät stad med en blandning av bostäder, arbetsplatser, service och andra funktioner skapas goda förutsättningar till att gå och cykla. Det ger också ett bra resandeunderlag för kollektivtrafiken. 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

Genomförda utredningar och analyser:

- Trafikanalys för Täby stadskärna (WSP 2017)
- Fördjupade trafikanalyser för Täby stadskärna (WSP, 2018)

arbetstillfällen nära kollektivtrafiken, gör att fler reser med kollektivtrafik. Det innebär också att andelen som reser med bil minskar något jämfört med idag, även om trafikarbetet totalt sett kommer att öka.

I analyserna antas att Täby stadskärna utgör en tät regional stadskärna med 15 000 fler arbetstillfällen än idag. Det innebär att många invånare kommer att ha möjlighet att ta sig till sina arbetsplatser till fots, med cykel eller med kollektivtrafik samt att det möjliggör ett motriktat resande där det idag finns ledig kapacitet i vägnätet. För en fungerande trafiksituation är det nödvändigt att följa de utpekade strategierna i planen, exempelvis att tillskapa arbetstillfällen i stadskärnan, för att hålla nere andelen som reser med bil och att omvandla gator så att kollektivtrafiken, gång och cykel får bättre framkomlighet.

Resultaten visar att det kommer att uppstå kapacitetsproblem och fördröjning i vägnätet redan med planerad bebyggelseutveckling enligt gällande översiktsplan och i resten av länet. Att utveckla stadskärnan med ytterligare bostäder och arbetstillfällen enligt planförslaget, har då liten inverkan på trafikarbete eller på fördröjning.





Framkomlighet

Regionalt vägnät

Analyserna visar att E18 kommer att få ca 14000 fler fordon under ett vardagsmedeldygn mellan trafikplats Viggbyholm och trafikplats Roslags-Näsby, vilket innebär en ökning med ca 25 % jämfört mot idag. E18 har redan idag framkomlighetsproblem och under förmiddagens maxtimme nås kapacitetstaket i södergående riktning. Prognosen visar att trafiken på E18 framförallt kommer att öka i den riktning där det finns ledig kapacitet idag, d.v.s. under förmiddagen kommer trafiken att öka i norrgående riktning för att nå bl.a. Norrortsleden och arbetsplatserna i Täby stadskärna och i södergående riktning under eftermiddagen. Under förmiddagens maxtimme kommer det att vara köer på E18 som startar söder om Täby kommun och som sträcker sig norrut på E18. Analyserna visar på en liten ökning av trafiken söderut under förmiddagens maxtimme, men eftersom kapaciteten inte räcker till så innebär en liten ökning att köerna sträcker sig längre norrut och kan starta i höjd med Arninge under förmiddagens maxtimme en genomsnittlig vardag.

Norrortsleden som förbinds med Förbifart Stockholm kommer att bli en attraktiv väg för

Framkomlighet i gatunätet

-  Gator med återkommande köer
-  Gator med risk för köer
-  Gator med god framkomlighet
-  Föreslagna nya gator

När Kemistvägen öppnas för biltrafik avlastas Stora Marknadsvägen. Det finns dock risk för köer in mot cirkulationsplatsen på Stockholmsvägen vilket gör att det även blir köbildning på Kemistvägen.

Ökad fördröjning på Bergtorpsvägen. Köerna i den norrgående riktningen kan sträcka sig nästan hela vägen ner till cirkulationsplatsen vid Stora Marknadsvägen vid några tillfällen.

Ut från Täby centrum finns det risk för köbildning.

På Bergtorpsvägen i södergående riktning finns risk för köbildning.

Viss köbildning och fördröjning på Stora Marknadsvägen, men då viss genomfartstrafik använder sig av Boulevarden i Täby park så blir trafikökningen inte så stor. För att få en fungerande trafiksituation är det viktigt att Boulevarden kan användas som genomfartsgata.

Fortsatta köer på Centralvägen, dock inte så mycket sämre jämfört med idag.



många som bl.a. har start eller mål i västra delen av Stockholm. Prognosen visar att trafikflödet kan öka kraftigt på Norrortsleden. Väster som trafikplats Täby kyrkby visar analysen en ökning på ca 16 000 fler fordon under ett vardagsmedeldygn och öster om trafikplatsen en ökning med 13 000 fordon per vardagsmedeldygn, vilken innebär en ökning med 80 % respektive 40 % jämfört mot idag. En åtgärdsvalsstudie för Norrortsleden kommer att genomföras med planerad start hösten 2018.

