

Samrådsredogörelse

Tillhörande Fördjupning av översiktsplan
för Täby stadskärna 2050



Innehållsförteckning 2

Inledning 3

Sammanfattning	3
Samrådsprocessen	4
Revideringar efter samråd	6

Samrådsyttranden 8

Inkomna yttranden	8
Statliga och regionala aktörer	9
Förbund och kommunala nämnder	25
Politiska partier	31
Föreningar och organisationer	32
Privata företag	47
Grannkommuner	52
Privatpersoner	54
Gymnasieelever	68

Foton/illustrationer:

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

Framsidas visionsbild är framtagen av Henning Larsen Architects och bilden till höger är framtagen av White Arkitekter



Sammanfattning

Inkomna synpunkter

Den fördjupade översiktsplanen för Täby stadskärna har varit ute på samråd under perioden 11 september-12 november. Under denna period har det varit möjligt för privatpersoner, remissinstanser, grannkommuner, företag, mm att lämna synpunkter på förslaget för att kommunen sedan ska kunna revidera planförslaget och förbättra det. Totalt inkom 125 yttranden.

Sammanfattningsvis kan konstateras att remissinstanserna och invånarna i Täby är positiva till den utveckling som kommunen föreslår med 17 000 nya bostäder och 15 000 nya arbetstillfällen till år 2050. I flera yttranden lyfts däremot utmaningar kopplade till trafiken, bostadsutvecklingen, befolkningstillväxten etc.

Den fråga som lyftes mest i yttrandena är trafiken, mer specifikt ökad biltrafik på kommunens vägar och kollektiva förbindelser både inom kommunen, men även till andra kommuner. Ett flertal av remissvaren innehöll detaljfrågor som inte har behandlats eller utretts då de är för specifika för en fördjupad översiktsplan. Dessa frågor utreds i ett senare skede i samband med planbesked, bygglov eller detaljplan.

Genomförda revideringar

Efter samrådet har planen bearbetats med hänsyn till inkomna yttranden. Planens huvudinriktning kvarstår, d.v.s. att kommunen ska ha beredskap för en befolkningsökning på 17 000 nya invånare och 15 000 nya arbetstillfällen.

Ett flertal trafikutredningar har genomförts, bl.a. Gustaf bergs väg, bussterminalen, tvärförbindelse västerut samt fördjupade trafikanalyser. Trafikförsörjningen och de strategier kopplade till trafiken bedöms till stor del fortfarande vara aktuella. Dock har texterna kring Täbys tillväxt och trafikförsörjningen bearbetats och förtydligats då det av samrådsyttrandena framgår att de har kunnat tolkas på olika sätt.

Samrådsredogörelsens struktur

I denna samrådsredogörelse sammanfattas inkomna synpunkter som berör de strategiska frågorna i planen.

För remissinstanserna redovisas det inkomna yttrandet följt av kommentarer från kommunen. När det gäller yttranden som kommer från privatpersoner och gymnasieelever sammanfattas däremot synpunkterna av strategisk karaktär samt de frågor som varit återkommande i yttrandena. Det görs i syfte att underlätta läsbarheten i dokumentet. Detta innebär följaktligen att alla synpunkter från privatpersonerna och gymnasieeleverna inte redovisas och besvaras. Detta för att underlätta läsbarheten i dokumentet.

SAMRÅDSPROCESSEN:

Samrådstid: 2017-09-11 – 2017-11-12

Öppna samrådsmöten: 3 st i Täby kommunhus, 2 st i Täby centrum

Samrådsmöten med berörda villaägare: 3 st i Täby kommunhus

Inkomna yttranden: 125 st

Yttranden från privatpersoner: 80 st

Samrådsprocessen

Vad är en samrådsredogörelse?

Samrådsredogörelsen är en bilaga till utställningsversionen av den fördjupade översiktsplanen för Täby stadskärna. Syftet med samrådsredogörelsen är att dels beskriva hur samrådsprocessen har gått till och vilka remissinstanser kommunen har samrått med, dels redovisa vilka förändringar som har föranletts av samrådet. Den ska vidare bemöta och besvara synpunkter som har kommit in.



Beskrivning av samrådsprocessen

För att upplysa om samrådet kring den fördjupade översiktsplanen för Täby stadskärna genomfördes följande kommunikationsinsatser under hösten 2017:

- Utskick med vykort till samtliga hushåll i Täby med information om samrådet och att det går att lämna synpunkter på samrådsförslaget.
- Annonsering om samrådet i Mitt i Täby och Täby Nyheter vid två separata tillfällen.
- Annonsering på Facebook och Instagram.
- Annonsering inför samrådsmöte i Täby centrum på Täby Centrums digitala reklamskyltar.
- Kampanjsida och webbnyhet på Täby kommuns hemsida under hela samrådsprocessen.

Förslaget till den fördjupade översiktsplanen för Täby stadskärna har funnits tillgängligt i en digital version på kommunens hemsida www.taby.se/2050 där invånarna dessutom haft möjlighet att lämna synpunkter i ett webbformulär.

Under samrådet har kommunen haft ett antal öppna medborgardialoger där både

politiker och tjänstemän har varit delaktiga. Syftet med dialogerna har varit att engagera kommunens invånare. Dialogmöten har hållits både i kommunhuset samt i Täby centrum. Annonsering om tid och plats för samrådsmötena har gjorts i lokaltidningen samt på kommunens hemsida.

Samrådsaktiviteter

Samrådsmöten

Under hela samrådsperioden fanns en monter med samrådsförslaget utställd i kommunhusets reception. För att bjuda in kommunens invånare och verksamma till en dialog med tjänstemän och politiker bjöd kommunen in till följande samrådsmöten:

- Onsdag 13 september kl. 18-21, Täby kommunhus
- Måndag 25 september kl. 18-21, Täby kommunhus
- Lördag 7 oktober kl. 10-18, Täby Centrum
- Söndag 22 oktober kl. 10-18, Täby Centrum
- Onsdag 25 oktober kl. 16-21, Täby kommunhus

Informationsmöten med villaägare

Tre möten genomfördes där de mest berörda villaägarna bjöds in för att få information om den fördjupade översiktsplanen. Dessa möten ägde rum följande tre dagar:

- Onsdag 11 oktober kl. 18-20, Täby kommunhus
- Måndag 11 december kl. 17.30-19:30, Täby kommunhus (extrainsatt)
- Torsdag 8 mars kl. 18-20, Täby kommunhus (extrainsatt)

Dialogträffar med gymnasieelever

Två möten genomfördes där Täby kommuns tjänstemän besökte gymnasieelever på Åva gymnasium. Vid tillfällena presenterades samrådsförslaget och eleverna kunde lämna synpunkter på förslaget och diskutera Tábys stadsutveckling med kommunens tjänstemän. Dialogträffarna genomfördes vid följande tillfällen:

- Måndag 9 oktober kl. 14:30-16:00
- Fredag 13 oktober kl. 11:00-12:30



Revideringar efter samråd

Nedan redovisas de större revideringar som genomförts i planförslaget efter samrådet.

Det bör beaktas att alla ändringar som gjorts inte redovisas här nedan. Mindre korrigeringar och uppdateringar av planförslaget redovisas tillsammans med inkomna yttranden i kapitel 2. *Samrådsyttranden*.

Revideringar har genomförts dels utifrån inkomna samrådsyttranden men även utifrån nya omvärldsförutsättningar, utredningar, mm.

Ändringar i kartor och diagram

- Samtliga kartor har en ny geografisk avgränsning (se nästa sida).
- Samtliga kartor under "Allmänna intressen" har reviderats för ökad tydlighet samt vad som är befintligt och/eller planerat samt vad som föreslås enligt planförslaget.
- En ny planstrategibild har tagits fram.
- En ny karta "Biologiska värden och spridningssamband har tagits" fram.
- En ny karta "Pågående och kommande planering" har tagits fram.
- Markanvändningskartan har kompletterats med kategorin "Centrumändamål" för Täby centrum.

- Nya kartor i kapitlet "Genomförande och konsekvenser" som beskriver trafikanalysernas resultat och förslag till åtgärder.
- Kollektivtrafik-kartan och Markanvändningskartan har kompletterats med stråk för stombusstrafik samt nytt stråk för kapacitetsstark kollektivtrafik västerut. Kartorna har nu ett tydligare fokus på framtida möjliga bytespunkter.

Ändringar i texten

- Inledningskapitlet har kompletterats med FN:s globala hållbarhetsmål, folkhälsomålen och de nationella miljömålen.
- Strategi 3 har ändrat namn till "Tillgängliggör den regionala grön- och blåstrukturen" och strategi 5 har ändrat namn till "Öka framkomligheten".
- Markanvändningskapitlet har kompletterats med text och bilder som beskriver hur blandad stadsbebyggelse kan tillkomma; omvandling eller komplettering.
- För E18 beskrivs att det inom planens tidshorisont (år 2050) finns behov av att utreda E18:s utformning och läge genom Täby kommun.
- För Roslagsbanan beskrivs att det inom planens tidshorisont (år 2050) finns behov

av att utreda åtgärder för att minska barriäreffekterna från Roslagsbanans Österskärslinje.

- Uppdaterad information och tydligare riktlinjer under flera avsnitt under "Allmänna intressen".
- Kompletteringar i kapitlet "Regionala och statliga intressen".
- Bussgata genom Torrbacken har strukits.
- Gustaf Bergs förlängning till Stockholmsvägen kvarstår ej på grund av den nya avgränsningen. Dock kvarstår den framtida möjligheten att förlänga gatan till Åkerbyvägen. Se kapitel "Gator för fordonstrafik" och i delområdeskapitlet under "Genomförande och konsekvenser".

Genomförda utredningar efter samråd

- Dagvattenutredning (WRS, 2018)
- Naturvärdesinventering (Calluna, 2018)
- Kulturvärdesanalys (KMOV Forum, 2018)
- Fördjupade trafikanalyser (WSP, 2018)
- Utredning bussterminal, stombuss-stråk, bytespunkt Roslags Näsby (Tyrens, 2018)
- Ytstudie tvärförbindelse Enhagsvägen - Täby C (Norconsult, 2018)
- Uppdaterad Hållbarhetskonsekvensanalys (Ekologigruppen, 2018)

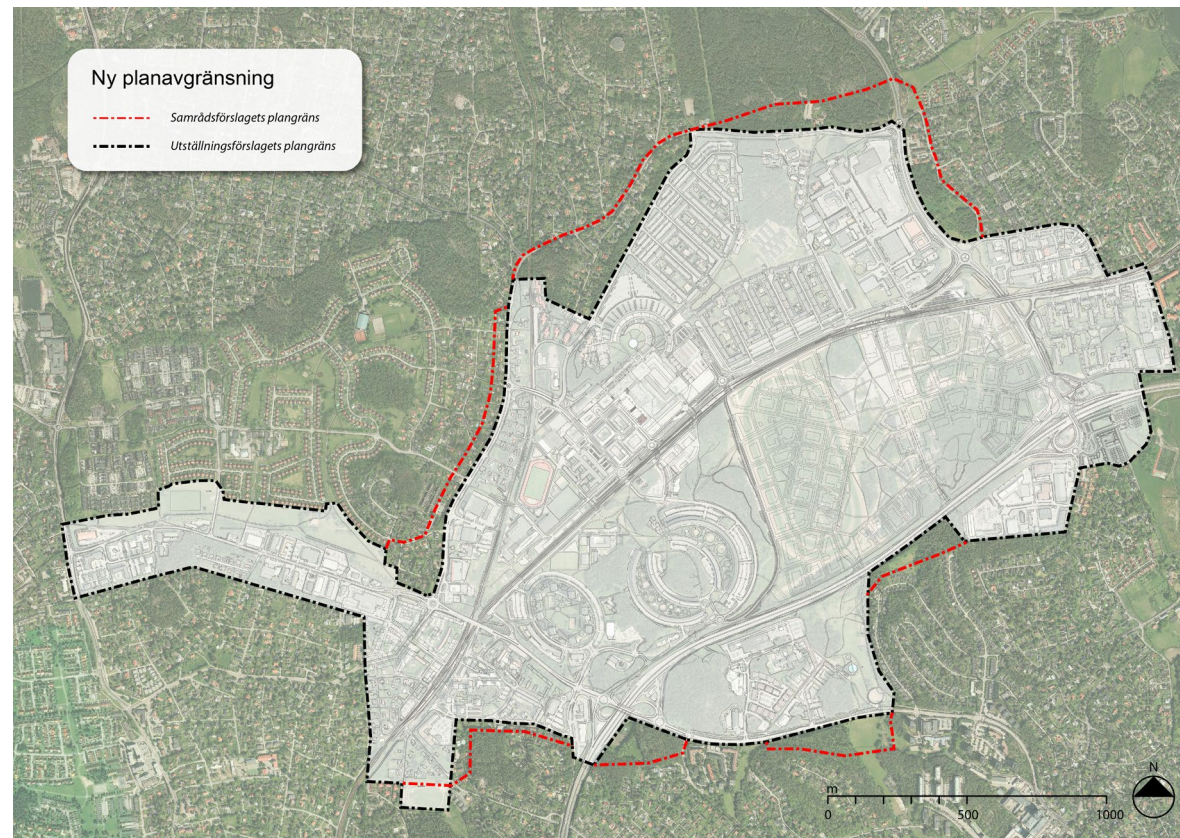
Reviderad geografisk avgränsning

Till höger redovisas samrådsförslagets tidigare avgränsning (rött streck) och den reviderade avgränsningen som gäller i utställningsförslaget (svart streck med vit yta).

En ökad tydlighet kring stadskärnans avgränsning har eftersträvats, vilket resulterat i att gränsen numera går i befintliga gator och vägar. Avgränsningen har minskats förutom vid Mosstorpsparken i Roslags Näsby där fotbollsplanen numera är inkluderad. Detta eftersom det enligt genomförd dagvattenutredning (WRS, 2018) konstaterats att denna yta behövs för dagvattenhantering i framtiden.

Den nya avgränsningen innebär att flera villaområden inte längre pekats ut för önskvärd utveckling, detta utefter ett flertal yttranden som inkommit under samrådsprocessen.

Väster om Bergtorpsvägen, norr om Viggbyholms verksamhetsområde, föreslås numera ingen utveckling.



Inkomna yttranden

Kommunen fick in totalt 125 yttranden, varav 48 % av synpunkterna berörde trafik. Synpunkterna kring trafik pekade bl.a. på dagens dåliga kollektiva förbindelser inom kommunen och till/från andra kommuner, otydlig prioritering av trafikslag (alla trafikslag anses prioriteras lika högt), mycket biltrafik i Täby samt oattraktiv och otillgänglig kollektivtrafik. Den näst förekommande aspekten var bostadsutveckling där kommunens förslag på förtätning ifrågasätts av kommuninvånarna.

I detta avsnitt redovisas de synpunkter som kommunen har fått in. Yttranden från privatpersoner och gymnasieelever har sammanfattats och enbart synpunkter som rör viktiga strategiska frågor och frågor som lyfts fram av flera yttranden redovisas.

Gensvaret under samrådet från allmänheten har varit stort och både myndigheter, organisationer, sakägare och privatpersoner har yttrat sig. I detta kapitel redovisas en sammanfattning av de inkomna yttrandena samt kommunens kommentarer.

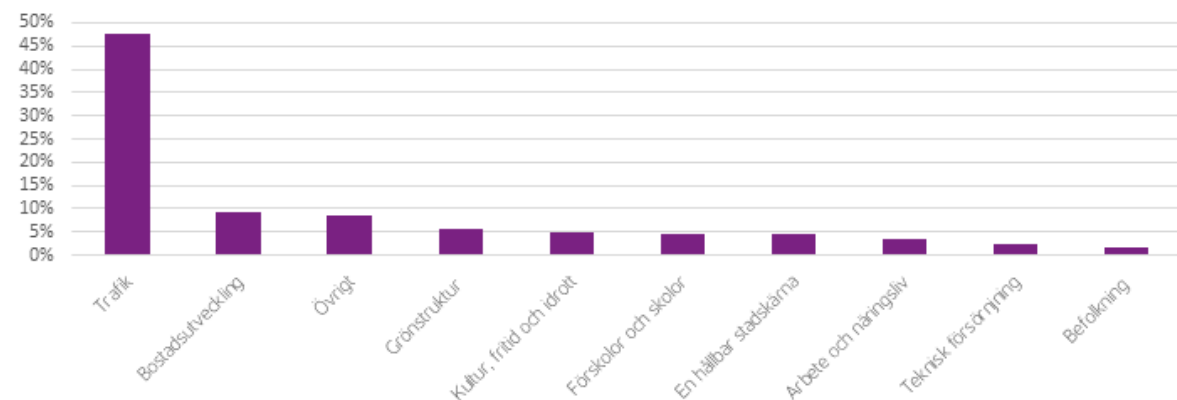
Länsstyrelsen är positiv till planförslaget men önskar utveckling av en del aspekter som exempelvis bostadsförsörjning,

kommunikationer, geotekniska risker, fornlämningar och miljö kvalitetsnormer. De kommunala remissinstanserna är positiva, men önskar revideringar och utveckling av vissa sakfrågor som bl.a. berör infrastruktur.

Ett flertal direkt berörda fastighetsägare är negativa till kommunens förslag på förtätning i anslutning till deras fastigheter.

Många yttranden från privatpersonerna berör generella aspekter som trafik, grönstruktur och bostadsutveckling, men även mer specifika sakfrågor som förlängning av Gustaf bergs väg och avsaknad tunnelbanans dragning till Täby kommun.

Vad har yttrandena handlat om?



Vilka har yttrat sig?

Remissinstans:	Antal:
Statliga och regionala aktörer	10
Kommunala nämnder och bolag	5
Politiska partier	1
Föreningar och organisationer	14
Grannkommuner	2
Övrigt:	
Gymnasieelever	13
Privatpersoner	80
Totalt	125

Statliga och regionala aktörer

De statliga och regionala aktörerna som lämnade yttranden är:

- Försvarsmakten
- Länsstyrelsen
- Naturvårdsverket
- Polismyndigheten
- Sjöfartsverket
- Svenska Kraftnät
- Trafikverket
- Tillväxt- och Regionplaneförvaltningen & Trafikförvaltningen

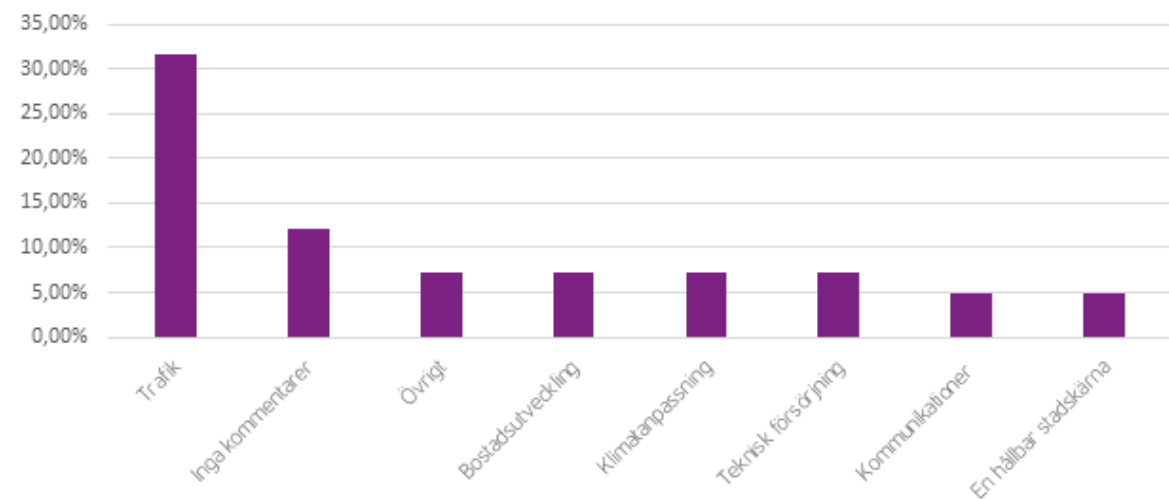
Trafik var det mest förekommande temat bland synpunkterna.

FÖRSVARSMAKTEN

Försvarsmakten har inget att erinra i rubricerat ärende. Försvarsmakten önskar bara att påminna att eventuella höga byggnadsobjekt inom kommunen behöver skickas på remiss till Försvarsmakten.

Kommunens kommentar:
Synpunkten är noterad.

Vad har yttrandena från de statliga och regionala aktörerna handlat om?



LÄNSSTYRELSEN

Allmänna synpunkter:

Länsstyrelsen framför att den fördjupade översiktsplanen är välarbetad och lägger fram tydliga riktlinjer kring kommunens ambition i den regionala stadskärnan. Det finns dock ett antal frågeställningar för kommunen att utveckla i processen framöver, detta för att det ska finnas än tydligare ställningstaganden till efterföljande planering. Dessa redogörs för nedan.

Riksintressen:

I Täby stadskärna är E18 och Roslagsbanan utpekade som riksintresse för kommunikationer. Länsstyrelsen bedömer att planförslaget tillgodoser riksintresse för kommunikationer på ett tillfredsställande sätt. Det finns en del frågor att utreda vidare gällande diskussioner runt tunnelförläggning och passager över E18 och hur detta kan göras i relation till riksintresseanspråket. Vidare vill Länsstyrelsen och Trafikverket uppmärksamma på vikten av att i efterföljande planering se till

att riksintressena ges erforderligt utrymme där det är fritt från exploatering i närområdet, då marken i framtiden kan bli aktuell vid eventuella ombyggnationer. Länsstyrelsen vill även informera om att hela landets yta är samrådsområde för objekt högre än 20 meter utanför tätort och högre än 45 meter inom tätort. Det innebär att alla ärenden avseende höga objekt måste skickas på remiss till Försvarmakten. Länsstyrelsen har tagit fram en vägledning kring hur planering av höga byggnader kan ske, ”Planering av höga byggnader och objekt, Faktablad 2017:9.”

Kommunens kommentar:

Kapitlet om riksintressen har kompletterats angående behov av avstånd för framtida ombyggnationer av E18 och markanvändningskartan har reviderats så att det nu finns ytor längs E18 reserverade för trafikandamål. I utställningsversionen föreslås ingen tunnelförläggning av E18 men däremot lyfts det att inom planens tidshorisont (år 2050) finns behov av att utreda E18:s utformning och läge genom Täby kommun.

Övriga synpunkter är noterade.

Mellankommunala frågor:

Länsstyrelsen anser att planförslaget är

väl anpassat till de visioner och regionala förhållningssätt för regionala stadskärnor som presenteras i utställningsförslaget till Regionala utvecklingsplanen 2050 (RUF5). Utvecklingen i stadskärnan kommer att ske under en lång tidsperiod och förutsätter också att ett flertal kollektivtrafiklösningar kommer till stånd och att initiativ till bebyggelseutvecklingen till stor del sker av privata fastighetsägare. En prioritering är att kommunen ska uppnå bostadstillskottet som har förhandlats fram genom Sverigeförhandlingen. I strategin om minskade barriäreffekter framgår inget om hur barriärerna påverkar växter och djur, vilket bör kompletteras i syfte att ge inspel i vidare planering och möjligheter att främja ekosystemtjänster och spridningsvägar. Om och när kommunen går vidare med förslag för tvärgående förbindelse mot Kista – Sollentuna – Häggvik måste utredningar för hur detta kan komma att påverka Rösjökilen tas fram.

Länsstyrelsen framför att de tänkta trafiklösningarna som exempelvis tvärförbindelse till Kista- Sollentuna- Häggvik och förgrening av Roslagsbanan till Arlanda finns idag endast på idénivå utan konkretion eller produktionsmedel avsatta. Inom sträckningen för en tvärförbindelse är det av största vikt att samordning sker med utveckling av bostadsbebyggelse. Länsstyrelsen

och Trafikverket vill förtydliga att det inte kommer att finnas statliga medel att finansiera en tunnelförläggning av E18. Vidare framför Länsstyrelsen att en tunnelförläggning inte får äventyra E18:s funktion, varken idag eller i framtiden.

Kommunens kommentar:

Strategin om minskade barriäreffekter har kompletterats med att barriärerna även påverkar växter och djur, med syfte att ge inspel i vidare planering och möjligheter att främja ekosystemtjänster och spridningsvägar. Kommunen har genomfört en naturvärdesinventering för inventering av naturvärden och värdefulla ekologiska spridningssamband. I denna presenteras bl.a. konkreta förslag till åtgärder för de samband som är viktiga att stärka.

Täby kommun noterar att det inte finns beslut om investering för trafiklösningar för regionla kollektivtrafik som föreslås i planen. Strategi 1 ”Förbättra lägesförutsättningarna” har ändrats i text om behovet av att utreda tvärförbindelse i enlighet med utpekade utvecklingsbehov för transportbehovet i RUF5 2050. Transportslag har inte specificerats och heller inte hur den ska dras utanför stadskärnan och Täby kommun. Strategin har förstärkts med en prioritering om att

samordna planering för bostäder, näringsliv och transportlösningar. Roslagsbanans förgrening till Arlanda är ett etablerat arbete inom Stockholm Nordost och med Arlandaregionen och kvarstår som tidigare.

Synpunkten om finansiering av tunnelförläggning av E18 är noterad.

Miljö kvalitetsnormer:

Länsstyrelsen noterar att planområdet är beläget direkt ovanpå grundvattenförekomsten Täby-Danderyd. Grundvattennivåerna är i detta område höga. Länsstyrelsen ser en risk att en exploatering, där grundvattensänkning kan ske, kan innebära att befintliga markföroreningar kan komma att påverka grundvattenkvaliteten i området. I kommunens beskrivning av dagens status och statusklassificering bör det tydligare framgå att målet med vattenförvaltningens förbättringsarbete är att skapa goda förutsättningar för växter och djur som lever i och omkring vatten. Det är biologin som står centralt i klassificeringsarbetet. Då planförslaget innebär relativt hög förtätning, där dagvatten kommer behöva hanteras i större omfattning, ser Länsstyrelsen att det finns en risk att miljö kvalitetsnormerna i berörda recipienter inte kan följas.

Planförslaget innebär utveckling kring större

vägar där luftkvaliteten kan vara bristfällig. Länsstyrelsen kan inte på en övergripande nivå där underlag saknas bedöma om miljö kvalitetsnormerna för luftkvalité följs. Det är därav av största vikt att detta sker i efterföljande planering. Kommunens riktlinjer i planförslaget för att detta ska uppnås är bra och tydliga.

Kommunens kommentar:

Kommunen har genomfört en dagvattenutredning som konstaterar att miljö kvalitetsnormerna i Stora Värtan ej försämras om kommunens dagvattenstrategi följs i alla kommande stadsbyggnadsprojekt. Utredningen pekar vidare på att de utpekade ytorna för skyfallshantering bör nyttjas för dagvattenrening för att förbättra miljö kvalitetsnormerna i Stora Värtan, vilket står beskrivet i den fördjupade översiktsplanen. Utöver detta redovisar utredningen hur kommunen arbetar strategisk med att förbättra statusen i alla sina vattenförekomster samt hur kommunen kan öronmärka erforderlig mark i stadskärnan för dagvattenrening för att inte riskera att försämma (utan förbättra) statusen eller enskilda kvalitetsfaktorer i Stora Värtan.

Kommunen följer luftkvalitetsförordningen, MKN för utomhusluft, vilket innebär

att kommunen ansvarar för att kontrollera luftkvaliteten för de flesta miljö kvalitetsnormerna. Vidare utredningar av luftkvaliteten kommer att utföras i detaljplaneskedet.

Hälsa och säkerhet samt risk för olyckor, översvämning eller erosion:

Gällande bullerexponering vid nybyggnation vill Länsstyrelsen poängtera att det är av stor vikt att erforderliga åtgärder tillämpas vid exploatering i närheten av bullerkälla för att skapa goda boendemiljöer. Vidare framhåller Länsstyrelsen att Regeringen har, den 11 maj 2017, beslutat om en höjning av riktvärdena för buller vid en bostadsbyggnadsfasad från spår- och vägtrafik. Till utställningsskedet bör översiktsplanen uppdateras med de nya bullerriktvärdena som trädde i kraft den 1 juli 2017.

Länsstyrelsen anser att det är lämpligt att kommunen i den fördjupade översiktsplanen ger bättre vägledning för hur byggnation inom befintliga detaljplaner ska hanteras där föroreningsfrågan inte har beaktats vid planläggning i tillräcklig omfattning. Länsstyrelsen anser vidare att kommunen bör redogöra för hur ett förändrat klimat kan komma att påverka spridning av och exponering för föroreningar.

Länsstyrelsen ser att följande frågor är lämpliga att ha i åtanke inför det fortsatta arbetet med vägnätet:

- Vad är skyddsvärt kring vägarna i dag och i framtiden?
- Påverkar vägnätet beredskapsplaneringen eller sårbara punkter i kommunen?
- Hur påverkas näringslivet och verksamhetens utvecklingsmöjligheter?
- Hur påverkas bebyggelseutvecklingen?
- Påverkas grannkommuners eller Trafikverkets vägnät?

Länsstyrelsens bedömer det som lämpligt att kommunen i dagvattenutredningen som ska tas fram säkerställer att erforderliga ytor för vatten att ta plats kan redovisas där i kombination med en uppdaterad markanvändningskarta för detta ändamål. Kommunens strategi för att hantera risken för översvämning från skyfall måste sedan följas upp i efterföljande planering. Vidare anges att tillkommande bebyggelse behöver vara höjdsatt för att vattnet ska hitta naturliga vägar och inte översvämma samhällsviktiga funktioner. Länsstyrelsen önskar att resonemanget kring höjdsättning utvecklas, och att det kopplas till vattennivån och varaktighet. Länsstyrelsen önskar också se ett resonemang kring hur den befintliga

bebyggelsen inte ska utsättas för ökad risk att översvämmas.

Länsstyrelsen anser att kommunen behöver studera de geotekniska riskerna närmare inom ramen för den fördjupade översiktsplanen och peka ut eventuella ras- eller skredkänsliga områden. Den fördjupade översiktsplanen kan vara ett bra verktyg för att reservera mark för skyddsåtgärder, vilket motiverar att frågan studeras närmare redan på övergripande nivå. Kommun bör även tydliggöra att ett förändrat klimat påverkar markens stabilitet och riskerna för ras och skred. Länsstyrelsen saknar detta i samrådshandlingen.

Kommunens kommentar:

Kommunen har ändrat texterna kring buller i den fördjupade översiktsplanen. Planhandlingen har bl.a. förtydligats med att rådande riktvärden enligt "Förordningen om trafikbuller vid bostadsbyggande" ska hållas. Vidare har kommunen exemplifierat hur det upplevda bullret kan minska. Den fördjupade översiktsplanen har även kompletterats med texter kring föroreningar, förändrat klimat samt risk för ras och skred under rubriken Geoteknik. Kommunen ger bl.a. bättre vägledning för hur föroreningar tidigt kan upptäckas samt hur förändrat klimat kan påverka föroreningar och vilka åtgärder som

kan vidtas.

Kommunen har kompletterat avsnittet om dagvatten utifrån dagvattenutredningen (WRS, 2018), som visar på behov av ytterligare rening utöver LOD (Lokalt Omhändertagande av dagvatten) på kvartersmark och trädplantering med skelettjord. Riktlinjer ska säkra ytor för dagvattenhantering och rening i kommande planering. Vidare har kommunen tydliggjort att riktlinjer för länshållningsvatten vid schaktning och sprängning ska följas. Markanvändningskartan redovisar delvis mark för rening och fördröning av dagvatten inom utmärkta grönområden som ska utformas mångfunktionella. Vidare kommer mark inom stadsbebyggelsen innefatta ytor på kvartersnivå för LOD åtgärder. Dessutom föreslås att ca 5 % av varje planområdes yta (utöver LOD-åtgärder inom kvartersmark och skelettjordar i gatumark) ska avsättas och nyttjas för dagvattenrening, fördröjning- och/eller översvämningshantering/ klimatanpassningsåtgärder i enlighet med riktlinjer för fortsatt planering.

Kommunen har kompletterat resonemanget kring höjdsättning i enlighet med Länsstyrelsens påpekande under "Klimatanpassning".

Barnperspektivet:

Kommunen lyfter fram barnperspektivet som en viktig del i planeringen av nya skolor, förskolor och lekplatser. I fördjupade översiktsplanen finns en riktlinje att grundskolor och förskolor bör ligga i anslutning till parker eller andra grönområden. Länsstyrelsen vill framhålla vikten av att kommunen i planeringen ger erforderligt utrymme till trygga förskolegårdar. Länsstyrelsen vill poängtera att om allmänna parker eller andra grönområden utnyttjas som ett komplement till förskolegårdar så måste trygga vägar, utan barriärer, säkras till dessa platser. Detta är speciellt viktigt i tätastadsmiljöer där det finns risk.

Kommunens kommentar:

Kommunen instämmer med Länsstyrelsen om att barns utevistelse ska främjas bl.a. genom att i planeringen ge erforderligt utrymme till trygga förskolegårdar. Ett förtydligande har gjorts i utställningshandlingen. Täby kommun arbetar kontinuerligt i samarbete med andra aktörer för att säkerställa att tillräckliga ytor, funktioner och kvaliteter finns för offentlig service i den nya stadsutvecklingen. I den planeringen ingår att se över samband mellan olika ytor för samutnyttjande och att väga in barnens perspektiv i utvecklingsarbetet. Kommunen har, i likhet med många andra

kommuner, inga politiskt beslutade riktlinjer om ytor på förskolegårdar.

Bostadsförsörjning:

Länsstyrelsen ser positivt på att det redan idag finns pågående planering för 10 000 bostäder i stadskärnan. Kommunen bör pröva om fler bostäder än vad som framgår av planen skulle kunna bli hyresrätter. I kommunen är det särskilt svårt för unga att etablera sig på bostadsmarknaden, därför ser Länsstyrelsen gärna att kommunen planerar för ungdomsbostäder och studentbostäder helst så centralt som möjligt, speciellt med tanke på möjligheten till goda kommunikationer till campusområdena både för KTH och Stockholms universitet. Länsstyrelsen har inga synpunkter vad gäller bostäder inom ramen för LSS och SoL, emellertid skulle det vara bra om ett visst antal bostäder även blev tillgängliga för Socialtjänsten (genom exploateringsavtal) som bostäder för personer som hamnat i hemlöshet. Bostadssituationen för denna grupp är särskilt svår eftersom kommunen inte har något allmännyttigt kommunalt bostadsaktiebolag som kan ta fram bostäder för bostadssociala ändamål.

Kommunens kommentar:

Kommunen noterar synpunkten om fler hyresrätter. Andelen hyresrätter i planerade

bostäder är dock ett politiskt mål som inte ändrats. Däremot har kapitlet förtydligats om att det finns förutsättningar för forskarbostäder, studentbostäder och små bostäder i närhet till kollektivtrafik. Kapitlet Social omsorg har kompletterats med text som beskriver kommunens förstärkta arbete med sociala bostäder.

Kulturmiljövärden

Länsstyrelsen saknar utförligare redovisningar under varje delområde för vad identitet och kulturhistoria innebär. Länsstyrelsen vill påminna om att även de obebyggda ytorna är uttryck för det modernistiska planeringsidealet och behöver hanteras eftersom det ofta är just dessa som kommer att tas i anspråk för ny bebyggelse. I fortsatt arbete är det av stor vikt att antikvarisk kompetens kommer med i tidigt skede i planprocessen. Vidare saknar Länsstyrelsen ett tydligare förhållningssätt gällande Landskapskonventionen och de nationella målen för kulturmiljövärden.

Kommunens kommentar:

En kulturvärdesanalys samt ett Arkeologiskt PM har tagits fram inför utställning i syfte att erhålla en bättre bild av vilka kulturhistoriskt värdefulla byggnader, miljöer och landskap som finns i stadskärnan. Denna syftar även till att ge en analys av samrådsförslaget

konsekvenser på kulturhistoriskt värdefulla byggnader, miljöer och landskap. Kapitlet "Kulturmiljö" har reviderats utifrån dessa underlag. Kapitlet har förtydligats med en känslighetsbedömning av planområdet. Vidare har det förtydligats med avseende på Landskapskonventionen och de nationella målen för kulturmiljövården.

Stadskärnans identitet och särskiljande arkitektur kommer att specificeras i "Arkitekturprogram för Täbys regionala stadskärna", vilket tas fram parallellt med den fördjupade översiktsplanen.

Fornlämningar:

I planområdet finns flera fornlämningar som skyddas av 2 kap. kulturmiljölagen (1988:850), KML. Länsstyrelsen saknar en tydligare redovisning av vilka fornlämningar som kan tänkas beröras i de olika delområdena. Länsstyrelsen anser att markanvändningskartan bör redovisa områden där kulturhistorisk hänsyn ska tas, vilket innefattar både fornlämningar och arkitektur, och inte bara områden där förtätning med arkitekturhistorisk hänsyn ska tas. I hållbarhetskonsekvensanalysen föregås Länsstyrelsens prövning när man skriver att fornlämningar behöver undersökas och tas bort. Det är länsstyrelsen som beslutar om

undersökningar och eventuellt borttagande av fornlämningar.

Kommunens kommentar:

En kulturvärdesanalys har tagits fram inför utställning i syfte att erhålla en bättre bild av vilka kulturhistoriskt värdefulla byggnader, miljöer och landskap som finns i stadskärnan. Denna syftar även till att ge en analys av samrådsförslagets konsekvenser på kulturhistoriskt värdefulla byggnader, miljöer och landskap. I markanvändningskartan har kategorin "Förtätning med kulturhistorisk hänsyn" tagits bort och ersatts av en utförligare karta i kapitlet "Kulturmiljö".

Kommunen noterar att det är Länsstyrelsen som beslutar om borttagning av fornlämningar. Texten om borttagning av fornlämningar har därmed tagits bort i utställningshandlingen.

Kommunikationer:

Länsstyrelsen ser positivt på kommunens ambition att utveckla kollektivtrafikstråk i stadskärnan. Länsstyrelsen ser dock att det trots detta finns en risk för att den föreslagna höga exploateringsgraden och de planerande verksamhetsområdena längs E18 kommer innebära en ökad biltrafik. Detta kan komma att påverka framkomligheten på både E18 och

omkringliggande vägar. Kommunen lyfter även fram under strategi 5, där hållbara trafikslag ska prioriteras, att biltrafiken ska ges god framkomlighet i utpekade stråk. Länsstyrelsen ser att detta kan anses motsägelsefullt när kommunen ändå vill lyfta ambitiösa satsningar för kollektiv-, cykel- och gångresor. De ser att det vore fördelaktigt för kommunen att här förhålla sig tydligare till de nationella klimatmålen.

Länsstyrelsen anser att det är lämpligt att kommunen i riktlinjer tydligare redogör för lämpliga längsta avstånd till olika gröna områden samt att detta tydligt följs upp i efterföljande planering. Boverkets vägledning om bostadsnära natur rekommenderar att alla bostäder ska ha högst 300 meter till sådan. Det finns även mer specifika riktlinjer till olika parktyper från Boverkets rapport Gröna områden i planeringen.

Kommunens kommentar:

Kommunen ska ta fram en framkomlighetsstrategi där ett kommunövergripande helhetsgrepp kring framkomligheten för bil- och kollektivtrafik tas. Kapaciteten behöver öka i hela trafiksystemet och eftersom gång-, cykel-, och kollektivtrafik är färdmedel med hög kapacitet på liten yta behöver infrastrukturen för dessa trafikslag utvecklas

med hög kvalitet.

Vidare har kartor kring de gator som ska omvandlas för hållbara trafikslag utvecklats.

Under kapitlet "Konsekvenser" har text om framtida trafik utvecklats avseende trafiken på det övergripande vägnätet.

I kapitlet "Grönstruktur", under Riktlinjer för fortsatt planering, hänvisas till kommunens parkpolicy. Parkpolicyen har riktlinjer för avståndsmått till olika parker som följer Boverkets rekommendationer.

Övrigt – formalia

I hållbarhetsanalysen står att fornlämningar skyddas enligt 3 kap. KML. Fornlämningar skyddas emellertid enligt 2 kap. KML. Länsstyrelsen förstår inte vad "tillskottsvattensituationen är reducerad för ett maximalt utnyttjande av den befintliga anläggningen" på sidan 89 betyder.

Kommunens kommentar:

Texten om fornlämningar har ändrats och förtydligats i enlighet med Länsstyrelsens påpekande. Den citerade texten på s. 89 har korrigerats.

NATURVÅRDSVERKET

Naturvårdsverket avstår att yttra sig i rubricerat ärende.

Kommunens kommentar:

Synpunkten är noterad.

POLISMYNDIGHETEN

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

Kommunens kommentar:

Synpunkten är noterad. Den fördjupade översiktsplanen beskriver hur vissa gator ska göras mer tillgängliga och framkomliga och vilka åtgärder som krävs för att de ska minska sin barriäreffekt. Den fördjupade översiktsplanen pekar också ut hur stadsutveckling kan ske längs med befintlig vägstruktur för att skapa stadsmiljöer som gör det tydligare och tryggare att röra sig

inom stadskärnan. Kommunen kommer att fortsätta sitt trygghetsarbete i samverkan med polisen och boende när stadskärnan växer.

Detaljerade frågor om belysning, utformning av offentliga rum, mm är frågor som inte behandlas i en fördjupad översiktsplan. Dessa frågor löses i efterföljande detaljplaner.

I dokumentet "Arkitekturprogram för Täbys regionala stadskärna", som upprättas parallellt med den fördjupade översiktsplanen, kommer trygghetsrelaterade frågor kopplade till den fysiska miljön att behandlas.

SJÖFARTSVERKET

Sjöfartsverket har tagit del av "Inbjudan till samråd om Täby stadskärna 2050 Fördjupning av översiktsplan" och mot bakgrund av att förslaget inte berör område för sjötrafik avstår Sjöfartsverket från att lämna yttrande.

Kommunens kommentar:

Synpunkten är noterad.

SVENSKA KRAFTNÄT

Svenska kraftnät har tagit del av handlingarna för förslag till fördjupad översiktsplan

för Täby stadskärna och har ingenting att erinra mot upprättat förslag. Det kan finnas regionnätledningarna inom planområdet, regionnätägaren bör därför höras i samrådet.

Kommunens kommentar:
Synpunkten är noterad.

TRAFIKVERKET

Övergripande synpunkter:

Trafikverkets övergripande synpunkter kring den Fördjupade översiktsplanen för Täby stadskärna är att det är positivt och i enlighet med RUFSS att utveckla en tätare bebyggelse i den utpekade regionala kärnan Täby centrum-Arninge. Förtätande av miljöer bidrar till en transportsnål samhällsplanering där befintliga transportsystem kan användas vilket stämmer väl överens med såväl det transportpolitiska tillgänglighetsmålet som hänsynsmålet. De transportpolitiska målen är en utgångspunkt för alla statens åtgärder inom transportområdet, exempelvis hur myndigheterna ska prioritera bland olika önskemål och behov när de genomför sina uppdrag.

Riksintresse och farligt gods:

E18, utpekad som transportled för farligt

gods, berörs och är av riksintresse för kommunikationer. Trafikverket vill uppmärksamma att det är viktigt att våra intressen skyddas mot åtgärder som kan skada eller påverka våra anläggningar negativt. Trafikverket vill också poängtera det viktiga i att närområdet kring riksintressena hålls fria från exploatering, då marken i framtiden kan bli aktuell vid eventuella ombyggnationer.

I samband med detaljplaneläggning av områden inom 150 meter från stråk där transporter med farligt gods kan förekomma, anser Trafikverket att risker förknippade med farligt gods ska beaktas. Rekommenderade skyddsavstånd kopplat till önskad markanvändning finns redovisade i bl.a. vägledningen "Riktlinjer för planläggning intill vägar och järnvägar där det transporteras farligt gods" (Länsstyrelsen Stockholms län). Här framgår att om rekommenderade skyddsavstånd inte kan hållas, så bör en riskanalys tas fram för att klargöra vilka skyddsåtgärder som kan bli nödvändiga för att planerad markanvändning ska bedömas som lämplig utifrån risksynpunkt. Även i detta sammanhang bör beräknad trafik prognosår 2040 beaktas.