Vid trafikplats Viggbyholm och trafikplats Roslags-Näsby, visar analyserna att det kommer vara nödvändigt med åtgärder för en fungerande trafiksituation på E18 samt på Bergtorpsvägen respektive Centralvägen. Exempel på åtgärder som behöver studeras vidare är rampstyrning, kömagasin och förändrad korsningsutformning.

Övergripande vägnät

På Bergtorpsvägen mellan trafikplats Viggbyholm och söder om Boulevarden i Täby park kommer trafiken att öka med ca 11 000 fordon under ett vardagsmedeldygn, vilket motsvarar en ökning med ca 48 %. Trafiken kommer att öka mest i den riktningen som har ledig kapacitet idag, d.v.s. i norrgående riktning under förmiddagens

maxtimma och i södergående riktning under eftermiddagens maxtimma. På detta avsnitt uppstår köbildning under rusningstid vilket bland annat beror på en kort vävningssträcka mellan cirkulationsplatsen och droppen i trafikplatsen. Detta leder till köbildning som sprider sig till Boulevarden. Åtgärder för att förbättra framkomligheten, utan att försämra framkomligheten på E18, behöver utredas vidare på denna del. Exempel på åtgärder kan vara rampstyrning eller extra kömagasin. Längre norrut på Bergtorpsvägen vid cirkulationsplats Bergtorpsvägen-Stockholmsvägen uppstår framkomlighetsproblem i rusningstid i två tillfarter som sprider sig söderut på Bergtorpsvägen samt på Stockholmsvägen vidare ner till Kemistvägen. Åtgärder i cirkulationsplatsen behöver utredas vidare tillsammans med Kemistvägens förlängning.

Huvudvägnät

Prognosen visar att Enebybergsvägen kan få uppåt 40 % mer trafik under ett vardagsmedeldygn. Idag har Enebybergsvägen och Täbyvägen en koncentrerad trafiktopp under förmiddagen och kapaciteten räcker inte till med köbildning som följd. Analyserna visar att trafiken ökar i båda riktningar, men något mer i den riktning där det finns ledig kapacitet idag, d.v.s. norrut under

förmiddagens maxtimma och söderut under eftermiddagens maxtimme. Det beror bl.a. på fler arbetsplatser i Täby stadskärna. För en fungerande trafiksituation längs Täbyvägen och Enebybergsvägen behöver kollektivtrafiken få bättre framkomlighet så att andelen som reser med kollektivtrafik kan öka i detta stråk. Samordning behöver ske med Danderyds kommun.

På Centralvägen ökar trafikflödena med ca 3000 fordon per vardagsmedeldygn mellan Östra Banvägen och Grindtorpsvägen, vilket innebär en ökning med 16 %. På Centralvägen mellan Östra Banvägen och trafikplats Roslags-Näsby uppstår redan idag framkomlighetsproblem under rusningstid och detta förvärras något fram till 2050. Åtgärder för att förbättra framkomligheten, utan att framkomligheten på E18 försämrars, behöver utredas vidare på denna del. Exempel på åtgärder kan vara rampstyrning eller extra kömagasin.

Stora Marknadsvägen har redan idag framkomlighetsproblem men avlastas något beroende på nya gatukopplingar mot Åkerbyvägen och mot Stockholmsvägen men också beroende av ny koppling mot Täby centrum via Boulevarden. Boulevardens utformning påverkar trafikvolymen på Stora

Marknadsvägen. Åtgärder för att förbättra framkomligheten på Stora Marknadsvägen behöver utredas vidare. Planen föreslår nya gatukopplingar bland annat under E18, som innebär att fler möjligheter finns för lokala resor på det kommunala vägnätet och en viss avlastning av den lokala trafiken på E18 och dess trafikplatser kan ske.

Prognosen visar på svårigheter att ta sig ut från Täby centrums garage och risker med köbildning på lokalgatorna kring Täby centrum. Åtgärder för att förbättra framkomligheten vid Täby centrum behöver utredas vidare.