Kommunens kommentar:

Kapitlet om riksintressen har kompletterats

angående behov av avstånd för framtida ombyggnationer av E18. Erforderliga ytor för skyddsavstånd har infogats i markanvändningskartan. Övriga synpunkter är noterade.

Effektivt och framkomligt transportsystem:

Kommunen har genomfört trafikanalyser som visar på en ökning av trafiken på E18 med 25-30% föranlett av planerna enligt gällande översiktsplan. Tillskottet orsakat av denna plans exploatering har endast en liten inverkan på trafikarbetet enligt samrådshandlingen. Resandet ska enligt planen i stället tas upp av kollektivtrafiken respektive gång- och cykelvägnätet. Trafikverkets erfarenhet är att i en exploatering skapar varje boende i storleksordningen en resa per dygn med bil. Detta gäller i täta områden som har mycket god kollektivtrafikförsörjning. Därför ställer sig Trafikverket frågande till hur kommunen tänker uppnå detta. Trafikverket ser gärna att kommunen visar tydligare i det fortsatta arbetet åtgärder som vidtas för att nå målet om att biltrafiken inte ska öka.

Planen lyfter vidare fram behovet av att satsa på kollektivtrafik, gång- och cykeltrafik, vilka ska prioriteras. Detta är dock något otydligt beskrivet. Exempel på sid 38, under

strategi Prioritera hållbara trafikslag står det ”Det handlar om att öka framkomligheten för de trafikslag som skapar framkomlighet för många på liten yta, såsom gång-, cykel-, och kollektivtrafik, där biltrafiken anpassas efter dessa. Biltrafik ska ges framkomlighet i utpekade stråk för att säkerställa att de som behöver bil ska kunna ta sig fram.” För att undvika att utvecklingen av Täby kommun påverkar framkomligheten på det omgärdande statliga vägnätet negativt är det angeläget att kommunen planerar aktivt för gång, cykel och kollektivtrafik samt utvecklar det lokala vägnätet. E18 är idag hårt belastad väg under rusningstid i ritning mot centrala Stockholm och det är viktigt att se systemet i sin helhet. En ökad exploatering i en växande region, påverkar framkomligheten för all typ av trafik i stora delar av vägsystemet. Således vill Trafikverket se i kommande analyser hur det övergripande vägnätet påverkas.

I enlighet med Trafikverkets Framkomlighetsprogram är det viktigt med ett vägnät med huvudsak en lokal funktion, vilket kommunen är väghållare för, utformas och dimensioneras för att hantera trafik av lokal karaktär. Trafikverket utgår från Framkomlighetsprogrammet som är framtaget för Stockholms län som bland annat redovisar att det kan bli aktuellt att påfartsreglera

trafikplats Roslags-Näsby och Viggbyholm.

På s. 57 står det att exploatering kommer generera mer trafik och förvärra kösituationen i vissa delar av vägnätet. Trafikverket vill betona att köerna inte får ge upphov till att trafikköer bildas på avfartsramperna i trafikplatserna till E18. Köerna måste tas om hand på det kommunala vägnätet. Trafikverket vill se hur denna ökning tas om hand mer i detalj av det kommunala vägnätet men även hur ökningen påverkar E18 och det övergripande trafiksystemet i stort.

Kommunens kommentar:

I planen har texten under planstrategi 5 och i kapitlet ”Kollektivtrafik” utvecklats avseende de hållbara trafikslagen och hur infrastrukturen för dessa behöver förbättras och utvecklas tillsammans med andra åtgärder så som möjlighet för kombinerade resor. Under kapitlet ”Gator för fordonstrafik” har kartan reviderats med en ny kategorisering som visar hur gatorna ska omvandlas för att förbättra förutsättningarna för de hållbara trafikslagen. Kapitlet ”Kollektivtrafik” har kompletterats med beskrivning av hur bytespunkterna ska utvecklas samt hur Täby centrums bussterminal ska utvecklas för att klara framtida busstrafikering och resandeflöden.

Vidare har fördjupade trafikanalyser genomförts som har identifierat punkter där åtgärder kommer att krävas för att förbättra framkomligheten för både kollektivtrafik och fordonstrafik. Detta beskrivs under kapitlet konsekvenser. Exempelvis har kommunen identifierat framkomlighetsproblem in mot trafikplats Viggbyholm under framförallt eftermiddagens maxtimme och åtgärder behöver utredas vidare exempelvis styrning av trafiken.

De fördjupade trafikanalyserna visar på en fungerande trafiksituation på E18 mellan trafikplats Viggbyholm och trafikplats Roslags-Näsby under för- och eftermiddagens maxtimme och att maxtimmarna kommer att spridas ut i tid, vilket innebär ca 25 % mer trafik per dygn på E18 jämfört med idag. Det kommunala vägnätet kommer att få ökad köbildning framförallt på Bergtorpsvägen, Stora marknadsvägen och in mot trafikplats Viggbyholm.

Kommunen ska ta fram en framkomlighetsstrategi där ett kommunövergripande helhetsgrepp kring framkomligheten tas.

Övriga synpunkter är noterade.

Framtida kollektivtrafik:

Trafikverket anser att det är viktigt med goda möjligheter till kollektivtrafik i planeringen, i enlighet med de transportpolitiska målen. Planen anger att en förgrening av Roslagsbanan till Arlanda är en förutsättning för utvecklingen av Täby kommuns stadskärna. Trafikverket saknar ett resonemang om förgreningen till Arlanda ej genomförs. Detta för att belysa eventuell påverkan på befintligt transportsystem av en sådan exploatering samt vad det har för betydelse för bebyggelseutvecklingen.

Planen beskriver ett möjligt kollektivtrafikstråk för framtida tvärgående regional kapacitetsstark kollektivtrafik västerut till Kista och Solna. Stråket korsar E18 i trafikplats Roslags Näsby i alternativet mot Näsbypark och har en bytespunkt vid E18 i förgreningen mot Täby centrum. I trafikplatsen planerar kommunen att utveckla en ny bytespunkt på E18. Vidare planering behöver göras i tidiga samråd med Trafikverket. Trafikverket vill även poängtera att en förlängd Roslagsbana till Odenplan och centralen samt implementering i enlighet med handlingsplan ÅVS Stombuss kan visa på andra behov och förutsättningar för en sådan tvärförbindelse.

Kommunens kommentar:

Tillgänglighetsbehovet i Rufs 2050 visar att kopplingen mellan stadskärnan Täby centrum-Arninge och Arlanda flygplats är nödvändig vare sig det blir en förlängning av Roslagsbanan eller annat trafikslag.

Strategi 1 "Förbättra lägesförutsättningarna" har ändrats i text när det gäller behovet av att utreda tvärförbindelse i enlighet med utpekat utvecklingsbehov för transportbehovet i RUFs. Transportslag har inte specificerats och heller inte hur den ska dras utanför stadskärnan och Täby kommun. Strategin har förstärkts med en prioritering om att samordna planering för bostäder, näringsliv och transportlösningar.

Övriga synpunkter är noterade.

Tunnelförläggning av E18

Kommunen har gjort en utredning som visar att det finns förutsättningar att förlägga E18 i en bergtunnel för större delar av sträckan genom centrala Täbys stadskärna. Trafikverket vill förtydliga att det inte kommer finnas några statliga medel att finansiera en eventuell tunnel i framtiden. En tunnel förutsätter således en annan finansiering.

En trafikled kan överdäckas för att förbättra stadsmiljön, minska barriäreffekter, skapa

ytter för exploatering och förtätning. Men överdäckning är av samhällsekonomiska skäl inte en miljö- och hälsoåtgärd, d.v.s. en åtgärd att ta till för att hantera miljö- och hälsoproblematik som huvudsyfte, även om den kan resultera i förbättrad närmiljö, t.ex. genom mindre buller och föroreningar. Överdäckningar kan samtidigt vara förenade med högre halter av luftföroreningar, framförallt vid tunnelmynningar, liksom ökad energianvändning och betydande risker, särskilt vid transportleder för farligt gods. En överdäckning får inte äventyra E18:s funktion, varken idag eller i framtiden. Flera utgångspunkter måste därför utredas och redovisas i det fortsatta arbetet och Trafikverket saknar rådighet över flera av dessa. En dialog bör alltid föras med Länsstyrelsen, eftersom det är de som ytterst prövar en överdäckning utifrån bl.a. hälsa och säkerhet och riksintressen enligt Plan- och bygglagen och Miljöbalken. Därtill behöver fördjupade riskbedömningar göras. Överdäckning ska utformas så att risker för ovanförliggande och intilliggande bebyggelse inte är större än för bebyggelse intill motsvarande trafikled i ytläge. Överdäckning ska utformas så att olyckor vid ovanförliggande och intilliggande bebyggelse inte orsakar allvarlig trafikstörning eller skada i tunneln. Likaså måste omledning säkerställas vid såväl

planerade som oplanerade störningar.

Kommunens kommentar:

Synpunkten om tunnelförläggning är noterad. I utställningsversionen föreslås ingen tunnelförläggning av E18 men däremot lyfts det att inom planens tidshorisont (år 2050) finns behov av att utreda E18:s utformning och läge genom Täby kommun.

Passager under E18

Trafikverket ser positivt på att kommunen planerar och möjliggör för gång- och cykelpassager under E18. Den fortsatta planeringen för detta behöver göras i tidiga samråd med Trafikverket och avtal skrivas.

Kommunens kommentar:

Synpunkten är noterad.

Bensinstationer nära E18

Kommunen vill planera för handel, lättare tillverkningsindustri och ej störande verksamheter/målpunkter för farligt gods inom reserverad mark längs med E18. Liksom fördjupningen anger så behöver riskerna analyseras närmare. Trafikverket vill påtala att om vägområdet berörs av åtgärder så krävs tillstånd enligt väglagen § 43 och tidiga samråd.

Kommunens kommentar:

Synpunkten är noterad.

Luftfart:

Trafikverket hävdar att runt alla flygplatser finns områden där höjder, byggnader, master mm behöver begränsas för att flygsäkerheten inte ska äventyras, den s.k. hinderbegränsande ytan. Alla byggnader över 20 meter ska prövas av Luftfartsverket (LFV) i en flyghinderanalys. Kommunen kan och bör i ett tidigt skede samråda med LFV, Forsvarsmakten och Swedavia för att ta reda på hur högt det är möjligt att bygga på en viss plats/fastighet eller inom ett väl avgränsat område, med hänsyn till dessa riksintressen. Det är en viktig planeringsförutsättning att förhålla sig till i den fortsatta planeringen.

Kommunens kommentar:

Synpunkten är noterad.

Miljö, hälsa och säkerhet

Samhällsplaneringen har en mycket viktig roll i att uppnå nationella mål för samhällets långsiktiga utveckling, bl.a. rörande begränsad klimatpåverkan, transportsystemets funktionssätt samt de 16 nationella miljömålen. Transportsystemet påverkar de flesta miljömålen och särskilt målen Begränsad

klimatpåverkan, Frisk luft, God bebyggd miljö och Ett rikt väx- och djurliv samt Levande sjöar och vattendrag. I kommande aktiviteter och löpande arbete bör detta beskrivas och beaktas.

Kommunens kommentar

Synpunkterna är noterade.

Buller

Trafikverket anser att en bedömning av bullersituationen ska göras och att riktvärden enligt Förordningen om trafikbuller vid bostadsbyggande (SFS 2015:216) ska hållas. Enligt planen ska kommunen fortsätta verka för att hastigheten på E18 regleras för att bland annat minska buller och utsläpp av partiklar. Trafikverket vill upplysa om att eftersom E18 är en europaväg och god framkomlighet måste kunna uppnås så bedöms det vara önskvärt med en maximal hastighet om 100 km/h på denna sträcka. Kommunens planering måste därför ta höjd för det.

Kommunens kommentar:

Kommunen har ändrat texterna kring buller. Kommunen har bl.a. förtydligat att rådande riktvärden enligt Förordningen om trafikbuller vid bostadsbyggande ska hållas. Vidare har kommunen exemplifierat hur det upplevda bullret kan minska.

Övriga synpunkter är noterade.

Planerade åtgärder:

- Planerade arbeten på E18: På sid 105 står det att Trafikverket utreder möjligheten att bredda kollektivtrafikkörfälten på E18. Denna utredning är klar och under 2018 kommer Trafikverket påbörja byggandet av kollektivtrafikkörfält mellan Danderyds kyrka och Arninge. Detta görs i form av trimningsåtgärder då kollektivtrafikkörfälten kan byggas inom befintligt vägområde.
- Åtgärdsvalsstudie för väg 265, Norrortsleden. Trafikverket planerar att starta en åtgärdsvalsstudie år 2018 som studerar de framkomlighetsbegränsningar som råder på sträckan under högtrafik och beräknas bli större efter öppnandet av Förbifart Stockholm. Trafikverket avser att utreda detta i syfte att identifiera de åtgärdsbehov som behöver hanteras men samtidigt behöver behovet av nya gång- och cykelrelationer i stråket utredas.
- Åtgärdsvalsstudie för kapacitet Arningevägen Väg 264, Vallentuna-Täby. Bostadsexploateringen i Norrort kommer

påverka trafiken på väg 264 med risk för framkomlighetsproblem. Samtidigt håller Arninge på att utvecklas som en regional kärna i enlighet med RUFs. Åtgärdsvalsstudie planeras starta 2019.

Kommunens kommentar:

Under kapitlet "Gator för fordonstrafik" har uppgifterna om kollektivtrafikkörfält på E18 ändrats i enighet med Trafikverkets synpunkt

Övriga synpunkter är noterade.

Fortsatt process

Trafikverket ser fram emot att ta del av kommande arbete med utvecklingen av stadskärnan och välkomnar en tidig dialog med kommunen kring planer som har och kan ha påverkan på statlig infrastruktur. Trafikverket ser även vikten av att tidigt fastlägga ansvarsfrågorna i avtal innan kommunen går vidare med framtagandet av detaljplaner och åtgärder som berör E18.

Kommunens kommentar

Synpunkten är noterad.

Övrigt

Trafikverket anser i övrigt att planen är svårsläst med flera komplexa figurer som är

svårtolkade och önskar att dessa förtydligas till utställningshandlingen.

Trafikverket ställer sig frågande kring snabbcykelstråket på s 63 till Vaxholm. Är det en felskrivning eller ny inriktning från kommunens sida att ange snabbcykelstråk till Vaxholm? Idéstudien talar om snabbcykelstråk till Arninge och även efterföljande diskussioner om cykelstråk i denna relation har haft Arninge som målpunkt i norr. Trafikverkets ambition är att, förutsatt medel, bygga ett regionalt cykelstråk mellan Arninge och Vaxholm enligt standard i regional cykelplan.

Kommunens kommentar:

I det reviderade planförslaget har flera nya kartor tillkommit för att förtydliga kommunens vision, se "Bearbetning efter samråd".

Texten om snabbcykelstråk till Vaxholm är en felskrivning som har korrigerats.

Tillväxt- och regionplaneförvaltningen & Trafikförvaltningen (TRF & TF)

Tillväxt- och regionplaneförvaltningen är sammanfattningsvis positivt till Täby kommuns

förslag till fördjupning av översiktsplanen - Täby stadskärna 2050. Förslaget tar utgångspunkt i högt bostadsbyggande, tillväxt av arbetstillfällen och investeringar i offentliga verksamheter. Kommunen ser sig som en nyckelaktör i en växande Stockholmsregion, med stora utmaningar och stort ansvar. Landstinget ställer sig positivt till de fem centrala utgångspunkter som Täby kommun anger för utvecklingen av Täby stadskärna mot 2050, liksom till Täbys ambition att bidra till att ta ansvar för de mål och utmaningar som Stockholmsregionen står inför.

Regional bebyggelseutveckling och markanvändning:

Inriktningen i förslaget överensstämmer väl med inriktningen för Täby kommuns nu gällande översiktsplan, med RUF 2010 och med utställningsförslaget till ny regional utvecklingsplan (RUF 2050). Planförslaget skulle vinna på att hantera hela den regionala stadskärnan Täby-Arninge. Landstinget ser att den regionala stadskärnan endast bristfälligt belyses för kopplingar och relationer mellan Täby stadskärna och Arninge. Landstinget välkomnar också tydligare skrivning och resonemang om att Täby stadskärna är en av regionens viktiga regionala stadskärnor med dess unika värden och betydelse. Vidare välkomnar landstinget en tydligare koppling

mellan bebyggelseutvecklingen i kärnan och kommunen som helhet.

Täby centrum är stadskärnan i den regionala kärnan Täby centrum-Arninge. Landstinget anser att Täby centrum mot bakgrund av detta bör vara en bytespunkt för den regionala stombusstrafiken. Planen möjliggör inte en koppling för att den regionala stomtrafiken från Norrtälje och Vaxholm ska kunna angöra Täby centrum. Konsekvenserna blir att Täby centrum inte kommer utgöra en viktig regional bytespunkt om inte god tillgänglighet prioriteras. För att alla nordostkommuners invånare skall kunna ta sig till Täby centrum med kollektivtrafik krävs således ett byte, exempelvis i Arninge.

Landstinget är positivt till utvecklingen av Täby Park. I förslaget beskrivs att kopplingen mellan Täby Park och bytespunkt Täby centrum kan förbättras genom kollektivtrafikstråk samt att kommunen planerar att öppna upp den förberedda koppling som finns under Galoppfältets station. Landstinget bedömer att kollektivtrafiken till och från Täby Park behöver diskuteras ytterligare och välkomnar en dialog kring hur det bäst sker.

Landstinget delar kommunens bedömning av de primära mellankommunala intressena för

utvecklingen av Täby stadskärna. Landstinget vill också uppmärksamma kommunen på att masshantering och tåktverksamhet samt de transporter de genererar, är en viktig mellankommunal och delregional samordningsfråga.

Kommunens kommentar:

Målet har tydliggjorts avseende stadskärnans regionala funktion och innehåll samt hur området kopplas närmare Arninge. Avsnittet om bostadsförsörjning har förtydligats kring hur bostäder i Täby stadskärna förhåller sig till Sverigeförhandlingens bostadsåtagande samt hur bostadsplaneringen ser ut även i övriga kommunen. Täby vill kommentera att 16 200 bostäder är mål för hela kommunen fram till 2035. För stadskärnan gäller 17 000 bostäder fram till 2050.

I kapitlet "Kollektivtrafik" har kartan kompletterats med stråk för framtida stombusstrafik som angör Täby centrum.

Avsnittet om masshantering och tåktverksamhet har kompletterats.

Övriga synpunkter är noterade.

Regional grönstruktur

Läget för föreslagen stombusslinje västerut

genom Rösjöskogen är inte fastlagd i detalj, utan kan komma att justeras i framtida studier. Det kan innebära ändrade förutsättningar för planens västra delar.

Kommunens kommentar:

Synpunkten är noterad. Inom stadskärnan har ett stråk pekats ut som kommunen anser som lämpligast för denna stombusslinje. Detta för att kunna garantera att erforderliga ytor reserveras för detta i kommande stadsbyggnadsprojekt. Kollektivtrafikstråk utanför stadskärnan behöver studeras, exempelvis inom ramen för en ÅVS (åtgärdsvalsstudie).

Regionalt näringsliv och service

För att främja att företag etablerar sig och att befintliga företag växer är det en fördel, som Täby gör, att planera för integrerade företagslokaler samt bottenvåningar för handel och service. Att bygga särskilt tätt i kärnans kärna, där tillgängligheten är bäst, är viktigt för att attrahera kunskapsintensiva företag till den regionala stadskärnan och också för ett levande kvällsliv.

Förvaltningen ser positivt på kommunens satsningar på utbildning inom den regionala stadskärnan och stärkt tillgängligheten till Arlanda. Det är viktigt för att attrahera ett

kunskapsintensivt näringsliv. Förvaltningen stödjer kommunens uttalade ambition om att lägga offentlig service i strategiska lägen, nära kollektivtrafik, men ser gärna att ambitionen tydligare återspeglas i markanvändningskartan.

Kommunens kommentar:

Kapitlet har förtydligats med att det är i de mest centrala lägena med bäst regional tillgänglighet som näringslivskluster föreslår utvecklas.

Markanvändningskartan tydliggör Tibble-Åvaområdet som utvecklingsområde med tyngdpunkt på offentlig service och näringsliv integrerat i blandad stadsbebyggelse.

Digitalisering

Landstinget anser att det är bra att kommunen avser att satsa på utveckling av fjärrvärme och förnyelsebara energislag samt infrastruktur för informationsteknik. Landstinget anser att planen skulle kunna kompletteras med ett stycke om digitalisering. Digitaliseringen påverkar och förändrar hur vi gör saker, hur vi upplever saker och hur vi finner olika lösningar. För en socialt hållbar och inkluderande utveckling är det angeläget att den digitala grundkompetensen och infrastrukturen omfattar regionens alla invånare.

Kommunens kommentar:

Kommunen, genom TMAB (Täby Miljövärme AB) bygger tillsammans med E.ON ut fjärrvärmenätet i Täby. TMAB kommer sedan att äga nätet och E.ON leverera fjärrvärme fram till 2027 då nätet öppnas för alla leverantörer. Det planerade nätet kommer täcka delar av stadskärnan men för resterande planerad bebyggelse krävs en plan för vidare utbyggnad, inkl. plan för ökad tillförsel av värme till nätet. Nuvarande kapacitet i fjärrvärmeproduktionen räcker för de närmaste åren.

Kommunen har kompletterat kapitlet "Planstrategi" med information om digitalisering.

Klimat, buller och risk

Det är positivt att kommunen påtalar vilka åtgärder som behövs för klimatanpassning av den nya stadskärnan när det gäller höjdsättning, grön- och översvåmningsytor. Kopplingen till de tekniska systemen kan med fördel vidareutvecklas beträffande dimensioneringar och hållbarhet över tid, för att därigenom skapa en helhetssyn i frågan. Landstinget önskar vidare att kommunen redovisar vilka säkerhetsavstånd som gäller för bebyggelse vid järnvägsspår och anläggningar.

Kommunens kommentar:

På kartan i kapitlet "Risk och säkerhet" redovisas nödvändiga riskavstånd för farligt godsleder och järnväg.