Nya gatukopplingar

I planförslaget förlängs Gustaf Bergs väg till Åkerbyvägen. Gatan föreslås trafikeras med busstrafik och ha stopphållplatser, vilket innebär att fordonstrafik inte kan passera en buss som stannat vid hållplats. Analyserna visar att för att kunna förlänga Gustaf Bergs väg till Åkerbyvägen behövs bland annat en ny utformning av in- och utfarterna vid Täby centrums norra garage. Detta för att förbättra framkomligheten för trafiken från det norra garaget. Under eftermiddagens maxtimme är trafikflödet ca 250 fordon i södergående riktning och något lägre i norrgående riktning.

Kemistvägen, som i planförslaget

förlängs till Stockholmsvägen, avlastar del av Bergtorpsvägen och får ca 700 fordon i södergående riktning och 800 fordon i norrgående riktning under ett vardagsmedeldygn.

Kollektivtrafik

Roslagsbanan

Resandet med kollektivtrafik kommer att öka med en utveckling enligt planförslaget. Roslagsbanan kommer i framtiden att ha ökad kapacitet beroende på dubbelspårsutbyggnaden som möjliggör utökad turtäthet och nya tågset som innebär fler sittplatser.

Regional kapacitetsstark kollektivtrafik västerut

Analyserna visar att resandet med regional kapacitetsstark kollektivtrafik västerut får tillräckligt högt resande för att motivera 10-minuterstrafik. I riktning mot Kista motiverar resandet en spårvagn medan den i andra riktningen motiverar dubbelledbuss. Analyserna har gjort på alternativet att den regionala kollektivtrafiken angör Täby centrums bussterminal via Stockholmsvägen och Attundavägen.

Analyserna visar att Täby centrum är en viktig start- och målpunkt eftersom det är den station inom Täby som har flest på- och avstigande.

Tibble station, bytespunkt Roslags-Näsby och station på Enhagsvägen får ungefär samma mängd på- och avstigande.


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

Resande vid stationer och bytespunkter


Antalet på- och avstigande vid Roslagsbanans stationer kommer att öka kraftigt till år 2050. Störst ökning ses vid Roslagsbanans station Täby centrum samt vid Täby centrums bussterminal.


Täby centrums bussterminal behöver utvecklas med fler hållplatser och reglerytor för att klara den tänkta busstrafikeringen år 2050, samt cykelparkeringar och hämt- och avlämningsplatser. Alternativa utformningar för att effektivisera busstrafikeringen till viss del är möjlig. Utredningen ”Utredning bussterminal Täby C och bytespunkt Roslags-Näsby” visar att nuvarande lokalisering bedöms rätta till vad gäller ytor för busstrafiken och att det även finns möjlighet till fler parkeringsplatser för cykel. En kompletterande bytespunkt vid Tibble och/eller Roslags-Näsby station bedöms kunna effektivisera den nuvarande bussterminalen. Nuvarande lokalisering innebär dock fortfarande en del onödiga trafikrörelser för busstrafiken i


Roslagsbanan utnyttjade platser i maxtimme år 2050

 Upp till 70 % av alla sittplatser

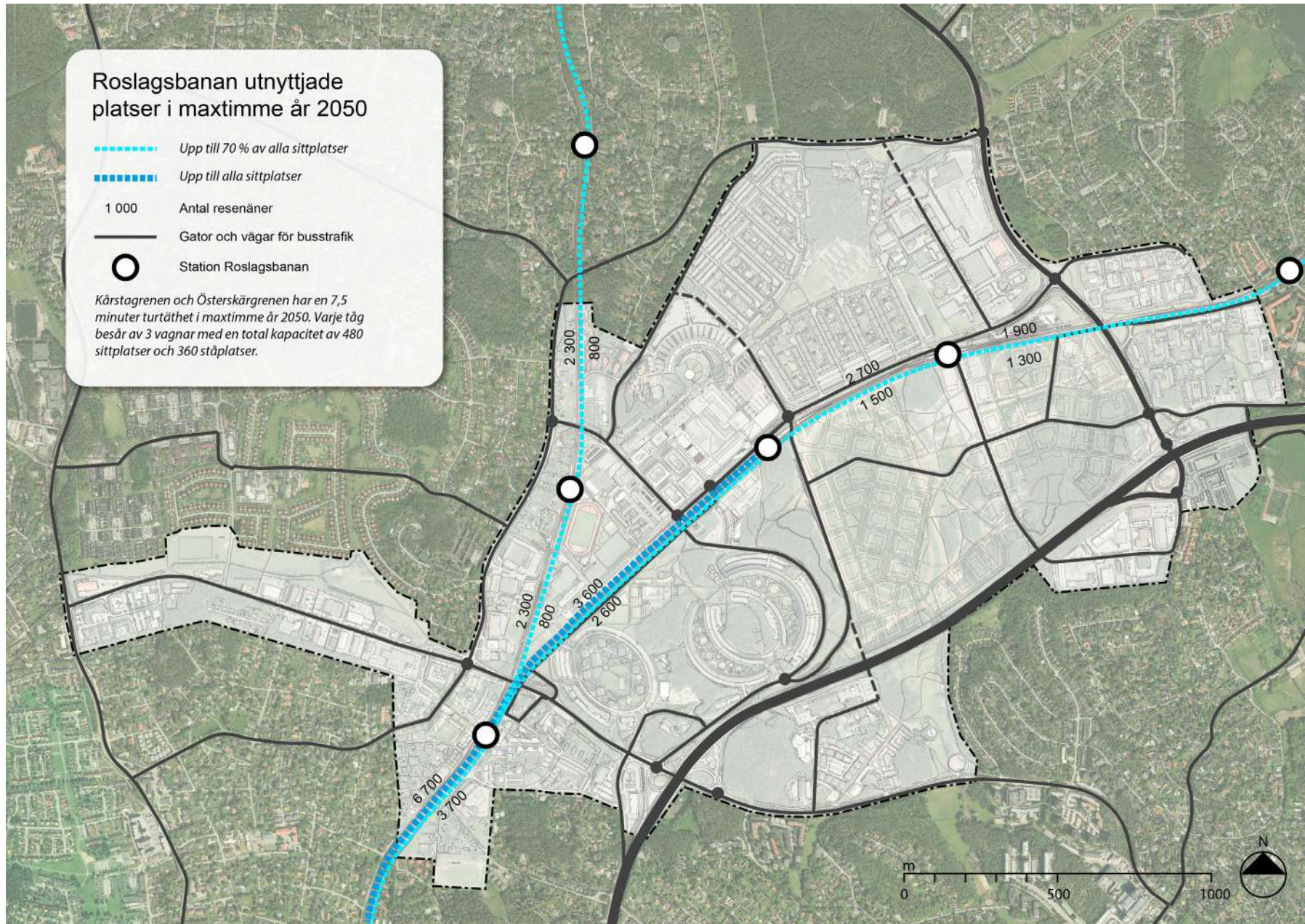
 Upp till alla sittplatser

 1 000 Antal resenärer

 Gator och vägar för busstrafik

 Station Roslagsbanan

Kärstagen och Österskårgrenen har en 7,5 minuter turtäthet i maxtimme år 2050. Varje tåg består av 3 vagnar med en total kapacitet av 480 sittplatser och 360 ståplatser.



Sittplatskapacitet på Roslagsbanan i maxttimme

Nuläge

Kärstagrenen och Österskärsgrenen har respektive en 11 och 8,5 minuter turtäthet i maxttimme i nuläget. Varje tåg består av 2 vagnar med en total kapacitet av 448 sittplatser och 152 ståplatser



År 2050

Kärstagrenen och Österskärsgrenen har respektive en 7,5 turtäthet i maxttimme år 2050. Varje tåg består av 3 vagnar med en total kapacitet av 480 sittplatser och 360 ståplatser