Regionalt transportsystem

Det är positivt att gång-, cykel- och kollektivtrafik är prioriterade trafikslag. Förslaget skulle med fördel kunna förtydligas avseende ambitionerna att kollektivtrafikförsörja stadskärnan, det är svårt att utläsa dessa idag då förslagen kring kollektivtrafiken beskrivs under flera rubriker i planen. Verktyg som kombinerad mobilitet kan vidare bli viktiga för att uppnå ett ekonomiskt och hållbart transportsystem. Landstinget anser att detta skulle kunna redovisas tydligare i översiktsplanen.

En förlängning av Roslagsbanan till Arlanda har utretts av landstingets trafikförvaltning. Utredningen avbröts och har tagits upp av Stockholm Nordost. I ett utvecklingsperspektiv lyfter kommunen behovet av att koppla samman Täby med Arlanda. Landstinget håller med kommunen om att relationen är viktig att stärka, men vill betona vikten av systemsyn där infrastruktur, byggelseutveckling och trafikering kopplas ihop. Landstinget önskar att föra dialog om hur detta ska kunna utvecklas på såväl kortare som längre sikt.

Kommunens kommentar:

Under "Planstrategi, Utveckla stadskärnan nära kollektivtrafikens stationer" har texten om kombinerad mobilitet utvecklats. Planstrategin har bl.a. utvecklats med att bebyggelseplanering för bostäder ska samordnas med planering för transportinfrastrukturutredningar.

I kapitlet "Kollektivtrafik" har text avseende bytesmöjligheter samt den framtida stombusstrafiken utvecklats.

Tillgänglighetsbehovet i Rufs 2050 visar att kopplingen mellan stadskärnan Täby centrum-Arninge och Arlanda flygplats är nödvändig vare sig det blir en förlängning av Roslagsbanan eller annat trafikslag.

Kommunen ska vidare ta fram en framkomlighetsstrategi där ett kommunövergripande helhetsgrepp kring trafiken tas.

Övriga synpunkter är noterade.

Busstrafik

Det är positivt att planen redovisar ett antal kollektivtrafikstråk för fordonstrafik i karta. Landstinget anser att gator för busstrafik inte bör anges som mjuktrafikrum. Det är vidare

positivt att kommunen planerar att förbättra framkomligheten för kollektivtrafiken på Stora Marknadsvägen med ett kollektivtrafikkörfält. Landstinget saknar däremot en tydligare beskrivning om hur stråken ansluter effektivt till Täby bussterminal. Landstinget vill vidare betona att bussdepåns nuvarande lokalisering är mycket bra från ett regionalt trafikeringsperspektiv. En omlokalisering av bussdepån skulle generera risker kring tillgänglighet för busstrafik, ökade trafik kostnader, samt risker vid avetablering och uppförande av ny depå. Landstinget ser fram emot en fortsatt god dialog kring utvecklingen av bussdepån och dess trafik tillsammans med Täby kommun.

Kommunens kommentar:

Kommunen har ändrat kategoriseringen av gatorna för att förtydliga hur gatorna ska utvecklas.

Planen redovisar en önskvärd förtätning av Åkerby verksamhetsområde, där bussdepån ligger.

Förtätningens omfattning är beroende av bussdepåns framtida eventuella omlokalisering eller ny utformning i befintligt läge. Detta får utredas i samband med planläggning av verksamhetsområdet.

Övriga synpunkter är noterade.

Spårtrafik

För beskrivningen om Roslagsbanans trafikering önskar landstinget att korrekta uppgifter redovisas i planen. I förslaget redovisas på flera ställen att ny bebyggelse tillkommer i närhet till Roslagsbanan. Landstinget vill påtala att detta kräver att eventuella byggnationer klarar de bullerkrav, vibrationskrav och urspårningskrav som landstinget har så att inte kollektivtrafiken påverkas negativt.

Kommunens kommentar:

På kartan i kapitlet "Risk och säkerhet" redovisas nödvändiga riskavstånd för farligt godsleder och järnväg.

Den felaktiga informationen om Roslagsbanans trafikering har rättats.

Kapacitetsstark kollektivtrafik västerut

Landstinget ser positivt på att Täby kommun reserverar en tvärgående kapacitetsstark kollektivtrafik västerut mot Kista och Solna, men reserverar sig för att anslutningen mot Täby centrum är bristfällig.

Kommunens kommentar:

I utställningsförslaget har sträckningen mot

Täby centrum via Grindtorp tagits bort. Istället redovisas två stråk, ett mot Näsbypark (samma som i samrådsförslaget) och ett mot Täby centrum via Stockholmsvägen och Attundavägen. Dessa har båda utretts av Norconsult i rapport daterad 2018-06-20. Vidare pekar planen ut ett möjligt stråk som ej är utrett mellan Roslags-Näsby och Täby centrum genom Tibble-Åva området.

Tekniska försörjningssystem

Landstinget delar Hållbarhetskonsekvensanalysens bedömning om att det behövs mer utvecklade riktlinjer och underlag för hållbart byggande, utbyggnad av VA-system och fjärrvärme samt dagvatten. Den storskaliga anläggnings- och exploateringsverksamhet som planeras i Täby stadskärna de närmaste 20-30 åren kommer att generera både betydande volymer och antal materialtransporter till, inom och från området. Landstinget anser att planen skulle vinna på att kompletteras och förtydligas gällande detta, både vad gäller riktlinjer, genomförandeaspekter och konsekvenser.

Kommunens kommentar:

Kommunen kommer under 2018-2019 att ta fram ett antal program och strategier som ger utvecklade riktlinjer och underlag för hållbart byggande. Ett sådant program är

"Rutin för hållbart byggande" som ska vägleda kommunens tjänstemän liksom byggaktörer i deras hållbarhetsarbete i kommande stadsbyggnadsprojekt.

Under kapitlet "Fortsatt arbete" lyfts behovet av att säkerställa tillgången till fjärrvärmeproduktion och infrastruktur. Även behovet av en etappindelning med hänsyn till utbyggnad av fjärrvärme, VA, mm behöver arbetas fram.

I kapitlet "Godstrafik och leveranser" är texten utvecklad.

Förbund och kommunala nämnder

De kommunala nämnderna och förbunden som yttrade sig om planförslaget är:

- Barn- och Grundskolenämnden (BGN)
- Kultur- och Fritidsnämnden (KFN)
- Käppalaförbundet
- Stadsbyggnadsnämnden (SBN)
- Storstockholms Brandförsvär (SSBF)

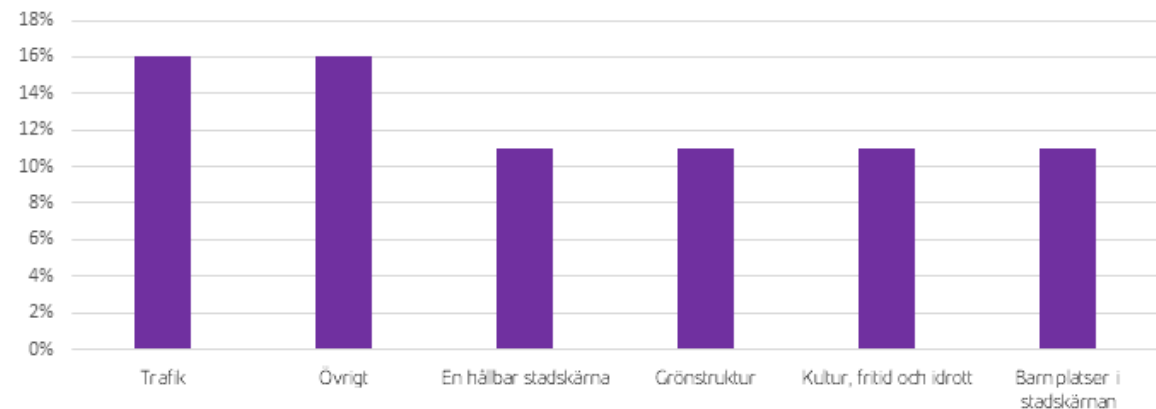
Synpunkterna från dessa instanser hade en bredd i vilka teman de berörde – vilket kan utläsas från diagrammet till höger.

Barn- och grundskolenämnden (BGN)

Barn och grundskolenämnden (BGN) framför att områden med kraftigt bostadstillväxt bör tillägnas särskild uppmärksamhet redan under projektens planeringsfas. BGN framhåller vikten av planering och samverkan för färdigställande av verksamhetslokaler i adekvat omfattning och tid.

Som ett led i att främja barns utevistelse under dagtid önskar barn- och grundskolenämnden driva utvecklingen mot mer pedagogiska skolgårdar. Syftet med den pedagogiska

Vad har yttrandena från de kommunala nämnderna, bolagen och förbunden handlat om?



skolgården är att utveckla och berika skolans utemiljö och öka möjligheterna att använda naturen som ett klassrum. Utgångspunkten är att skolgården betraktas som en stimulerande miljö för både lek och lärande, där säkerheten är i fokus. Den ska visa på tillgänglighet för samtliga barn och deras olika behov.

Ambitionen med skolgårdens utformning är att den ska vara:

- en pedagogisk resurs med plats för kreativa projekt

- en plats med många utrymmen för barns olika behov
- en plats som visar att man bryr sig om den yttre miljön
- en plats som går att påverka
- en plats för lugn och ro
- en säker och hälsofrämjande plats med goda möjligheter till fysisk aktivitet

Som en förlängning av den pedagogiska skolgården önskar Barn- och grundskolenämnden betona vikten av säkra

vägar till och från skolan. Även säkerheten under skoltid måste beaktas tidigt i planeringsstadiet av skolans placering, gångstråk och cykelbanor samt intilliggande infrastruktur och transporter.

Kommunens kommentar:

Kommunen instämmer med BGN om att barns utevistelse ska främjas bl.a. genom mer pedagogiska skolgårdar. Ett förtydligande har gjorts i kapitlet Barns platser. Övriga synpunkterna är noterade.

Kultur- och fritidsnämnden (KFN)

Kultur- och fritidsnämnden framför följande synpunkter:

- För att bidra till attraktionsvärde och ge möjlighet till ett hälsosamt liv bör spontanidrottsytor anläggas, som till exempel utegym samt andra ytor för spontanidrott. Utöver detta nämns att en idrottshall planeras i områden, och då är det viktigt att tänka på att det blir en fullstor hall så att flera skolor kan nyttja hallen samtidigt, samt att idrottsföreningar kan nyttja den som match- och träningshall
- I Täby park ser KFN ett behov av konstgräsplaner då kommunen idag har ett stort tryck på befintliga ytor. Optimalt önskas det att få till två stycken 11-mannaplaner samt två stycken 7-mannaplaner som kan nyttjas av skolor dagtid men även för spontanidrott och föreningsliv.
- Viktigt är att säkerställa att det finns parkeringsplatser och toaletter intill större idrottsytor.
- I den fördjupade översiktsplanen saknas idag information om Tibble sportcentrum samt Tibblevallen. Tibble sportcentrum är idag fullbokat av såväl föreningar som skolor. Viktigt är att säkerställa att Tibble sportcentrum ersätts med nya lokaler, om beslut tas om rivning av befintlig lokal.
- Tibblevallen med dess centrala placering är idag unik med goda förutsättningar att kunna arrangera stora friidrottstävlingar. Det finns ett stort värde i att ha en anläggning placerad så pass centralt med möjlighet för kommuninvånare att nyttja anläggningen avgiftsfritt för spontanaktivitet.
- I Roslags Näsby har flertalet bostäder tillkommit genom åren och det planeras

för fler. För att säkerställa att skolor har möjlighet till en idrottshall bör det ses över om det går att bygga ut befintlig hall vid Ytterbyskolan. En utbyggd hall kan då i högre grad nyttjas av föreningsliv under kvällstid.

Kommunens kommentar:

Planering av kapacitetsökningar pågår för att möta det ökade behovet av ytor och funktioner för kultur och fritid. Behovet av parkeringsplatser finns alltid med i planeringen och där eftersträvas yteffektiva lösningar med hög grad av samutnyttjande.

Nya konstgräsplaner och idrottsytor planeras inom Tibble-Åvaområdet utifrån arkitekttävlingens resultat. Utökningen av kapaciteten ska möta behovet både från föreningsliv och skola.

Övriga synpunkter noteras och utgör underlag inför efterföljande planering och projekt som är på en mer detaljerad nivå än den fördjupade översiktsplanen.

Käppalaförbundet

Käppalaförbundet önskar följande kompletteringar till det avsnittet om spillvatten:

Täby kommuns spillvatten avleds via Käppalaförbundets tunnelsystem och renas i Käppalaverket på Lidingö. Käppalaförbundet är ett kommunalförbund som ägs av medlemskommunerna Solna, Danderyd, Lidingö, Nacka, Sigtuna, Sollentuna, Täby, Upplands-Bro, Upplands Väsby, Vallentuna och Värmdö. Den näring och energi som finns i spillvattnet tas om hand och återförs som slam, biogas och värme. Käppalaverket är Revaq-certifierat vilket innebär att ett systematiskt uppströmsarbete bedrivs för att minska utsläppen av oönskade ämnen till spillvattennätet. Att begränsa utsläppen vid källan är av stor vikt för att uppnå miljömål som ”Giftfri miljö” och ”God bebyggd miljö” samt en förutsättning för att minska belastningen på recipienten.

Käppalaförbundet arbetar kontinuerligt med frågor rörande bland annat oönskade ämnen i länshållningsvatten, mikroplaster och läkemedelsrester. Den fördjupade översiktsplanen innehåller ingen beskrivning av hänsynstagande till dessa typer av uppströmsfrågor och Käppalaförbundet vill därför även föreslå komplettering innehållande dessa delar, enligt nedan.

Länshushållsvatten:

Den fördjupade översiktsplanen innehåller

ingen beskrivning av hur länshållningsvatten som kan uppkomma i samband med bland annat schaktning och sprängning ska omhändertas. Käppalaförbundet har riktlinjer för hur länshållningsvatten ska hanteras och inget länshållningsvatten får avledas till Käppalaverket utan Käppalaförbundets skriftliga medgivande. Riktlinjerna finns på förbundets hemsida, www.kappala.se. Om förorenad mark förekommer inom området kan avledning anses olämplig.

Mikroplaster:

Käppalaförbundet vill uppmärksamma att gummi- och plastgranuler från bland annat konstgräsplaner kan nå spillvattennätet genom exempelvis tvätt- och städvatten. Konstgräsplaner kan utgöra en betydande källa till utsläpp av mikroplaster till hav och vattendrag. Käppalaförbundet arbetar aktivt med att förbättra kvaliteten på inkommande vatten och slam. Därmed krävs försiktighetsåtgärder för att undvika utsläpp av gummi- och plastgranuler till spillvattennätet.

Läkemedelsrester:

Till det kommunala spillvattennätet ska endast spillvatten av hushållsliknande karaktär avledas. Vid LSS-boenden kan dock förhöjda halter av läkemedel förekomma i spillvattnet. Käppalaförbundet vill poängtera att förbundet

i framtiden kan komma att ställa krav på åtgärder för att minska utsläppen av läkemedel till spillvattnet från exempelvis LSS boenden.

Köksavfallskvvarnar:

Käppalaförbundet är restriktiva till användandet av avfallskvvarnar och vill i detta fall lyfta kommunens riktlinjer. I Täby kommun kan köksavfallskvvarnar inte installeras och användas.

Tillskottsvatten:

Käppalaförbundet ställer sig positiva till att tillskottsbelastningen kommer att utredas. Då det finns risk för läckage från dagvattenledning till spillvattenledning vill Käppalaförbundet likväl understryka att enligt 13 § i förbundsordningen är medlemmar skyldiga att aktivt verka för att mängden tillskottsvatten till spillvattennätet begränsas. Det är av väsentlig betydelse för reningen vid verket att mängden dagvatten och annat tillskottsvatten minimeras.

Käppalatunneln:

Käppalaförbundets bergtunnel passerar genom det planerade området. Förbundet vill därför hänvisa till de anvisningar som tagits fram för markarbeten inom eller intill tunneln.

Slutligen vill Käppalaförbundet påpeka att hela namnet "Käppalaförbundet" bör skrivas och inte enbart "Käppala".

Kommunens kommentar:

Kommunen har kompletterat avsnittet om dagvatten utifrån dagvattenutredningen (WRS, 2018), som visar på behov av ytterligare rening utöver LOD på kvartersmark och trädplantering med skelettjord. Riktlinjer ska säkra ytor för dagvattenhantering och rening i kommande planering.

Den fördjupade översiktsplanen har tydliggjorts beträffande att Käppalaförbundets riktlinjer för länshållningsvatten vid schaktning och sprängning ska följas. Vidare har kommunen förtydligat text om restriktioner kring pålning och schaktning under grundvattennivå samt risken för spridning av föroreningar till yt- och grundvattenrecipienten i och med schaktarbeten och länshållningsvatten.

Avsnittet "Giftfri miljö" har utvecklats med flera kompletteringar som är i enlighet med Käppalaförbundets förslag.

I utställningshandlingen har hela namnet, "Käppalaförbundet" skrivits ut.

Stadsbyggnadsnämnden

Stadsbyggnadsnämnden framför att för att trafiksituationen ska fungera krävs en helhetssyn på trafikfrågan i hela kommunen. Detta behöver utvecklas i till exempel en framkomlighetsstrategi, mobilitetsplan eller i den nya översiktsplanen. Stadsbyggnadsnämnden efterfrågar innovativa trafik- och mobilitetslösningar för stadskärnan. Vidare efterfrågar stadsbyggnadsnämnden ett ökat fokus på arkitektonisk kvalitet i den fördjupade översiktsplanen.

Med hög exploatering och en ökad täthet anser stadsbyggnadsnämnden att kommunen behöver definiera hur målet "Halva Täby grönt" och de gröna värdena inom stadskärnan arbetas med. Vidare bör den fördjupade översiktsplanen i linje med pågående grönplanearbete definiera de gröna kvaliteterna tydligare samt åtgärda de. Vidare anser stadsbyggnadsnämnden att avsnittet "Ekosystemtjänster" bör förtydliga vilka ekosystemtjänster som tas i anspråk samt hur de kommer att beaktas i tillskapande av parker och gröna stråk.

Stadsbyggnadsnämnden efterfrågar den genomförandestrategi som ska tas fram. I övervägningar av utbyggnadsordning behöver

även en väl fungerande stadskärna under utbyggnadstiden säkerställas avseende till exempel störningar i form av byggtrafik, säkerhet, framkomlighet och tillgänglighet till stadskärnans viktiga funktioner idag. Genomförandestrategin behöver utgå från att skapa ett fungerande och gott vardagsliv för invånare, företagare och besökare i kommunen även under den långa utbyggnadstiden. Detta kan bidra till kvalitet under utbyggnaden men även till att bibehålla invånare och företagares förtroende och nöjdhet till kommunen. Genomförandestrategin kommer också att behöva samordnas med genomförandet av projekt som ligger utanför området för den fördjupade översiktsplanen.

I ett skede av stark tillväxt växer även förvaltningsuppdraget. Det är viktigt att utveckla entreprenadformer, underhållsplaner och arbetsmetoder för att säkerställa anläggningar med god livslängd som också möjliggör en effektiv och hållbar skötsel av gator, parker, naturparker och kommunaltekniska anläggningar. De kommunalekonomiska frågorna är viktiga och bör innehålla förtydliganden kring vilka stora utgiftsposter respektive intäkter som den fördjupade översiktsplanen ger upphov till på en kommunövergripande nivå.

Stadsbyggnadsnämnden framhåller att den fördjupade översiktsplanen bör definiera vad social, ekonomisk och ekologisk hållbarhet innebär för Täby stadskärna. Hållbarheten kan lyftas ytterligare i planen genom beaktande av synpunkterna ovan, men även genom att tydliggöra hur den fördjupade översiktsplanen bidrar till socialt, ekologiskt och ekonomiskt värdeskapande.

Den fördjupade översiktsplanen för Täby stadskärna utgör ett viktigt underlag för genomförandet av handlingsplanen för den regionala stadskärnan Täby centrum-Arninge. Stadsbyggnadsnämnden bedömer dock att ett förnyat gemensamt arbete för den regionala stadskärnan behöver påbörjas tillsammans med övriga nordostkommuner. Inom det arbetet finns möjlighet att aktualisera handlingsplanen och hitta gemensamma mål även för kommunikationer och tillgänglighet i regionen på lång sikt och möjlighet att involvera fler berörda kommuner och andra aktörer på regional nivå.

Kommunens kommentar:

Kommunen ska ta fram en framkomlighetsstrategi där ett kommunövergripande helhetsgrepp kring trafiken tas.

Arbete pågår med att ta fram dokumentet "Arkitekturprogram för Täbys regionala stadskärna" som på en mer detaljerad nivå än den fördjupade översiktsplanen vägleder planering och gestaltning i stadsmiljöer – för såväl enskilda hus som kvarter och offentliga miljöer. Utformning, gestaltning och skala kommer att förtydligas i det dokumentet.

Den fördjupade översiktsplanen har förtydligats med att förtätning enligt planförslaget är en förutsättning för att målet "Halva Täby grönt" fortsatt kan uppnås parallellt med att kommunens utvecklingsmål nås. Planhandlingen har även förtydligats kring vilka värden som är viktiga att utveckla för att stärka upplevelsen av en grön stadskärna samt för att öka mänskligt välbefinnande och hälsa. Vidare har den fördjupade översiktsplanen kompletterats med åtgärder för att bevara och utveckla grönstrukturens ekologiska värden.

Kommunen har förtydligat hur ekosystemtjänster ska tas i beaktan bl.a. genom användandet av grönytefaktor.

Kommunen hade i samrådsförslaget definierat vad social, ekologisk och ekonomisk hållbarhet innebär för Täby kommun, i kapitlet "En hållbar stadskärna".

Dessa definitioner har omformulerats och tydliggjorts i sin helhet och inkorporerats i kapitlen "Hållbarhetskonsekvensanalys" och "Planstrategi – En hållbar Täby stadskärna 2050", för att visa på betydelsen för planeringen av Täby stadskärna

Övriga synpunkter är noterade.

Storstockholms brandförsvaret (SSBF)

Storstockholms brandförsvaret (SSBF) bedömer att kommunen har hanterat olycksriskerna på ett föredömligt sätt i den fördjupade översiktsplanen för Täby stadskärna. Det finns en tydlig strategi för hur kommunen har tänkt sig att hantera riskkällorna där inriktningen är att flera identifierade riskkällor ska omlokaliseras. Vidare har kommunen pekat ut markområden längs med E18 som har bedömts som lämpliga platser för bensinstationer.