0 000

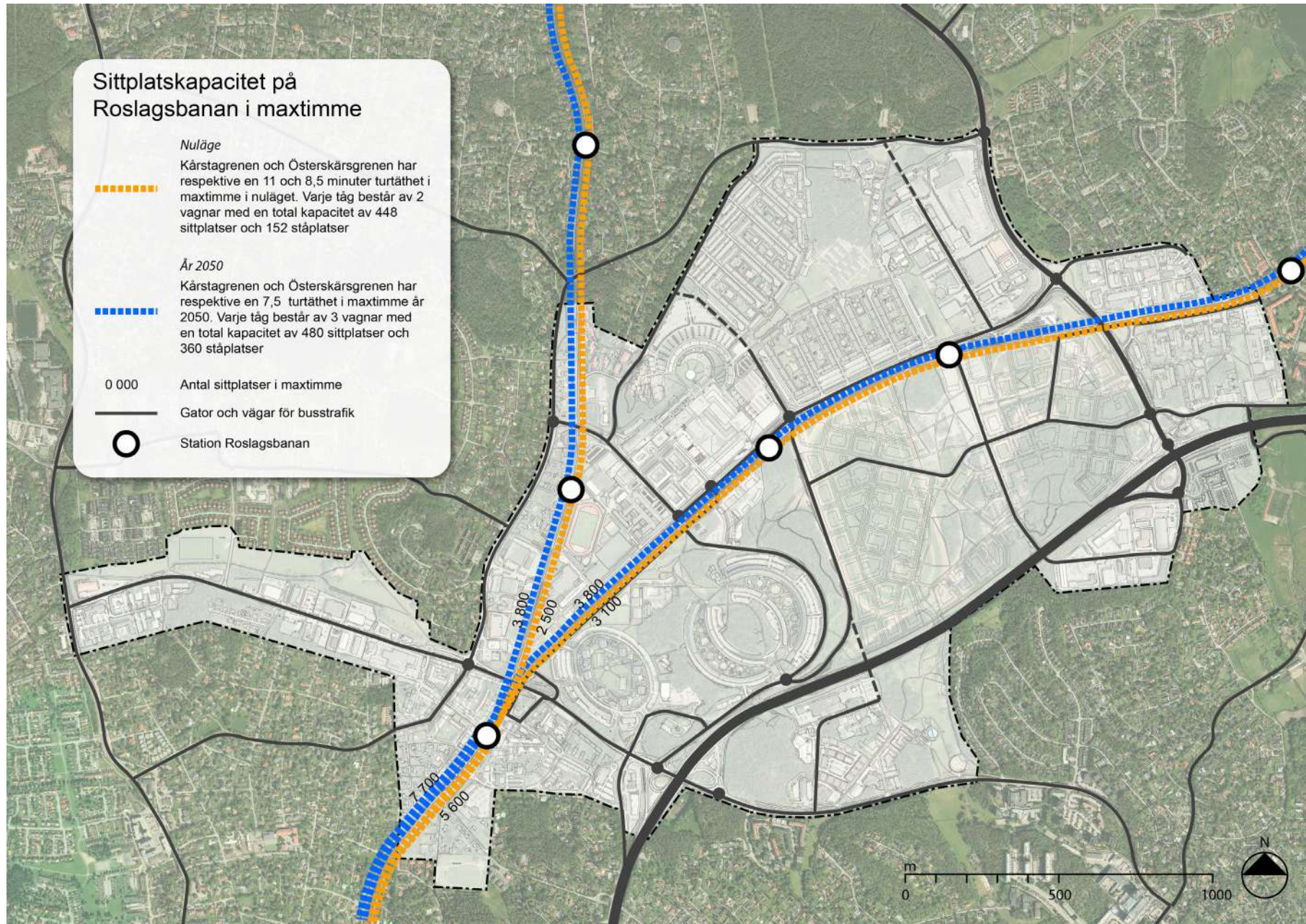
Antal sittplatser i maxttimme



Gator och vägar för busstrafik



Station Roslagsbanan



Genomförande och konsekvenser



befintliga cirkulationsplatser.

Vidare utredning avseende bl.a. framtida busslinjenät kommer att behöva genomföras. Analyserna visar att stor del av de tillkommande resenärerna vid Täby centrum bussterminal och station samt till Galoppfältets station, består av resenärer som kommer gåendes från Täby park. Täby centrum station, Täby centrum bussterminal samt Galoppfältets station behöver därför ha attraktiva och gena gång- och cykelförbindelser till Täby park.

Sammanfattningsvis visar trafikanalyserna att en utveckling av Täby stadskärna enligt planförslaget kommer göra det möjligt för fler att välja hållbara trafikslag och andelen som reser med dessa kommer att öka. Vissa platser i vägnätet kommer att få förvärrad köbildning och där åtgärder kommer att krävas. Fler arbetstillfällen kommer att innebära nya resmönster där trafikökningar ses i den riktning där det idag finns ledig kapacitet. För att kunna genomföra planen och nå de uppsatta målen kommer det vara nödvändigt att de utpekade strategierna och riktlinjer för fortsatt arbete följs.

Fortsatt arbete efter planens antagande

- Upprätta plan för utbyggnad av stadskärnan där nya bostäder kopplas till behov av investeringar i infrastruktur, teknisk försörjning och offentlig service.
- Säkerställ tillgången till fjärrvärme i stadskärnan, exempelvis genom att upprätta plan för utbyggnad av fjärrvärmenät inklusive nya anläggningar för fjärrvärmeproduktion.
- Upprätta plan för relokalisering av drivmedelstationer längs de sekundära transportlederna för farligt gods.
- Utveckla samarbete inom Stockholm Nordost för att realisera intentionerna i den fördjupade översiktsplanen och förverkliga den regionala stadskärnan Täby C – Arninge.
- Utred i ett större sammanhang de befintliga verksamhetsområdenas framtida behov av ytor och lägen samt eventuell annan markanvändning.
- Digitalisera planförslaget i kommunens GIS-system



(Henning Larsen Architects)

Planeringsunderlag och genomförda analyser och utredningar

Planeringsunderlag inom Täby kommun och Stockholm Nordost

- Bullerkartläggning Täby kommun (2016)
- Dagvattenstrategi Täby kommun (2016)
- Det nya Täby - Översiktsplan 2010-2030 (2009)
- Grönplan (2005)
- Handlingsplan för den regionala stadskärnan Täby centrum-Arninge (2012)
- Klimat- och energistrategi (2014)
- Lek- och aktivitetsplan (2015)
- Miljöprogram för Täby kommun (2016)
- Parkeringsstrategi Täby kommun (2013)
- Parkpolicy för Täby (2015)
- Plan för avfallshantering i ett hållbart samhälle 2009-2020 (2009)
- Täby cykelplan (2014)
- Riktlinjer för bostadsförsörjning (2017)
- Riktlinjer för markanvisningar och exploateringsavtal (2017)
- Täby park – Planprogram (2015)
- Vision Stockholm Nordost (2010)

Regionala och statliga planeringsunderlag

- Danderyds kommun, Centrala Danderyd – program för fördjupning av översiktsplanen
- Stockholms läns landsting, Regional utvecklingsplan för Stockholms län 2050 (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

Genomförda utredningar och analyser för Täby stadskärna

- Dagvattenutredning för Täby stadskärna (WRS, 2018)
- Ekosystemtjänster i Täby stadskärna (Sweco, 2016)
- Hantering av skyfall Täby stadskärna (WSP 2017)
- Hållbarhetskonskvensanalys (Ekologigruppen, 2017)
- Uppdaterad Hållbarhetskonskvensanalys (Ekologigruppen, 2018)
- Kulturvärdesanalys (KMV Forum, 2018)
- Miljö- och hälsostörande verksamheter i området för Täbys nya stadskärna (Sweco 2016)
- Naturvärdesinventering (Calluna, 2018)
- Nyttöanalys för spårburen tvärförbindelse Näsbypark-Kista (Evidens 2015)
- Parkeringsutredning Bilparkering i centrala Täby (Cowi 2016)
- Tunnelnförläggning E18, Täby – Förstudie (ÅF, 2016)

- Roslagsbanans upphöjning genom Täby stadskärna (ÅF 2017)
- Samhällsekonomisk analys (PWC, 2018)
- Sammanställning av tidig dialog för centrala Täby (Spacescape 2016)
- Stråk- och stadsmiljöanalys av Täby stadskärna (Spacescape 2017)
- Trafikanalys för Täby stadskärna (WSP 2017)
- Fördjupade trafikanalyser för Täby stadskärna (WSP, 2018)
- Tvärförbindelse Kista - Näsbypark – Linjesträckning och utformningsförslag (Norconsult 2016)
- Tvärförbindelse Kista – Täby centrum – Linjesträckning och utformningsförslag (Norconsult 2018)
- Utredning bussterminal och bytespunkt Roslags Näsby (Tyrens, pågående)