Kommunen anger att riskerna för urspårning längsmed Roslagsbanan ska hanteras med hjälp av skyddsavstånd och/eller andra riskreducerande åtgärder. SSBF ser positivt på detta. 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.

Under kapitlet ”Delområden, vägar och spår” presenteras ett eventuellt framtidsscenario där Roslagsbanan höjs upp och går på en bro mellan Roslags-Näsby och Bergtorpsvägen. Om kommunerna går vidare med detta så är det viktigt att beakta risken för att bropelare kan bli påkörda, till exempel genom att installera påkörningsskydd och/eller dimensionera bropelare så att de klarar av en kollision.

I det fortsatta planarbetet är det bra att ha med sig tanken på suicidprevention, särskilt för planområden som innehåller broar, spårområdesnära bebyggelse och högre byggnader med takterrasser tillgängliga för allmänheten. Åtgärder för att förhindra suicid kan exempelvis vara stängsel, hinder för hoppning, skyltar med nummer till hjälporganisationer med mera.

I den fördjupade översiktsplanen framgår att kommunen vill få till mycket stadsgator och i vissa områden en finmaskig kvartersstruktur. SSBF anser att kommunen behöver i den

fortsatta planeringen beakta att SSBF:s räddningsfordon behöver kunna ta sig fram för att kunna genomföra räddningsinsatser. Vidare ser SSBF gärna att passager under Roslagsbanan och E18, som är tänkt att tillåta biltrafik, har en fri körhöjd på minst 4 meter så att räddningstjänstensfordon kan använda passagera.

Det måste även säkerställas att stadsomvandlingen, som beskrivs i den fördjupade översiktsplanen, inte försämrar utrymningsmöjligheterna för befintlig bebyggelse. Om dessa är projekterade för att utrymmas via stege måste räddningstjänsten kunna komma fram med sin utrustning, det måste finnas uppställningsplatser och räddningstjänsten måste kunna komma åt samtliga delar av de byggnader som är projekterad på detta vis. Saker som kan påverka åtkomligheten för räddningstjänstens stegutrustning är till exempel breddning av gator (då det kan försvinna uppställningsplatser intill fasader), trädplanteringar och uppförande av ny bebyggelse. Detta behöver utredas vidare i de kommande planarbetena så att utrymningsmöjligheterna för befintliga byggnader inte tas bort.

Vidare framhåller SSBF att vid planering av ny bebyggelse behöver det tas hänsyn till

tillgång på brandvatten och planerna för Täby stadskärna innebär att brandpostsystemet kommer behöva byggas ut. SSBF rekommenderar att kommunen använder sig av konventionellt system för brandvatten i så stor utsträckning som möjligt för ge kommuninvånarna ett gott brandskydd. Enligt den fördjupade översiktsplanen är stora delar av Täbys stadskärna privat mark vilket innebär utmaningar både vid utbyggnad och underhåll av brandpostnätet. Det är mycket viktigt att fastighetsägarna och kommunens VA-avdelning samarbetar kring dessa frågor så att de inte faller mellan stolarna.

SSBF hävdar att vissa typer av bebyggelse kan behöva förses med sprinkler; till exempel höga byggnader, köpcenter och vissa publika lokaler. Detta ställer ytterligare krav på vattentillgången och kommunen och byggherrarna behöver ha med sig detta tidigt i samhällsplaneringen för att undvika onödiga kostnader och dåliga lösningar.

Kommunens kommentar:

Avsnittet ”Risk och säkerhet” har utvecklats med text kring Roslagsbanans skyddsavstånd. I Utställningsversionen har framtidsscenarioet om Roslagsbanan på bro genom stadskärnan tagits bort. Övriga synpunkter är noterade.

Politiska partier

Bland de politiska partierna var det enbart socialdemokraterna som yttrade sig om planförslaget. Socialdemokraternas yttrande berörde bl.a. frågor om bostadsbebyggelse, grönstruktur och framkomlighet.

SOCIALDEMOKRATERNA

Socialdemokraterna konstaterar att planen möjliggör ett stort antal nya bostäder och att kommunen därmed tar sitt ansvar att möta bostadsbristen i Storstockholmsregionen. Av de 17 000 nya bostäderna som ska uppföras i stadskärnan ska 30 procent vara hyresrätter med rimliga priser. I ett tidigt skede ska mark reserveras för förskola, grundskola, gymnasieskola och idrottsanläggningar. Särskilda riktlinjer bör vidare utarbetas för skolors och förskolors skolgårdar vad gäller yta, utformning, tillgänglighet och säkerhet. Barnperspektivet ska alltid uppmärksammas och barnkonsekvensanalyser genomföras i alla byggprojekt.

Vidare framför socialdemokraterna att med tanke på de accelererande trafikproblemen måste en övergripande trafikplan för hela kommunen utarbetas. De instämmer med synen på att arkitekturens och gestaltningens utformning ger särskilda upplevelsevärden och att därvid "arkitektonisk kvalitet" ska vara

vägledande i arbetet. Socialdemokraterna anser att Halva Täby naturligtvis ska vara grönt. Dock betonas vikten av att definiera och förstå vad som ligger i begreppet när så många nya bostäder ska byggas. De instämmer vidare med behov av en genomförandestrategi under utbyggnadstiden för att undvika störningar av bl.a. byggtrafiken. Säkerhet, framkomlighet och tillgänglighet ska vara ledstjärnor i planeringen. Avslutningsvis instämmer socialdemokraterna med att planen särskilt ska skapa förutsättningar för en hållbar utveckling och att det klart ska framgå och definieras vad social, ekonomisk och ekologisk hållbarhet och värdeskapande innebär för Täby kommun.

Kommunens kommentar:

Kommunen noterar synpunkten om fler hyresrätter. Andelen hyresrätter i planerade bostäder är dock ett politiskt mål som inte ändrats. Däremot har kapitlet förtydligats om att det finns förutsättningar för forskarbostäder, studentbostäder och små bostäder.

I likhet med många andra kommuner har inte Täby kommun några politiskt antagna riktlinjer för utformning av förskole- och skolgårdar.

Kommunen ska ta fram en framkomlighets-

strategi där ett kommunövergripande helhetsgrepp kring trafiken tas.

Arbete pågår med att ta fram "Arkitekturprogram för Tåbys regionala stadskärna" som på en mer detaljerad nivå än den fördjupade översiktsplanen vägleder planering och gestaltning i stadsmiljöer – för såväl enskilda hus som kvarter och offentliga miljöer. Utformning, gestaltning och skala kommer att förtydligas i det dokumentet.

Den fördjupade översiktsplanen har förtydligats om att förtätning enligt planförslaget är en förutsättning för att målet "Halva Täby grönt" fortsatt kan uppnås samtidigt som kommunens mål om antal nya bostäder. Kapitlet har även förtydligats kring vilka värden som är viktiga att utveckla för att stärka upplevelsen av en grön stadskärna.

Kommunen har i samrådsförslaget definierat vad social, ekologisk och ekonomisk hållbarhet innebär för Täby kommun, i kapitlet "En hållbar stadskärna". Dessa definitioner har omformulerats och tydliggjorts i sin helhet och inkorporerats i kapitlen "Hållbarhetskonskvensanalys" och "Planstrategi – En hållbar Täby stadskärna 2050", för att visa på betydelsen för planeringen av Täby stadskärna.

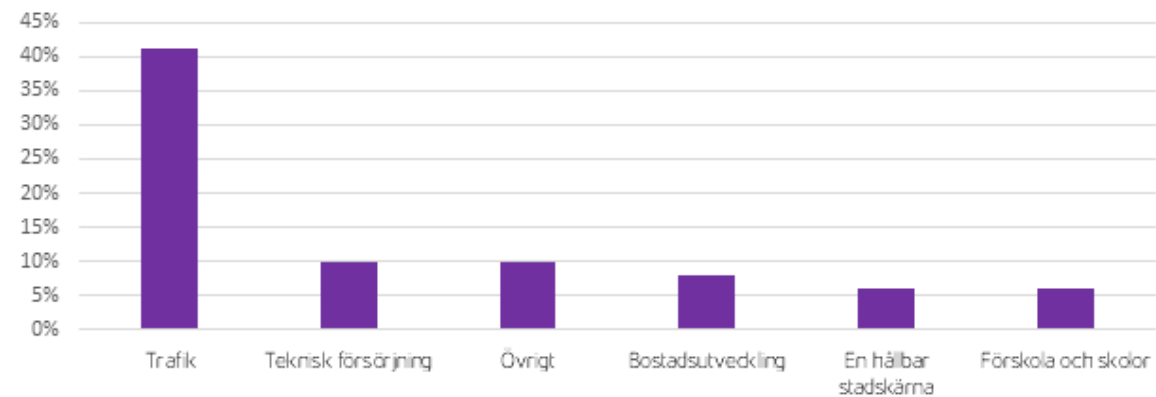
Föreningar och organisationer

Följande föreningar och organisationer yttrade sig om planförslaget:

- BRF Farmen
- BRF Jupiter
- BRF Storstugan
- BRF Volten
- Combat Academy IF
- Danderyds villaägarförening
- Panncentralen Citys samfällighetsförening (PC CITY).
- Skarpängsföreningen
- Täby hembygdsförening
- Täby naturskyddsförening (TNF)
- Täby villaägarförening

Även bland föreningar och organisationer ligger trafik som den vanligast förekommande synpunkten. Synpunkterna kring trafik pekade bl.a. på avsaknad av trafikinfrastruktur, ökade trafikflöden, dåliga kollektiva förbindelser samt förlängningen av Gustaf Bergs väg. Jämfört med de andra remissinstanserna är dock skiljaktigheten här att synpunkterna är mer detaljerade och pekar på specifika sakfrågor som enskilda vägar, områden och skolor.

Vad har yttrandena från föreningarna och organisationerna handlat om?



BRF FARMEN

BRF Farmen framhåller att en utbyggnad av stadskärnan inte får ske på bekostnad av befintliga kommuninvånarens välbefinnande. Det är främst den planerade förtätningen i anslutning till Åkerbyparken och en förbindelse mellan Gustaf Bergs väg och Åkerbyvägen, som föranleder styrelsen att invända mot den fördjupade översiktsplanen. Föreningen menar att då det är uppenbart att boende på Åkerbyvägen direkt kommer att drabbas av försämrade buller- och luftmiljö i händelse av att en ny gata mellan Gustaf Bergs väg och

Åkerbyvägen anläggs, är det inte acceptabelt att analyser ska göras i senare skede i planarbetet som planen framhåller.

Styrelsen anser att planens olika mål för förlängning av Gustaf Bergs väg är önskvärda, men inte oförenliga. De hävdar att en väg inte kan vara stadsgata med kollektivtrafik, bilar, fotgängare och cyklister samtidigt som vägen ska vara genomfart med höga trafikflöden. Styrelsen föreslår att förlängning av Gustaf Bergs väg sker i en tunnel, då kollektivtrafik, lastbilar och personbilar separeras från oskyddade trafikanter. Dessutom kommer

kapaciteten ökas, vilket bidrar till att vägen kan avlasta de övriga vägarna till och från centrum.

Styrelsen noterar att det på sida 126 står "Åkerbyskolan" och förmodar att det är nuvarande Byängsskolan som avses. Styrelsen uppfattar av den fördjupade översiktsplanen att kommunens intention är hög tillgänglighet till grönområden och menar att en utbyggnad av vad de förmodar är Byängsskolan och en planerad förtätning av bebyggelsen ned mot Storstugan inte bidrar till den intentionen.

Kommunens kommentar:

Efter samrådet har kommunen genomfört fördjupade trafikanalyser och utrett närmare hur Gustaf Bergs väg skulle kunna se ut. Gatan skulle kunna innehålla ett gång- och cykelstråk som förbinder Stora Marknadsvägen med Stockholmsvägen tillsammans med ett gemensamt körfält för bil och buss i vardera riktningen. Vidare kan gatan innehålla en platsbildning med busshållplatser där fordonstrafiken behöver stanna bakom bussen. Gång- och cykelpassager behöver trafiksäkras vid denna plats och vad som är mest lämpligt behöver utredas i senare skede. Trafikanalyser visar att det kommer att krävas en ny utformning vid in- och utfarterna vid Täby centrums norra garage för en fungerande

trafiksituation inne i garaget. Analyserna visar att gatan kommer att få ca 250 fordon per riktning under maxtimmen (med en cirkulationsplats vid Täby centrums norra garage) och det är i huvudsak trafik till och från Täby centrums garage som använder gatan tillsammans med angöring till framtida bebyggelse. I samrådshandlingen var gatan förlängd till Stockholmsvägen, men denna del ingår inte längre i planområdet samt att den delen innebar svåra höjdförhållanden. Kommunen ställer sig fortsatt positiv till en förlängning av Gustaf Bergs väg mot Åkerbyvägen, eftersom gatan bidrar till ett robustare trafiksystem möjliggör för nya busslinjer, nya byggrätter och en alternativ infart till Täby centrum. När detta skulle kunna ske är oklart. För att genomföra denna åtgärd krävs ett samarbete mellan kommunen, BRF Farmen, BRF Volten, BRF Storstugan och Rodamco. Texten om Gustaf Bergs väg har utvecklats under "Gator för fordonstrafik" samt under "Delområden".

Text om Åkerbyskolan har korrigerats i enlighet med Brf Farmens påpekande.

Övriga synpunkter är noterade.

BRF JUPITER

BRF Jupiter noterar att en stor del av deras omgivning kommer att utsättas för en omfattande exploatering under lång tid framöver om den aktuella planen realiserar i alla delar. De är i grunden inte emot fortsatt exploatering men anser att omfattningen ställer särskilda krav på hänsyn till befintlig bebyggelse och de människor som bor där. De anses sig bl.a. ha varit berövade deras trevliga gångväg till Täby centrum alltsedan exploateringen av kvarteret Mars av – förmodligen säkerhetsskäl, behövde stänglas in.

Den planerade exploateringen kan förmodas innebära omläggningar och inskränkningar av gång- och cykelvägar i synnerhet till Täby centrum under större delen av den tid som planen täcker, dvs. till år 2050. Föreningen betraktar det som en kvalitetsförlust och vill med skärpa framhålla behovet av hänsynsfull planering av exploateringarna med avseende på intrång och påverkan på befintlig bebyggelse och närmiljö.

Föreningen framhåller att i avsnittet Allmänna intressen, Kollektivtrafik framgår av kartan på sidan 65 att skogs- och ängspartiet, Torrbacken norr om Grindtorpsvägen har försetts med en

”gata för busstrafik”. Hur denna busstrafik ska samsas med de gående framgår inte men avsaknaden av redovisad gångväg genom Torrbacken upp till Grindtorp inger oro. Det är svårt att se att en bussgata genom detta förhållandevis lilla grönområde ska medge bevarandet av dess naturprägel och därmed naturvärde och fornminnena. För många av föreningens medlemmar är möjligheten att promenera till Täby Centrum ett sätt att minska på bilåkandet och en uppskattad rekreativmöjlighet. Föreningen anser att det är en brist att gångvägar inte redovisats på någon karta.

Beträffande en eventuell förtätning med utnyttjande av befintliga parkeringsplatser på föreningens fastigheter har detta inte diskuterats och förefaller heller inte realistiskt att överväga mot bakgrund av det utbud av bostäder som redan planeras.

Föreningen är delägare i panncentralen City (PC City) och framför att planens beskrivning av panncentralen och det planen anger för dess framtid gör att de inställer sig frågan om planförfattaren överhuvudtaget bemödat sig att undersöka de rätta förhållandena kring panncentralen. Det är föreningens uppfattning att planens beskrivning av PC City inte kan tjäna som underlag för vidare åtgärder

avseende panncentralen.

Kommunens kommentar:

Kommunen noterar att det är viktigt att ta hänsyn till närboende vid nya byggnationer. Utställningsförslaget har tydliggjorts avseende hur en etappvis utbyggnad kan ske, bland annat så att hänsyn tas till boende i omgivningarna.

Djupare studier på kollektivtrafiksystemet och Torrbackens naturvärden har resulterat i att bussgatan genom Torrbacken har strukits i den fördjupade översiktsplanen.

Gångvägen mellan Grindtorp och Täby centrum kommer fortsättningsvis behållas. Under kapitlet ”Cykeltrafik” redovisas denna sträcka som planerat cykelstråk. I kartan Viktiga stråk för gående redovisas de större stråken som binder samman grönstrukturen och stadsdelarna, dock ej den lokala gångvägen mellan Grindtorp och Täby C.

Den fördjupade översiktsplanen tvingar inte föreningen att förtäta på befintliga parkeringsplatser och kommunen noterar att något intresse för detta inte finns i dagsläget.

Kommunen har korrigerat texten om Panncentralen. Kapitlen ”Risk och säkerhet”

och ”Energi” har kompletterats med information om panncentralernas funktion och ägandeförhållanden. Framtida riktlinjer har justerats.

BRF STORSTUGAN

BRF Storstugan framför att kommunen har genomfört ett gediget och bra arbete samt att Storstugans medlemmar känner sig privilegierade att bo i en kommun vars representanter arbetar seriöst och gediget med hållbar stadsutveckling. Med detta sagt har de ett antal synpunkter på innehållet i förslagshandlingen. Dessa anges nedan.

Grönområde: Förslaget till skyddat/förstärkt ”grön kil” är positivt. Ett förslag för att minska områdets brist på närhet till grönområden är att Plattorget i Åkerbyparkens förlängning görs om till parkområde så att ett sammanhängande grönområde skapas som når ända fram till Storstugan och Täby Centrum.

Kommunikationer

- Gustaf Bergs väg: BRF Storstugan motsätter sig Gustaf bergs vägs förlängning mot norr. De hävdar att detta skapar en

barriär mellan deras bostadsområde och Åkerbyparken och innebär dessutom försvårade omständigheter.

- En bussgata eller i värsta fall en gata med biltrafik i direkt anslutning till Åkerbyparken skulle avsevärt minska parkens attraktion, vilket anses vara väldigt olyckligt.
- Det saknas en redogörelse och konsekvensanalys för de ökade trafikflöden samt ökning av avgaser och andra luftföroreningar som blir en konsekvens av Gustaf bergs förlängning.
- Om Gustaf bergs väg öppnas för biltrafik blir den mycket attraktiv för trafik som kommer norrifrån och ska in mot Täby Centrum.

Ny bostadsbebyggelse öster om Storstugan

BRF Storstugan anser att planering av ny bostadsbebyggelse på parkeringen utanför Gustaf Bergs väg och på Plattorget utanför Åkerbyvägen 98 är direkt olämplig. Skälen är bland andra:

- Bebyggelsen inskränker på den arkitekturhistoriska miljön som är värd att bevara. De stora husen kräver en öppen omgivning för att komma till sin rätt.
- Bebyggelse så nära Storstugan försämrar utsikten väsentligt för många av de boende. I Storstugan finns en hög andel äldre boende som ofta har bott större delen av sitt liv i villa/radhus i Täby och som nu i äldre år vill bo kvar i Täby och ha nära till servicen i Täby Centrum. En stark anledning till att de har valt att flytta till Storstugan är ofta uppskattningen av Storstugans unika arkitektur där alla lägenheter har fri utsikt och ingen lägenhet har insyn. Om den planerade bebyggelsen skulle genomföras innebär det att den utsikt som boende idag har mot bl.a. Åkerbyparken skulle bytas mot att det på nära håll går att se in i den nya bebyggelsen och Storstugans boende dessutom får insyn.
- Trafikflödet höjs väsentligt till ett område som redan har en del svårigheter att ta emot biltrafik pga. hög kapacitet i området. Utökad trafik medför dessutom betydliga försämringar i vistelsen på grund av mer avgaser och luftföroreningar.
- Det finns en anslutningspunkt till fjärrvärmenätet (mellan Plattorget och återvinningsstationen) där ett mobilt reservvärmeverk kopplas in vid avbrott av fjärrvärmeleveranser från Arninge. Denna anslutning måste vara åtkomlig.
- En bebyggelse på Plattorget skulle innebära att det öppna luftiga område som består av Åkerbyparken och Plattorget minskar i storlek. De föreslår istället att Plattorget utnyttjas på ett bättre sätt än idag genom att torget görs om till ett parkområde som ansluter till Åkerbyparken.

BRF Storstugan framför vidare att på sida 59 finns en "övrig gata" inritad i nära anslutning till entréerna till Storstugan. Detta ifrågasätter bostadsrättsföreningen. De menar att det av trafiksäkerhet är olämpligt att annan trafik än utryckningsfordon och sophämtning att vara på trottoarerna nära deras entréer då de boende går till fots på trottoarerna, i många fall med hjälp av rullatorer. På Storstugans parkering finns byggnader inritade. För närvarande pågår en diskussion i föreningen kring eventuell exploatering samt dess omfattning. De ska återkomma under våren om intresse finns för att gå vidare med exploatering eller inte. Avslutningsvis ifrågasätter BRF Storstugan förslaget att markområde i anslutning till äldreboendet Lyktan och BRF Storstugan ska användas för skoländamål. De anser att den anvisade marken inte kan rymma en fullvärdig skolgård. Det finns således en stor risk att BRF Storstugans innergård blir rökruta och lekgård för skolelever, vilket skulle vara störande för föreningens medlemmar.

Kommunens kommentar:

Efter samrådet har kommunen genomfört fördjupade trafikanalyser och utrett närmare hur Gustaf Bergs väg skulle kunna se ut. Gatan skulle kunna innehålla ett gång- och cykelstråk som förbinder Stora Marknadsvägen med Stockholmsvägen tillsammans med ett gemensamt körfält för bil och buss i vardera riktningen. Vidare kan gatan innehålla en platsbildning med busshållplatser där fordonstrafiken behöver stanna bakom bussen. Gång- och cykelpassager behöver trafiksäkras vid denna plats och vad som är mest lämpligt behöver utredas i senare skede. Trafikanalyser visar att det kommer att krävas en ny utformning vid in- och utfarterna vid Täby centrums norra garage för en fungerande trafiksituation inne i garaget. Analyserna visar att gatan kommer att få ca 250 fordon per riktning under maxtimmen (med en cirkulationsplats vid Täby centrums norra garage) och det är i huvudsak trafik till och från Täby centrums garage som använder gatan tillsammans med angränsning till framtida bebyggelse. I samrådshandlingen var gatan förlängd till Stockholmsvägen, men denna del ingår inte längre i planområdet samt att den delen innebar svåra höjdförhållanden. Kommunen ställer sig fortsatt positiv till en förlängning av Gustaf Bergs väg mot

Åkerbyvägen, eftersom gatan bidrar till ett robustare trafiksystem möjliggör för nya busslinjer, nya byggrätter och en alternativ infart till Täby centrum. När detta skulle kunna ske är oklart. För att genomföra denna åtgärd krävs ett samarbete mellan kommunen, BRF Farmen, BRF Volten, BRF Storstugan och Rodamco. Texten om Gustaf Bergs väg har utvecklats under "Gator för fordonstrafik" samt under "Delområden".

Synpunkterna om ny bostadsbebyggelse öster om Storstugan är noterade. Kommunen kommer inte att driva denna utveckling utan det är upp till fastighetsägaren att initiera denna om intresse finns. För delar av Storstugans fastighet finns ett planbesked vilket speglas i den fördjupade översiktsplanen. De visionsbilder som fanns i planhandlingen illustrerar endast volymer som representerar eventuell framtida bebyggelse. Förtydligande har gjorts kring kommunens vilja och markägarnas rättigheter i samband med fortsatt utveckling.

Förtätning på Storstugans markparkeringsområden är något som kommunen står bakom men inte något som kommunen kommer att driva. Bostadsrättsföreningen Storstugan äger marken och bestämmer om de vill utveckla marken.

Ingen förändring föreslås för "övrig gata" på s.59. Kartan har förtydligats i utställningshandlingen.

Kommunen följer luftkvalitetsförordningen, MKN för utomhusluft, vilket innebär att kommunen ansvarar för att kontrollera luftkvaliteten för de flesta miljökvalitetsnormerna. Vidare utredningar av luftkvaliteten kommer att utföras i detaljplaneskedet.

Exakt utformning och placering av en eventuell skola på tomten sydväst om Storstugan kommer att utredas i ett senare skede. BRF Storstugans synpunkt kring detta är noterad.

Övriga synpunkter är noterade.

BRF VOLTEN

Förskolor och skolor sida 76

Styrelsen anser att kommunen med nuvarande omfattning av Byängsskolan och intilliggande förskola måste lösa problemen med det stora trafikflödet morgon och eftermiddag till och från skolorna. Den 30-sträcka som inrättats på Marknadsvägen fungerar idag mycket dåligt med fara för passager vid övergångsställen och

fara för barn och skolungdomar på vändplanen uppe vid skolan. De hastighetsnedsättande åtgärder som vidtagits med påminnelsekylltar och ett fåtal hastighetskontroller av polis har inte fått avsedd verkan. Styrelsen anser därför att en utbyggnad av skolverksamheten i området kan diskuteras först när dagens trafikproblem fått en acceptabel lösning.

Klimatanpassning sida 86

Bilder på sidan 87 anger att en tänkbar placering av en dagvattendamm kan vara på föreningens nuvarande parkeringsplats i kvarteret Fölet. Detta kan självfallet inte accepteras, då bristen på parkeringsplatser för de boende i brf Volten redan idag är problematisk. Samma område har också på sidan 127 markerats som tänkt grönområde, vilket även det skulle påverka vår brist på parkeringsplatser negativt och inte kan accepteras. Under denna punkt kan vi även se att delar av grönområdena på föreningens fem innergårdar markerats som "Mångfunktionella ytor". Om detta innebär att dessa ytor skulle kunna nyttjas för t.ex. dammar för uppsamling av dagvatten är detta helt otänkbart ur styrelsens synpunkt, då detta skulle innebära stora risker för vattenskador på deras fastigheter samt stor fara för lekande barn på deras idag skyddade innergårdar.

Täby centrum och Gustaf Bergs väg sida 126

Beträffande den tänkta förlängningen av Gustaf Bergs väg till Åkerbyvägen och Stockholmsvägen anser styrelsen att detta skulle ge ett flertal negativa effekter för deras boende. Bullernivåerna i deras område, som redan nu genom buller från Stora Marknadsvägen och Roslagsbanan anses ligga över angivna värden för hälsorisker, skulle öka kraftigt. Vidare anses den "nödlösning" de fått genom en extra utfart från området till Gustaf Bergs väg bli oanvändbar p.g.a. stora svårigheter att komma ut denna väg med ett kraftigt ökat trafikflöde. De anser att de ännu inte fått någon acceptabel lösning på deras stora problem att komma ut på Stora Marknadsvägen den "ordinarie" vägen trots flera uppvaktningar av kommunen i denna fråga. Styrelsen anser att kommunen redan nu måste finna en lösning på deras stora in- och utfartsproblem innan de börjar diskutera ännu större trafikflöden runt styrelsens boendeområde. Området omfattar 830 lägenheter och ett 70-tal kommersiella lokaler som totalt hyser ca 2.500 personer som ska kunna ta sig in och ut i bostadsområdet på ett acceptabelt och säkert sätt.

Styrelsen anser att kommunen snarast bör genomföra en omfattande analys av dels

nuvarande effekter för boende i området vad gäller luft, buller och livsmiljö, dels motsvarande framtida beräknade effekter vid ett eventuellt genomförande av föreslagna planer.

Kommunens kommentar:

Vid en eventuell utbyggnad av Byängsskolan och förskolan kommer trafikutredningar att inkluderas i det arbetet.

Kommunen kommer ej aktivt att driva frågan kring dagvattendammen och grönområde på BRF Voltens parkeringsområde men den fördjupade översiktsplanen pekar ut det behov som kommer finnas vid en eventuell förtätning på parkeringsytorna. Denna förtätning kan endast initieras av föreningen själva. Vid placering av översvänningsytor, s.k. mångfunktionella ytor på innergårdar medföljer det med all sannolikhet att åtgärder behöver vidtas om detta inte planerats från början.

Kommunen har förtydligat i text och karta vilka riskområden som finns inom planområdet och som riskeras att översvämmas vid kraftiga regn. Kartan visar nu riskområden och föreslagna åtgärder. Åtgärderna är förslag och visar

på behov vid en framtida förtätning. Kommunens respektive mark- och fastighetsägarens ansvar avseende skydd mot översvämningar redovisas kortfattat i kapitlet "Klimatanpassning". Åtgärderna kan behöva vidtas inom området för att undvika att samhällsviktiga funktioner kommer till skada eller översvämmas, eller för att inte skada bostäder, husgrunder, källarförråd etc.

Efter samrådet har kommunen genomfört fördjupade trafikanalyser och utrett närmare hur Gustaf Bergs väg skulle kunna se ut. Gatan skulle kunna innehålla ett gång- och cykelstråk som förbinder Stora Marknadsvägen med Stockholmsvägen tillsammans med ett gemensamt körfält för bil och buss i vardera riktningen. Vidare kan gatan innehålla en platsbildning med busshållplatser där fordonstrafiken behöver stanna bakom bussen. Gång- och cykelpassager behöver trafiksäkras vid denna plats och vad som är mest lämpligt behöver utredas i senare skede. Trafikanalyser visar att det kommer att krävas en ny utformning vid in- och utfarterna vid Täby centrums norra garage för en fungerande trafiksituation inne i garaget. Analyserna visar att gatan kommer att få ca 250 fordon per riktning under maxtimmen (med en cirkulationsplats vid Täby centrums norra

garage) och det är i huvudsak trafik till och från Täby centrums garage som använder gatan tillsammans med angöring till framtida bebyggelse. I samrådshandlingen var gatan förlängd till Stockholmsvägen, men denna del ingår inte längre i planområdet samt att den delen innebar svåra höjdförhållanden. Kommunen ställer sig fortsatt positiv till en förlängning av Gustaf Bergs väg mot Åkerbyvägen, eftersom gatan bidrar till ett robustare trafiksystem möjliggör för nya busslinjer, nya byggrätter och en alternativ infart till Täby centrum. När detta skulle kunna ske är oklart. För att genomföra denna åtgärd krävs ett samarbete mellan kommunen, BRF Farmen, BRF Volten, BRF Storstugan och Rodamco. Texten om Gustaf Bergs väg har utvecklats under "Gator för fordonstrafik" samt under "Delområden".

En förlängning av Gustaf Bergs väg skulle medföra att nya hus kan tillskapas längs gatan, vilka skulle ha en bullerdämpande effekt för befintliga bostäder inom Brf Volten och Brf Farmen.

En utredning pågår i dagsläget för att föreslå trimningsåtgärder för att öka framkomligheten och öka trafiksäkerheten på Stora Marknadsvägen. I det arbetet utreds möjligheter för att förbättra situationen

vid Marknadsvägens utfart på Stora Marknadsvägen.

Kommunen följer luftkvalitetsförordningen: MKN för utomhusluft, vilket innebär att kommunen ansvarar för att kontrollera luftkvaliteten för de flesta miljökvalitetsnormerna. Vidare utredningar av luftkvaliteten kommer att utföras i detaljplaneskedet.

COMBAT ACADEMY IF

Combat academy IF framför att behovet av idrottsverksamhet, friskvård och hälsa är större än någonsin - och där har idrottsföreningen, Combat Academy IF Täby, en central roll i kommunen. Klubben har funnits i Täbyområdet sedan slutet av 80-talet och på nuvarande adress (Stockholmsvägen 116) sedan 1999. Hit tar sig barn- och ungdomar direkt från skolorna, gör läxor, träffar kamrater och deltar i träningspassen som erbjuds. Idrottsföreningen fungerar därmed även som en social plattform, där medlemmarna blir sedda, hörda, bekräftade och finner trygghet. Vidare framför Combat academy IF att de har ett tydligt anti-våldsbudskap och i träningen ingår personlig utveckling som stärker

självförtroende och lär utövarna respekt för sina medmänniskor. Föreningen har mellan 300-400 aktiva medlemmar i åldern 6-60 år från Täby, Vallentuna, Vaxholm, Åkersberga, Sollentuna, Upplands Väsby, Danderyd och m.fl. närliggande kommuner. Föreningen ser därför gärna att kommunen tar hänsyn till placeringen av deras idrottsförening i de framtida stadsplanerna, då de även har ett flertal skolor, företag och föreningar som besöker dem på idrottstimmar och friluftsdagar.

Combat academy hävdar att de har en lång historia här i Täby och skulle gärna slippa att flytta deras verksamhet och alla dess medlemmar från Täby till en annan kommun.

Kommunens kommentar:

Kommunen noterar Combat academys önskemål om att behålla sin verksamhet inom kommunen. I samband med den kommande omvandlingen av Pentavägens verksamhetsområde till blandad stadsbebyggelse behöver en dialog föras mellan Combat Academy, kommunen och fastighetsägaren för att utreda möjligheten att behålla verksamheten i nuvarande lokaler. I det fallet att verksamheten behöver flytta ligger det i kommunens intresse att verksamheten kan hitta nya lokaler

inom kommunen. De omfattande om- och nybyggnationer som kommunen står inför kan möjliggöra för nya lokaler inom stadskärnan.

DANDERYDS VILLAÄGARFÖRENING

Danderyds villaägarförening känner stor oro inför att Täby planerar en omfattande bebyggelse utan att ha en lösning på infrastrukturproblemen. Danderyd är redan idag starkt störd av genomfartstrafiken från Nordostsektorn in mot Stockholm. Buller och barriäreffekter från E18 och Roslagsbanan är redan idag omfattande och kommer givetvis att öka med ökad belastning. Danderyds Villaägareförening förordar att urberget utnyttjas till infrastruktur så att E18 förläggs i tunnel samtidigt som tunnelbana byggs ut. Roslagsbanan kan inte svälja den trafikökning som den planerade bebyggelsen alstrar. Dessutom blir det problem om Roslagsbanan inte längre kommer att gå till Östra station, som planeras försvinna – det är många som valt att bo i Nordostkommunerna just på grund av närheten till arbetsplatserna kring Tekniska Högskolan.

Föreningen anser att det är viktigt att Enhagsvägen utnyttjas maximalt, gärna

genom breddning, för att föra ut trafiken till E18. Detta skulle minska den köbildning via Täbyvägen och Enebybergsvägen, som nu utgör ett irritationsmoment för alla tre kommunerna: Vallentuna, Täby och Danderyd. Danderyds Villaägareförening ser också med stor oro på att kommunen planerar en omfattande bebyggelse vid gränsen till Enebybergs villasamhälle. De yrkar att bebyggelsen på Täbysidan skall anpassas till kringliggande bebyggelse i Danderyd.

Kommunens kommentar:

Trafikanalysen (WSP 2018) visar att den tillkommande bebyggelsen kommer att innebära längre köer, men tillsammans med utbyggd kollektivtrafik (Roslagsbanan till T-centralen, nya stombusslinjer, nya lokalbussar och tvärförbindelse västerut) kommer det ändå gå att transportera sig på ett hållbart och effektivt sätt i Täby i framtiden. Roslagsbanan får i och med dubbelspårsutbyggnaden och nya tåg högre kapacitet och kommer att klara ökningen från tillkommande bebyggelse.

Den fördjupade översiktsplanen föreslår inte en tunnel förläggning av E18. Om detta blir en aktuell fråga för kommunen i framtiden förutsätter det att det skapar stadsutvecklingsmöjligheter i E18:s nuvarande

stråk, med syfte att dels skapa finansiering för åtgärden, dels utveckla kommunen och den regionala stadskärnan med fler stadskvaliteter (såsom en sammanhållen stad utan kraftiga barriäreffekter).

Roslagsbanans förlängning till Stockholm Central via Odenplan är ett åtagande som kommunen gjort inom Sverigeförhandlingen. För närvarande har kommunen inga planer på att dra tunnelbanan till Täby.

En breddning av Enhagsvägen för biltrafik skulle innebära att det blir lättare att ta bil vilket medför ökade trafikmängder på E18, mer trängsel och ökad koldioxidutsläpp. Istället föreslås reserverade körfält för kollektivtrafik (för lokalbussar, stombussar och ev. spårväg västerut) och utökade cykelbanor vilket gör det attraktivare att resa med hållbara trafikslag.

Ett förtydligande har gjorts kring att framtida bebyggelseutveckling vid Enhagsvägen bör anpassas till villabebyggelsen i Enebyberg.

PANNCENTRALEN CITYS
SAMFÄLLIGHETSFÖRENING
(PC CITY)

PC City hävdar att dokumenten: "Fördjupad översiktsplan Täby 2050" och "Inventering av miljö- och hälsovådliga verksamheter i Tåbys nya stadskärna" innehåller flera sakfel om PC City, bl.a. rörande panncentralens ägare och panncentralens energikällor för värmeproduktionen. Uttryck som används är t.ex. "Befintliga produktionssystemen är gamla och har pannor som inte är kostnadseffektiva och miljömässigt tidsenliga", "Det finns också panncentraler med lagring av eldningsolja", "transporter av farligt gods" etc. PC City menar att när det gäller farliga transporter så får de cirka fem gånger per år leverans av Avatherm HVO100 (HVO står för hydrerad vegetabilisk olja - populärt kallat Biodiesel). Biodiesel är inte klassat som farligt gods. Officiell transportbenämning är dieselbränsle och faroklassen för transport är brandfarliga vätskor. Det kan vara dödligt vid förtäring om det kommer ner i luftvägarna men annars är det inte särskilt farligt och det är lätt nedbrytbart i naturen. Således, långt ifrån lika farligt som bensin, vanlig diesel och eldningsolja.

Det framgår av handlingarna att en flytt och nedläggning av PC City kan vara aktuell på sikt, samtidigt som det sägs att spetsproduktion bör finnas tillgängligt. Panncentralen Citys samfällighetsförening anser det som

helt oacceptabelt, eftersom ägarna, de tre bostadsrättsföreningarna, genom sitt ägande av PC City har gjort stora investeringar för att säkra klimatsmarta energikällor för värmeproduktion i panncentralen minst de kommande 40–50 år.

PC Citys slutsats är att Panncentralen Citys samfällighetsförening, dess ägare och samarbetspartners har starka invändningar mot förslaget i Fördjupad översiktsplan för Täby stadskärna, att flytta eller lägga ned panncentralen, PC City. Bostadsrättsföreningarna har investerat och moderniserat sitt fjärrvärmenät, för att i framtiden ge ägarna valfrihet. PC City har tillsammans med AB Fortum Värme samägt med Stockholms stad, investerat och klimatanpassat panncentralen för långsiktig fjärrvärmeförsörjning till ägarna och nya kunder i Täby.

Panncentralen Citys samfällighetsförening med stöd av sina ägare som representeras av bostadsrättsföreningarna City, Jupiter och Venus styrelser, finner det helt oacceptabelt att kommunen har planer på nedläggning eller flytt av panncentralen.

Kommunens kommentar:
Kommunen har till utställningsförslaget

rättat den felaktiga informationen som angavs om PC City. Formuleringen om att panncentralen bör avvecklas/relokaliseras har tagits bort. Tills dess att en realistisk ersättningsanläggning skapats är det troligt att PC City är kvar i stadskärnan. Panncentralen Citys kommer med stor sannolikhet ha en tydlig roll i Täbys framtida fjärrvärmenät. Anläggningens roll i nätet kan dock förändras.

SKARPÄNGSFÖRENINGEN

Skarpängsföreningen har tagit del av den fördjupade översiktsplanens förslag på befolkningstillväxt och den befolkningstillväxt som framförs i RUFSS 2050 som båda visar att befolkningen i Täby skulle kunna uppnå till ca 165000 år 2050. Föreningen undrar om det är fördelaktigt för Täby och dess invånare att kommunen planerar att ha en befolkning på 165 000 före år 2050. Föreningen anser att det är olyckligt och olämpligt att Täby kommun lägger fram förslag för utvecklingen i Täby stadskärna utan att i samma samråd redovisa den totala planeringen för Täby. Skarpängsföreningen hävdar att det är svårt att förtäta kollektivtrafiken i Skarpäng och dra nya busslinjer. De anser att bil är den fungerade transportlösningen och till dess att det finns välfungerande alternativ är det svårt

att föreställa sig att antalet bilar minskar i Skarpäng.

Skarpängsföreningen menar att redan nu finns tydliga tecken på att trafiksituationen på Enhagsvägen, som är Skarpängs primära väg till Täby centrum och Arninge, kommer att bli kaotisk för Skarpängsborna – inte enbart vid rusningstrafik. Skarpängsföreningen hävdar att de kan konstatera att boende i Skarpäng överväger att flytta eller har flyttat från Skarpäng, primärt eftersom det är svårt att få livet att fungera med trafikköer som eskalerat mycket. De anser att anslutningsbussar till och från Roslags-Näsby skulle kunna bli ett steg i rätt riktning. Skarpängsföreningen menar att den omfattande biltrafiken längs Enebybergsvägen (med 7400 fordon/dygn) och Enhagsvägen (med 9000 fordon/dygn på västra delen och ca 12000 fordon/dygn på östra delen) drabbar både bilisterna men allra främst busstrafiken, vilket alla bussresenärer får lida av. Skarpängsföreningen vill uppmana Täby kommun att verka för en överenskommelse med Danderyds kommun om Skarpängsboendenas möjligheter att använda Enebybergsvägen för genomfart.

Skarpängsföreningen hävdar att företagets transportbehov, utöver drivmedeltransporter, längs Enhagsvägen inte har behandlats i

Fördjupad översiktsplan för Täby stadskärna. Det är av särskild vikt att det finns många företag längs med Enhagsvägen med rejäla transportbehov samt att företagets trafikbehov måste tillgodoses. Föreningen anser vidare att den spårväg under Täbyvägen som föreslås i planen bidrar till att trafiksituationen på Enhagsvägen blir värre. De menar att en stombusslinje skapar mindre problem på Enhagsvägen än spårvägsspår och kan dessutom byggas snabbare, mer flexibelt och ändras i efterhand i enlighet med behov och förutsättningar.

Föreningen undrar vidare varför kommunen bygger 2000 bostäder på Enhagsvägen och ställer sig kritisk till den utvecklingen. Skarpängsföreningen anser vidare att kommunen har tagit på sig ett oerhört stort åtagande i samband med Sverigeförhandlingen jämfört med andra parter i överenskommelsen för Roslagsbanans utbyggnad till Stockholm City. De tror därmed att Enhagsvägen har inkluderats i stadskärnan för att försöka fylla åtagandet. Detta missgynnar Skarpängsborna som kommer få det svårare att ta sig till Roslagsbanan i en stadsliknande miljö utan ordentlig vägnät. Mot denna bakgrund anser föreningen att "Fördjupning av översiktsplan för Täby stadskärna 2050" revideras och att Enhagsvägen mellan Täbyvägen och

Norrtäljevägen (där ”DIN BIL” ligger) ska exkluderas från det som kallas ”Täby stadskärna 2050”. Istället bör kommunen snabbt påbörja en realistisk planering av Enhagsvägen, som en fyrfilig genomfartsled, liknande Stockholmsvägen mellan rondellen vid Enhagsvägen till rondellen vid Attundavägen. Vidare bör Enhagsvägen vara avsedd för buss, inklusive möjlig stombuss till Sollentuna, Kista, etc. samt för personbil och lastbil. Cyklisterna bör erbjudas de förnämliga cykellederna i närliggande grönområden. Företagens och skolornas verksamhet ska därutöver prioriteras, vilket också säkerställer och rimligen ökar arbetstillfällena för bl.a. Täbybor. Skarpängsföreningen är oroad för det ökade bostadsbyggandet i Skarpäng och i Täby stadskärna i kombination med avsaknad trafikinfrastruktur, vilket försämrar livsbetingelserna för alla Skarpängsboenden. De vill uppmana Täby kommun att planera för trafikbehoven och samhällsservicen innan kommunen beslutar att bygga om Täby från dagens förort till en stadsliknande miljö.

Kommunens kommentar:

Kommunen har förtydligt hur bostäder i Täby stadskärna förhåller sig till Sverigeförhandlingens bostadsåtagande samt hur bostadsplaneringen ser ut även i övriga kommunen. Täby vill förtydliga

att befolkningsprognoser visar att antalet invånare till år 2050 i hela kommunen kan bli runt 130 000. Det står varken i den fördjupade översiktsplanen eller RUFSS att befolkningen i kommunen skulle kunna uppnå 165 000 år 2050.

Antalet bostäder längs med Enhagsvägen har tagits bort. Lämplig omfattning utreds vidare i kommande planering och genom dialog. Avsnittet om befolkningstillväxten i kommunen har förtydligats kring varför Täby behöver växa och hur befolkningsökningen och bostadsutvecklingen ser ut i hela kommunen och mer specifikt i stadskärnan.

Kommunen utreder åtgärder för att öka framkomligheten för busstrafik i stråket Täbyvägen-Enebybergsvägen tillsammans med Danderyds kommun. Vidare har kommunen genomfört fördjupade trafikanalyser och identifierat punkter där framkomlighet behöver öka bl.a. centralvägen vid Rolags-Näsby för att ta fram åtgärder i stadskärnans trafiksystem.

Kommunen arbetar tillsammans med Danderyds kommun med att förbättra framkomligheten på Enebybergsvägen för att förbättra kollektivtrafik från bl.a. Skarpäng. Trafikslag för regional kollektivtrafik på

Enhagsvägen behöver utredas tillsammans med Trafikförvaltningen och berörda kommuner. I planen har ytor för en spårvagn utretts eftersom den har störst ytanspråk.

Den fördjupade översiktsplanen pekar ut att transportintensiva företag, särskilt drivmedelsstationer, på sikt behöver omlokaliseras.

TÄBY HEMBYGDSFÖRENING

Täby Hembygdsförening befarar att den ”stadsmässighet” som eftersträvas riskerar att kväva de kvaliteter som ”staden på landet” länge lyckats hålla kvar – bostadsnära grönska, som också ger rymd och utblickar mellan bostadsområden av olika karaktärer, centrum och andra verksamheter. Behovet av bullerdämpande och luftrenande grönska vid trafikleder ökar med den ökade trafiken. Den täta och ganska höga nya kvartersbebyggelsen med relativt små innergårdar riskerar att omöjliggöra en tillräcklig solbelysning på gårdar och gångstråk mellan husen.

Täby hembygdsförening framför att tre fornlämningar markeras på kartan som anses påverkas av ny exploatering: en grön kulle med

ett antal träd nära korsningen Grindtorpsvägen – Östra Banvägen, ett trädbevuxet område om 70x70 meter med minst 20 vackra forngravar vid Hörnåkersvägen nära rondellen vid Marknadsvägen samt en trädbevuxen yta mellan bostadsområdet Viggbygården och E18 avses ge plats för ”verksamheter”. Föreningen anser att bebygga dessa små områden är att utplåna viktiga påminnelser om att Täby har en historia som omfattar mycket mer än Jarlabanke och gamla Täby. Ett fjärde fornlämning som inte nämns i dokumentet enligt föreningen är torrbacken/naturparken mellan Grindtorp och Täby centrum. Om den bussgata som planen visar mellan Grindtorpsvägen och Täby Park kommer till stånd förstörs stora natur- och kulturvärden. Fornlämningarna anses vara ett värdefullt kulturellt inslag. Vidare har även yngre bebyggelser kulturhistoriska och arkitektoniska värden att beakta, t.ex. Näsbydal, Grindtorp, Storstugan och Åkerbyområdet. I den fördjupade översiktsplanen för Täby stadskärna föreslås förtätning i nära anslutning till dessa storskaliga bostadsområden, huvudsakligen i form av tät kvartersbebyggelse. Föreningen anser att detta kommer att bidra till de olika områdenas särprägel och sammanhang kommer att döljas bakom kompakta nya stadskvarter.

Sammantaget anser föreningen att den föreslagna planen innebär så allvarliga förändringar av befintliga värden i Täbys karaktär som staden på landet att den måste bearbetas med större hänsyn till kulturella aspekter och boendemiljö. Det behövs uppdaterat kulturmiljöprogram för kommunen, lämpligen med en av kommunens permanentanställda kommunantikvarie som projektledare.

Kommunens kommentar:

Hur Stockholmsregionen ska utvecklas finns utpekad i Regional Utvecklingsplan för Stockholm och här har Täby en central roll i den bemärkelsen att kommunens centrala delar är utpekad som en regional stadskärna. Genom att förtäta i de centrala delarna kan kommunen behålla de regionala grönkilarna intakta och därmed fortsatt ha närheten till skogar, ångar och betesmarker. Hur den nya stadsbebyggelsen i stadskärnan ska utformas kommer att tydliggöras i dokumentet ”Arkitekturprogram för Täbys regionala stadskärna” som arbetas fram parallellt med planförslaget.

Planförslaget föreslår utveckling på vissa platser där det finns fornlämningar men det är Länsstyrelsen som godkänner borttagande av fornlämningar. Utredningar/utgrävningar

för varje respektive projekt kommer behövas för att bedöma möjligheten till exploatering och därmed borttagande av fornlämningarna.

Forngravar vid Hörnåkersvägen omfattas inte längre av planförslaget. Bussgata över Torrbacken mellan Grindtorp och Täby centrum är inte längre aktuell i planförslaget. Kapitlet ”Kulturmiljö” har förtydligats avseende känslighetsbedömning för hela stadskärnan samt med viktiga hänsyn i fortsatt planering utifrån genomförd Arkeologisk PM och Kulturvärdesanalysen (KMOV, 2018-06-14). Kapitlet har uppdaterats med ny text och ny karta.

Övriga synpunkter är noterade.

TÄBY NATURSKYDDSFÖRENING (TNF)

Täby naturskyddsförening (TNF) framför att det vore önskvärt att i samrådsförslaget på ett tydligare sätt knyta förslagen till de fem målområdena i miljöprogrammet samt visa konkreta förslag som knyter an till påstående på sida 6: ”utvecklingen ska ske i samklang med nya innovativa lösningar för ett hållbart samhälle”. TNF anser vidare att: ”Nya passager under Roslagsbanans Österskärslinje” och

”Avlasta Marknadsvägen med hjälp av sammankoppling med Stockholmsvägen” är bra förslag.

TNF hävdar att rådande trafiksituation i Skarpäng och på Marknadsvägen är ohållbar då både bussar och bilar stundtals står stilla på tomgång. Konsekvenserna blir stora såsom utsläpp av bilavgaser samt ökad stress för alla pendlare. Försämrad miljö och stress leder i sin tur till ohälsa bland Täbys invånare. En kvalificerad trafikanalys samt planering krävs för att miljö och invånare i Täby ska må bra. TNF anser att kommunen måste titta mer på hur infrastrukturen måste utformas innan en mängd människor placeras i bostadshus och på arbetsplatser. Kommunens tillgängliga ytor är för små för att nya breda gator och vägar ska få plats om befintliga grönytor ska kunna bevaras och även om nya bilar inte kommer att ha så stora utsläpp så kommer de att kräva utrymme.

TNF hävdar att när NNE-hus (Nära Noll Energi) byggs 2020 kommer fjärrvärmen bara vara ett komplement i en mix av olika tekniska innovationer och därmed kommer efterfrågan på fjärrvärme att minska.

TNF framhåller att de saknar en strategi för att nå de 'Blå områdena' i kommunen för de som saknar bil. Med de 'blå områdena'

menas de bad som finns i kommunen såsom Rönningesjön, Rösjön och Stora Värtan. Även de gröna områdena, t.ex. Stolpaskogen måste kunna nås av de som saknar bil på ett smidigt sätt och de som kommer med bil måste kunna ställa bilen någonstans. Vidare påpekar TNF att Dagvattnet i kommunen idag går rätt ut i deras vattendrag med alla de gifter som det innehåller. Täby kommun kommer framöver ha fler hårdgjorda ytor som måste snöröjas och färre antal platser att tippa snön på inom kommunen. Snö och dagvatten innehåller stora mängder föroreningar och kommunen måste planera för hur dessa ska tas omhand. TNF undrar om de dagvattendammar som finns utmärkta på sid 86 kommer att räcka samt var snön ska tippas vintertid?

Kommunens kommentar:

Nya åtgärder för att förbättra framkomligheten i trafiknätet föreslås i kapitlet "Gator för fordonstrafik".

Med den bostadsutveckling som ska ske i och med Sverigeförhandlingen kommer det att finnas utrymme för utnyttjandet av flera energislag för värmeförsörjning, dock är det viktigt att kommunen kan möta det ökade energibehovet och kunna erbjuda fossilfri fjärrvärme till alla i Täby stadskärna, vilket inte klaras idag.

Planhandlingen har kompletterats med text och yta för snöhantering, även eventuella ytor för hanteringen av föroreningar i smältvatten redovisas. En dagvattenutredning har tagits fram för planområdet vilken redovisar behov av ytor för fördröjning och rening för att inte riskera MKN i Stora Värtan.

Kopplingar till kommunens grönkilar och rekreationsområden (inkl. badplatser) finns presenterade i kapitlet Planstrategi – 3. "Tillgängliggör den regionala grön- och blåstrukturen". De gröna stråk som föreslås genom planområdet utgör gång- och cykelkopplingar mellan bostadsområden samt lokal och regional grön- och blåstruktur. Utökade korsningsmöjligheter av barriärer bidrar även till förbättrad tillgänglighet för gående och cyklister.

Energibehovet för nya byggnader är lägre än i gamla. Därtill energieffektiviseras äldre byggnader på fastighetsägarnas initiativ så att värmebehovet minskar. Minskningen i energianvändningen på grund av dessa faktorer har varit ca 2 % per år de senaste åren. Fjärrvärmen i Täby försörjer främst flerbostadshus och andra större lokaler som ex. kontor och affärsanläggningar. Dessa byggnader byggs utifrån nya hårdare krav men är sällan noll-energihus. Med hänsyn

till den kraftiga utbyggnaden i Täby och energismarta hus bedöms fjärrvärmebehovet öka med ca 100 % för planerad befintlig bebyggelse. Ny värme måste således tillföras fjärrvärmenätet i Täby.

Övriga synpunkter är noterade.

TÄBY VILLAÄGARFÖRENING

Täby villaägarförening undrar hur den kommunala infrastrukturen såsom vägar (bil, cykel, gång), vatten, avlopp, belysning mm ska finansieras för denna gigantiska utbyggnad av Täby samt vilken påverkan utbyggnaden riskerar att få på kommunalskatten? De anser att många vägar i Täby är dåligt underhållna med så stora hål i vägbanan att de riskerar skador på fordon. Standarden på vägarna har trots den höga trafikbelastningen nedprioriterats till förmån för cykelvägar, som i relationen till bilister, kollektiv- och nyttotrafik är i minoritet. Kostnaderna för upprustning av befintliga vägar riskerar redan att, även utan utbyggnad, bli mycket hög. Föreningen hävdar att kommunen måste säkerställa en framtung finansiering med garantier och noggrann granskning av aktuella bolag och deras förmåga att genomföra sina projekt på kort- och lång sikt.

När det gäller Skarpäng är avloppsnät mm. inte dimensionerat för flerbostadshus och kräver en omfattande investering. Det var en av anledningarna till att det blev villabebyggelse under 80-talet, istället för flerbostadshus. De investeringar som krävs måste ses i ett rimlighetsperspektiv. Även trafiken i Skarpäng är idag högst problematisk.

Beträffande trafiksituationen anser föreningen att trafiken på Enhagsvägen är ohållbart med långa bilköer och stopp i trafiken. Ett förslag till lösning för att underlätta trafiken från Skarpäng till E18 och Roslagsbanans station i Roslags-Näsby är att bredda Enhagsvägen. Föreningen menar att bilarna inte blir färre då invånarantalet ska öka, utan konsekvenserna blir stora utsläpp av bilavgaser (bl.a. koldioxid, kväveoxid samt partiklar), längre arbetspendling och påtaglig irritation från kommuninvånare, som är beroende av bil och buss. Vidare anser föreningen att kommunen bör utreda det totala antalet cykelolyckor då det saknas statistik idag. De menar att cyklar fortfarande betraktas som ofarliga, något som sannolikt bör omvärderas. Det kan konstateras att cykelolyckorna ökar drastiskt, främst på grund av ökande hastigheter.

Täby villaägarförening anser att begreppet ”hållbart” måste förutom tekniska lösningar

innefatta en helhetssyn som omfattar hela samhället, dvs. de funktioner och verksamheter som krävs för att kunna hantera en större befolkningsökning. Förutom krav på bostäder och infrastruktur, har kommunen idag redan stor brist på sjukvårdsinsatser, som direkt berör invånarna i Täby. Föreningen påpekar bristen på legitimerade lärare samt otillräckliga ansökningar till lärarhögskolor. Oron i skolorna märks även i Täbys skolor med stora grupper och brist på specialpedagoger. Vidare anser föreningen att omsorgen är ansträngd med en åldrande befolkning. Integrationen av migranter fungerar inte tillfredställande med stora svårigheter med såväl bostäder som arbeten.

Täby villaägarföreningen uttrycker att Åva värmeverk, som ingår i TMAB:s fjärrvärmenät, räknas som störande och bör flyttas, med hänsyn till transporter av bränsle dit (olja) samt utsläpp av partiklar m.m. vid eldning.

Föreningen hävdar att när NNE-hus (Nära Noll Energi hus) från 2020 kommer fjärrvärmen bara vara ett komplement i en mix av olika tekniska innovationer och därmed kommer efterfrågan på fjärrvärme att minska. Vidare undrar Täby villaägarförening om de dagvattendammar som finns utmärkta på sid 86 kommer att räcka samt var snön ska tippas vintertid?

Kommunens kommentar:

I stadsbyggnadsprojekt med privata aktörer är dessa med och bekostar investeringar i allmänna anläggningar, såsom gator, torg, parker, mm. För större infrastrukturinvesteringar, såsom nya bytespunkter, nya korsningsutförningar, nya passager över och under stora vägar, mm, kommer gemensamma finansieringslösningar mellan exempelvis kommunen, Trafikverket och SL att behövas.

En breddning av Enhagsvägen för biltrafik skulle innebära att det blir lättare att ta bil vilket medför ökade trafikmängder på E18, mer trängsel, större behov av parkeringar och mer koldioxidutsläpp. Istället föreslås reserverade körfält för kollektivtrafik (för lokalbussar, stombussar och ev. spårväg västerut) och utökade cykelbanor vilket gör det attraktivare att resa med hållbara trafikslag.

Kommunen ska ta fram en framkomlighetsstrategi där ett kommunövergripande helhetsgrepp kring trafiken tas. Just nu pågår ett arbete med att förbättra framkomligheten på Stora Marknadsvägen, dels genom mindre trimningsåtgärder och dels utreder kommunen större åtgärder som kan förbättra

trafiksituationen både för fordonstrafik och för kollektivtrafik. Det pågår även ett arbete med att förbättra framkomligheten i stråket Täbyvägen-Enebybergsvägen tillsammans med Danderyds kommun. I den fördjupade översiktsplanen har stråk som är särskilt viktiga för kollektivtrafik pekats ut för att kunna säkerställa god framkomlighet.

Planhandlingen har kompletteras med text och yta för snöhantering, även eventuella ytor för hanteringen av föroreningar i smältvatten redovisas. En dagvattenutredning har tagits fram för planområdet vilken redovisar behov av ytor för fördröjning och rening för att inte riskera MKN i Stora Värtan.

Kommunen delar föreningens uppfattning om att Åva värmeverk inte passar i en tät stadsmiljö. Panncentral levererar fjärrvärme till E:ON:s kunder i Täby. Ny värmeproduktion måste skapas innan en nedläggning kan bli aktuell.

Energibehovet för nya byggnader är lägre än i gamla. Därtill energieffektiviseras äldre byggnader så värmebehovet minskar. Minskningen i energianvändningen på grund av dessa faktorer har varit ca 2 % per år de senaste åren. Fjärrvärmen i Täby försörjer främst flerbostadshus och andra större lokaler

som ex. kontor och affärsanläggningar. Dessa byggnader byggs utifrån nya hårdare krav men är sällan noll-energihus. Med hänsyn till den kraftiga utbyggnader i Täby och energismarta hus bedöms fjärrvärmebehovet öka med ca 100 % för planerad befintlig bebyggelse. Ny värme måste således tillföras fjärrvärmenätet i Täby.

Kommunen vill påpeka att Skarpäng inte är en del av planområdet, även om utvecklingen i stadskärnan påverkar de som bor i Skarpäng.

Privata företag

Följande privata organisationer yttrade sig om planförslaget:

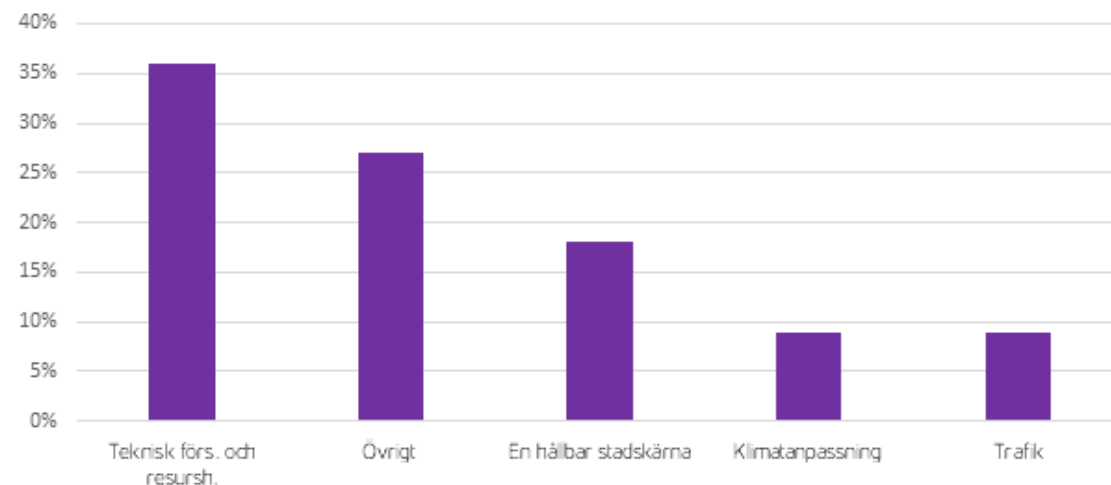
- E.ON Eldistribution
- Ellevio
- Fortum Värme
- Vattenfall eldistribution AB
- Riksbyggen

Bland dessa aktörer var det mest förekommande temat ”Teknisk försörjning och resurshushållning” följt av ”Övrigt”. Synpunkterna kring ”Teknisk försörjning och resurshushållning” berörde främst produktion och distribution av värme, bl.a. genom fjärrvärme. Bland ”Övrigt” påträffades bl.a. frågor om ledningar och kommunens samarbete med företagen.

E. ON. ELDISTRIBUTION

E. ON eldistribution framför att de har åtagit sig att senast år 2025 använda 100 % återvunnen och förnybar energi i sin svenska verksamhet. Detta ställer höga krav på utvecklingstakten vad gäller hållbara lösningar inom energiområdet. E.ON har ambitionen att

Vad har yttrandena från de privata företagen handlat om?



driva denna utveckling och vill gärna samarbeta med kommunen i att implementera hållbara energilösningar i uppbyggnaden av Täby tätort. E.ON Värme vill poängtera att just fjärrvärmen utgör ryggraden i att ställa om samhället till hållbar energiförsörjning då det på ett smidigt sätt går att ansluta lokalproduktion av det hållbara slaget till den redan utbyggda infrastrukturen.

Fjärrvärmenätet i Täby kommun ägs av kommunen, men byggs ut enligt affärsmässiga

grunder av E.ON Värme. Produktionen av värme sker vid Arninge och Åva skola. E.ON Värme äger och driver fjärrkylanät i kommunen och har sin produktionsanläggning för kyla vid Arninge Centrum.

E.ON Värme förmodar att ett genomförande av intentionerna i den fördjupade översiktsplanen kommer innebära att åtgärder på infrastruktur för värme och kyla behöver vidtas då deras placering/utförande annars skulle hindra utbyggnaden. Mot denna bakgrund vill E.ON

Värme göra planförfattaren uppmärksam på att det är förknippat med stora kostnader att flytta eller bygga om ledningar av detta slag. Av denna anledning strävar E.ON Värme vanligtvis efter att, om möjligt, behålla ledningarna i befintligt utförande och läge. E. ON Värme har lagt ned stor möda i att hitta lämpliga och av markägaren godtagbara placeringar för ledningarna och är av den anledningen i grunden negativ till ledningsomläggning. Samtidigt vill E.ON Värme samarbeta för att åstadkomma de planerade förändringarna i planförslaget. Ett första steg är då att undersöka om de önskade åtgärderna på ledningarna är tekniskt möjliga och medger en säker värme- och kylförsörjning. Om så är fallet behöver det sedan fastställas ett kostnadsansvar rörande de önskade åtgärderna. Vanligtvis utgår E.ON Värme i dessa sammanhang från att full kostnadstäckning erhålls. Om en flytt eller annan ändring av ledning blir aktuell är det av stor vikt att rättighet gentemot markägaren i ledningens nya läge skapas innan åtgärden vidtas. Rättigheterna för ledningarna är ett av fundamenten för att kunna bedriva energiförsörjning och för så stora investeringar som denna typ av ledningar är starka rättigheter ett måste.

Slutligen vill E.ON Värme upplysa om

att det finns föreskrifter kopplade till hur arbeten får utföras i närheten av ledningarna. Föreskrifterna syftar till att förhindra sak- och personskada genom att förebygga ledningsbrott. Under byggskedet är det även viktigt att E.ON Värme kontinuerligt har möjlighet att komma åt ledningarna för att säkerställa säker leverans. Ledningarna är förlagda på ett djup som motsvarar den beräknade belastningen från trafik. Vid tillfälliga höga trafikbelastningar som vid byggtransporter måste ledningarna förses med extra skydd.

För att den planerade utbyggnaden enligt planförslaget skall löpa smidigt med avseende på vad som framförts ovan är det viktigt att E.ON Värme får möjlighet att i ett tidigt skede samarbeta med kommunen när planförslaget skall konkretiseras och när detaljplaner tas fram.

Kommunens kommentar:

Riktlinjer för fortsatt utveckling är uppdaterad med text om att placering av befintligt underjordisk infrastruktur ska beaktas i tidigt skede för att undvika kostsamma ledningsomläggningar. Se text under "Teknisk försörjning och resurshushållning". Kommunen kommer att i ett tidigt skede samarbeta med E. ON. Värme

när planförslaget ska konkretiseras och detaljplaner tas fram.

I avsnitten "Teknisk försörjning och resurshushållning" och "Fortsatt arbete" lyfts behovet av att en strategi tas fram för att tillgodose behovet av fjärrvärmeproduktion och utbyggnad av fjärrvärmenätet.

Kommunen har i texten förtydligat att eventuella ledningsomläggningar bekostas av exploitören.

Övriga synpunkter är noterade.

ELLEVIO

Ellevio framför att de har områdeskoncession för distribution av el inom Täby kommun. Det innebär att lokalnätet för eldistribution i kommunen ägs och drivs av Ellevio. Ellevio anser att löpande kontakt och dialog mellan parterna Täby kommun, Vattenfall regionnät och Ellevio lokalnät är en förutsättning för att säkerställa elförsörjningen och krav på redundans.

Ellevio hävdar att en av många förutsättningar för att realisera utvecklingen av Täby

stadskärna är tillgången till säker och störningsfri el. Det är viktigt att i ett tidigt skede planera för och avsätta mark för ledningar och nätstationer som är nödvändiga för att stärka elnätet i stadskärnan samt befästa utrymmen i översiktsplan och detaljplan. De efterfrågar dialog med berörda parter där de tidigt i processen kan identifiera lämplig lokalisering för deras anläggningar. Ellevio förordar i första hand fristående nätstationer. Utvecklingen av stadskärnan innebär förtätning, vilket medför att förutsättningar för fristående nätstationer minskar vilket i sin tur kan leda till behov av nätstationer i inhyst läge. Nätstationer inhysta i byggnader måste ges rimliga tekniska förutsättningar för att tillgodose den elektriska funktionen. Funktioner som måste beaktas är t.ex. utrymningsvägar för teknisk personal, tillgänglighet för tung transport och kanalisering för ventilation. En mycket viktig aspekt, oavsett läge för nätstation, är skydd mot vattennivå vid höga vattenflöden. Utöver funktionerna måste också förutsättningar ges för att klara myndigheters krav och rekommendationer avseende ljudnivåer och magnetfält.

Ellevio vill även framföra betydelsen av att redan befintliga anläggningar beaktas. Det finns risk att skador uppstår vid byggnation

nära deras anläggningar. Det är av yttersta vikt att detta inte sker då det kan påverka leveranssäkerheten negativt.

Utbyggd fjärrvärme har kraftig inverkan vid dimensionering av elnätet och kan begränsa utbyggnadsbehov för el. Bergvärme och värmepumpar är åtgärder som under vissa omständigheter kan kräva förstärkningar av elnätet för att klara effekttoppar även om den totala energiförbrukningen på så sätt kan sänkas. Det är viktigt att i god tid bestämma uppvärmningssätt vid exploateringar så att elnätet kan anpassas redan på planeringsstadiet. Ellevio framför att de följer utvecklingen av solenergianläggningar noga och vill bli kontaktade i god tid i samband med anslutning av solcellsanläggningar. Vidare vill Ellevio involveras på ett tidigt stadium i planer och projekt för laddningsinfrastruktur.

Utbyggd kollektivtrafik leder till ökade eluttag och fler markanspråk, i synnerhet för spårbunden trafik. Ellevio vill betona vikten av att tidigt planera för elförsörjningen till befintliga och nya anläggningar samt beakta de tillkommande utrymmen som behövs även för elanläggningar.

Kommunens kommentar:

Texten har uppdaterats med förtydligande

kring nätstationers placering och funktion under "Teknisk försörjning och resurshushållning". En riktlinje om att tidigt bestämma uppvärmningssätt har lagts till under avsnittet "Energi".

Övriga synpunkter är noterade.

FORTUM VÄRME

Fortum hävdar att det förs diskussioner på Fortum Värme om, och i sådant fall när och hur det lokala fjärrvärmesystemet i Täby ska kunna anslutas till det regionala systemet. Med en anslutning till det regionala fjärrvärmesystemet skulle värmeunderlaget i Täby på ett bra sätt kunna utnyttjas för kraftvärmeproduktion i regionens kraftvärmeverk. En sådan utveckling skulle också kunna leda till att befintliga PC Farmen och PC Galten avvecklas.

Fortum värme delar Täby kommuns ambition att fjärrvärme i Täby ska fortsatt utvecklas. Bolagets förhoppning är att detta ska ske i samverkan med Täby Miljövärme AB (TMAB) till gemensam nytta så att fjärrvärme ska kunna erbjudas både befintliga, ännu ej fjärrvärmeanslutna fastigheter, såväl som den planerade nyproduktionen.

Vidare önskar Fortum Värme kommentera

att i översiktsplanen nämns inte specifikt vilka miljömål som ska gälla för kommunens olika verksamheter och bolag. Fortum Värme önskar som medskick påtala vikten av att dessa mål synkroniseras så att energibolagen inom kommunen (Fortum Värme, Täby Fjärrvärme AB och E.ON) och kommunens bostadsbolag styr sitt respektive hållbarhets- och klimatarbete åt samma håll. En bra referens finns framtagen inom forskningsprogrammet Värmemarknad Sverige i form av en rapport utarbetad av konsultbolaget Profu: ”Hållbarhetsprogram på värmemarknaden”.

Avslutningsvis så önskar Fortum Värme förtydliga att de gärna bistår med deras resurser i den fortsatta processen med dels framtagandet av den Ekologigruppen rekommenderade energi- och klimatanalysen, dels utbyggnaden av det långsiktigt hållbara fjärrvärmesystemet i Täby. Om en tydlig utbyggnadsstrategi inte tas fram riskerar det annars, enligt Ekologigruppen, kunna få en negativ konsekvens vid planens genomförande.

Kommunens kommentar:

Kommunen delar Fortums syn på att utvecklingen och planering av fjärrvärmesystemet bör göras i samråd för att undvika onödiga investeringar samt för att uppnå bästa miljöprestanda och noterar detta.

Under ”Fortsatt arbete” lyfts behovet av en plan för att säkerställa att tillgång till fjärrvärmeproduktion- och infrastruktur tillgodoses när stadskärnan växer.

För kännedom saknar Täby kommun ett kommunalt bostadsbolag.

Övriga synpunkterna är noterade.

VATTENFALL ELDISTRIBUTION AB

Vattenfall eldistribution AB har elnätanläggningar med beteckningen regionalt elnät inom aktuellt område med en spänningsnivå på 22 kV och 77 kV till största delen ledning förlagd i mark. Vattenfall vill påminna om följande punkter:

- För alla detaljer och anläggningar som placeras invid Vattenfalls regionnätledningar gäller att dessa skall placeras så att drift- och underhållsarbeten för ledningen inte försvåras.
- Schaktning eller sprängning inom ledningsrätts-/servitutsområde får inte ske utan att man i god tid inhämtat ledningsägarens medgivande.

- Försiktighetsprincipen som ingår i de allmänna hänsynsreglerna i miljöbalken avseende att verksamheter eller åtgärder inte medför skada eller olägenhet för människors hälsa eller miljön.
- En eventuell ombyggnad eller flytt av luftledning eller markkabel tillhörande Vattenfall utförs av Vattenfall men bekostas av exploitör.
- Vid behov av ombyggnad av ovan angivna ledningar vilka är linjekoncessionspliktiga ledningar är det troligt att ny koncession behöver sökas.

Kommunens kommentar:

Planen är förtydligad kring att eventuella ledningsomläggningar bekostas av exploitören.

Övriga synpunkter är noterade.

RIKSBYGGEN

Riksbyggen anser att materialet är väl genomarbetat och på dess övergripande innehåll har de inga direkta synpunkter. Dock önskar de veta mer om vad som avses på s. 51 med begreppet ”lämplig utredning” i

stycket "Förtätning med arkitektonisk hänsyn" så att de får en god guidning i det fortsatta arbetet. De vill vidare få mer information om tidsaspekten på hur och när Centralvägen kan komma att klassas om från sekundärled farligt gods till en mer traditionell stadsgata.

Kommunens kommentar:

Begreppet "lämplig utredning" har tagits bort. Kulturvärdesanalys (KMV, 2018-06-14) har genomförts som pekar ut känslighet för förändring och värden hos befintlig bebyggelse i stadskärnan. I det uppdaterade kapitlet "Kulturmiljö" finns mer information om detta.

Centralvägens avklassificering som farligt godsled är beroende av en omlokalisering av de drivmedelstationer som finns på Enhagsvägen. En exploateringsutredning för nya lägen pågår.

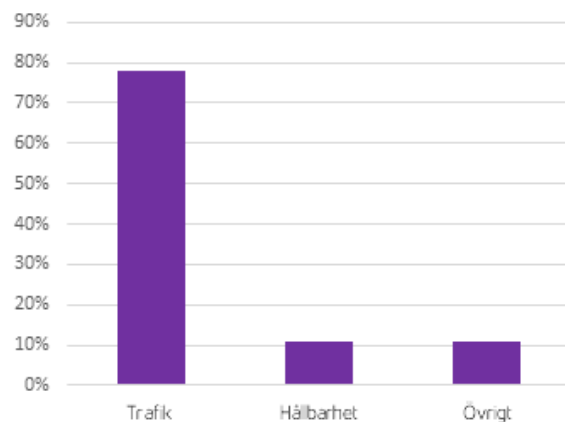
Grannkommuner

Bland grannkommunerna var det två kommuner som yttrade sig om planförslaget:

- Danderyd
- Sollentuna

Synpunkterna från dessa kommuner berörde främst trafik och mer specifikt tvärförbindelsen västerut.

Vad har yttrandena från grannkommunerna handlat om?



DANDERYDS KOMMUN

Danderyds kommun framför att planförslagets markanvändningskarta anger en utveckling till "Stadsbygd" söder om Enhagsvägen, fram till kommungräns mot Danderyd. En omvandling av detta område bedöms på grund av befintlig markanvändning och föreslagen spårutbyggnad ligga långt fram i planeringshorisonten. Danderyds kommun framför att aktuellt område gränsar till befintlig bebyggelse inom Enebyberg i Danderyds kommun. Det är av stor vikt hur mötet mellan Täbys stadsbygd och Danderyds villabebyggelse utformas. Ett samarbete mellan kommunerna måste ske när det blir aktuellt att detaljplanera för denna del.

I Danderyds kommun finns idag stora problem med buller och skadliga partiklar i stråket längs E18. Danderyds kommun anser att det är ohållbart att kommunerna norr om Danderyd växer utan att kollektivtrafiken byggs ut. E18 genom Danderyd tål inte en så stor tillkommande belastning som den planerade bebyggelsen i Täby skulle kunna innebära. Även pågående kapacitetshöjning av Roslagsbanan påverkar Danderydsborna negativt på grund av det buller den utökade trafikeringen genom kommunen medför.

På grund av problemen med buller och

partiklar längs E18 genom Danderyd pågår ett utredningsarbete om möjligheterna att tunnelförlägga E18 genom kommunen. En tunnelförläggning av E18 genom hela Danderyd skulle möjliggöra att en bättre resandenod kan skapas vid Danderyds sjukhus bl.a. genom att anlägga en ny bussterminal.

Fördjupningen av översiktsplanen innehåller förslag på tvärgående kollektivtrafikstråk från Täby mot Kista-Sollentuna-Häggvik, Barkarby-Jakobsberg och Solna. Tvärförbindelsen sträcker sig via Enhagsvägen i Täby vidare västerut i det reservat som tidigare redovisats i landstingets stamnätsplan, genom Rinkebyskogen och därefter söderut mot Sollentuna. Danderyds kommun är positiv till fler öst-västliga kollektivtrafikförbindelser i regionen. En eventuell tvärförbindelse måste dock ta hänsyn till att Danderyds kommun år 2014 beslutade att ett naturreservat ska inrättas i Rinkebyskogen. I naturreservatets bestämmelser anges att en eventuell spårutbyggnad inom området måste ske under mark. En framtida västlig spårförbindelse ovan mark skulle istället kunna förläggas längs Enebybergsvägen och vidare västerut längs Edsbergsvägen. Danderyds kommun skulle gärna se att Täby även utreder möjligheten att bygga ut tunnelbanan via Danderyd till Täby.

Vidare framför Danderyds kommun att planförslaget anger att ett cykelstråk mellan Näsbypark och Enebyberg bör utredas, vilket Danderyds kommun ser som positivt. En ny gång- och cykeltunnel under Roslagsbanan i höjd med Mosstorpsparken och Gethagsvägen i Danderyds kommun skulle förbättra möjligheterna att cykla och bidra till ett regionalt cykelstråk.

Kommunens kommentar:

I kapitlet "Genomförande och konsekvenser" har delområdet 1. Enhagsvägen reviderats så att det nu står beskrivet att ny bebyggelse ska anpassas till den lägre villabebyggelsen i Enebyberg.

Täby kommun följer arbetet med Danderyds planer på en tunnelförläggning av E18. En ny bussterminal vid Danderyds sjukhus som möjliggör ännu smidigare byten är en vinst för hela nordostsektorn. Att dra om Roslagsbanan så att Mörby station hamnar närmare denna bytespunkt vore önskvärt för att få till smidiga byten till tunnelbanan och bussar.

Trafikslag och sträckning för regional kollektivtrafik på Enhagsvägen behöver utredas tillsammans med Trafikförvaltningen och berörda kommuner. I planen har ytor för

en spårvagn utretts eftersom den har störst ytanspråk.

I den fördjupade översiktsplanen redovisas endast möjliga stråk för tvärgående kollektivtrafik inom stadskärnans avgränsning. Möjliga sträckningar utanför stadskärnan får utredas i en Åtgärdsvalsstudie. Täby kommun noterar att Danderyd förespråkar en dragnings genom Enebyberg och att ett naturreservat är inrättat i Rinkebyskogen vilket avsevärt försvårar möjligheterna till ett stråk där.

Kommunen genomför vidare fördjupade trafikanalyser för att ta fram åtgärder i trafiksystemet samt vidare utreda kapaciteten i kollektivtrafiken.

SOLLENTUNA KOMMUN

Sollentuna kommun framför att de är tveksamma till genomförbarheten och kostnadseffektiviteten i det förslag som diskuteras om att förlänga pågående tvärbane projekt Kista-Helenelund västerut. Utan att på djupet analyserat frågan bedömer Sollentuna kommun att det kortsiktigt är bäst att använda stombussar för snabbare

förbindelser mellan kärnorna, och deltar gärna i en diskussion hur en sådan förbindelse bäst kan utformas. På lång sikt är Sollentuna kommuns uppfattning att en utbyggnad av tunnelbanenätet ger bäst samhällsekonomiskt utfall.

Kommunens kommentar:

Trafikslag för regional kollektivtrafik på Enhagsvägen behöver utredas tillsammans med Trafikförvaltningen och berörda kommuner. I planen har ytor för en spårvagn utretts eftersom den har störst ytanspråk i gaturummet.

Synpunkten om tunnelbanenätet är noterad.

Privatpersoner

I den här sektionen kommer enskilda personers synpunkter kring planförslaget att sammanfattat framföras.

Det bör beaktas att alla synpunkter från privatpersonerna inte finns med utan en sammanställning har gjorts där de mest förekommande synpunkterna och synpunkter som rör viktiga strategiska frågor redovisas och besvaras. Detta för att underlätta läsbarheten i dokumentet.

I diagrammet till höger redovisas de nio teman som har fått flest synpunkter. På kommande sidor redovisas de vanligaste synpunkterna som privatpersoner har haft under varje tema.

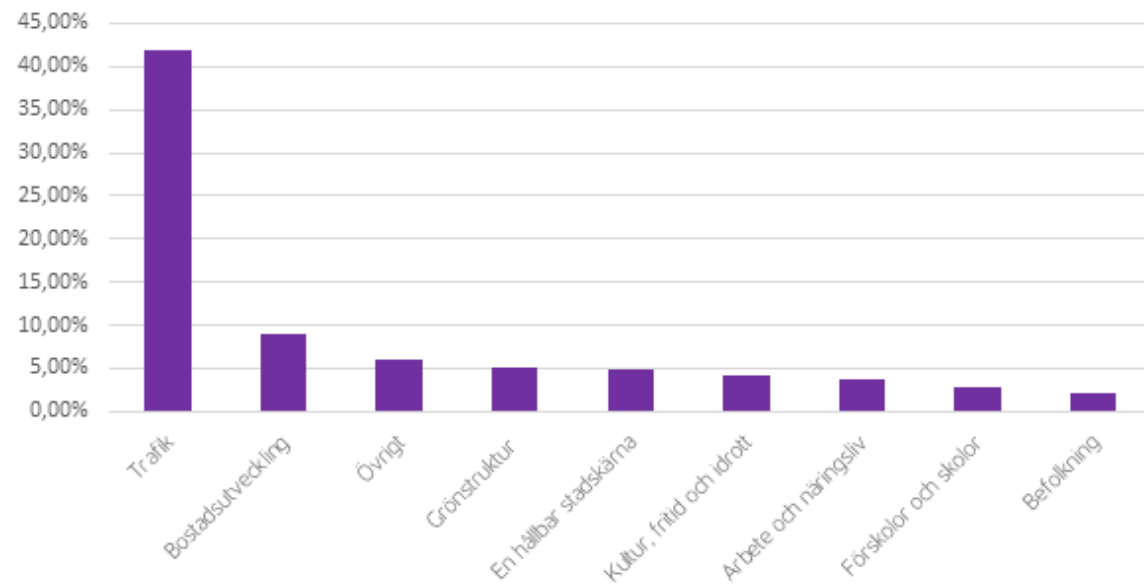
Trafik

Dåliga kollektivtrafikförbindelser. Kommunikationsmöjligheterna till och från Täby är underdimensionerade. Kollektivtrafiken (främst bussar) måste ses över och förbättras från ett långsiktigt och hållbart perspektiv.

Kommunens kommentar:

Det pågår ett arbete med att förbättra

Vad har yttrandena från privatpersonerna handlat om?



framkomligheten för kollektivtrafiken. Stråk som är särskilt viktiga för kollektivtrafik pekats ut inom planområdet för att kunna säkerställa god framkomlighet.

Det pågår en utbyggnad av Roslagsbanan som tillsammans med fler tåg kommer att öka kapaciteten och göra tågtrafiken mer robust. Täby kommun har förhandlat med

staten om en förlängning av Roslagsbanan till Stockholm City via Odenplan vilket innebär en bättre koppling till tunnelbanenätet och till pendeltågssystemet.

Planen pekar ut möjliga stråk för stombusstrafik, vilka kommer underlätta för resor till och från Täby.

Inriktningen i den fördjupade översiktsplanen

är att kollektivtrafiken ska utvecklas i Täby med ny bytespunkt vid Roslags-Näsby station samt förstärkt regional kollektivtrafik som förbinder Täby med västra Stockholm.

Förläng inte Gustaf Bergs väg. Bl.a. anses konsekvenserna inte vara utredda på ett tillfredställande sätt. All buss- och biltrafik på vägen anses vidare bli störande för boende i närliggande bostadsrättsföreningar pga. ökade bullernivåer från vägen. Vägen skulle även öka skaderisken för oskyddade trafikanter och skapa en ny barriär i området.

Kommunens kommentar:

Efter samrådet har kommunen genomfört fördjupade trafikanalyser och utrett närmare hur Gustaf Bergs väg skulle kunna se ut. Gatan skulle kunna innehålla ett gång- och cykelstråk som förbinder Stora Marknadsvägen med Stockholmsvägen tillsammans med ett gemensamt körfält för bil och buss i vardera riktningen. Vidare kan gatan innehålla en platsbildning med busshållplatser där fordonstrafiken behöver stanna bakom bussen. Gång- och cykelpassager behöver trafiksäkras vid denna plats och vad som är mest lämpligt behöver utredas i senare skede. Trafikanalyser

visar att det kommer att krävas en ny utformning vid in- och utfarterna vid Täby centrums norra garage för en fungerande trafiksituation inne i garaget. Analyserna visar att gatan kommer att få ca 250 fordon per riktning under maxtimmen (med en cirkulationsplats vid Täby centrums norra garage) och det är i huvudsak trafik till och från Täby centrums garage som använder gatan tillsammans med angränsning till framtida bebyggelse. I samrådshandlingen var gatan förlängd till Stockholmsvägen, men denna del ingår inte längre i planområdet samt att den delen innebar svåra höjdförhållanden. Kommunen ställer sig fortsatt positiv till en förlängning av Gustaf Bergs väg mot Åkerbyvägen, eftersom gatan bidrar till ett robustare trafiksystem möjliggör för nya busslinjer, nya byggrätter och en alternativ infart till Täby centrum. När detta skulle kunna ske är oklart. För att genomföra denna åtgärd krävs ett samarbete mellan kommunen, BRF Farmen, BRF Volten, BRF Storstugan och Rodameco. Texten om Gustaf Bergs väg har utvecklats under "Gator för fordonstrafik" samt under "Delområden".

Bygg tunnelbana i Täby. Roslagsbanan anses inte räcka till den ökade befolkningstillväxten.

Kommunens kommentar:

Roslagsbanans förlängning till Stockholm City via Odenplan är ett åtagande som kommunen har gjort inom Sverigeförhandlingen.

En åtgärdsvalsstudie som har genomförts av Trafikförvaltningen, Trafikverket och ett flertal kommuner visar att en förlängning av röda linjen från Mörby via Täby centrum till Arninge ger relativt små restidsnyttor och har därmed avfärdats.

En ny åtgärdsvalsstudie för kapacitetsstark kollektivtrafik västerut ska genomföras där flera olika trafikslag, bl.a. tunnelbana, kommer att studeras.

Bättre framkomlighet och planering av befintliga vägar inom kommunen ex. Stora Marknadsvägen, Stockholmsvägen och Täbyvägen föreslås. Kommunen borde först bygga ut infrastrukturen och sen bostäder. Vidare anses vägarna vara alltför trafikerade.

Kommunens kommentar:

Kommunen ska ta fram en framkomlighetsstrategi där ett kommunövergripande helhetsgrepp kring trafiken tas.

Det pågår ett arbete med att förbättra framkomligheten på Stora Marknadsvägen, dels genom mindre trimningsåtgärder och dels utreder kommunen större åtgärder som kan förbättra trafiksituationen både för fordonstrafik och för kollektivtrafik, ex. kollektivtrafikkörfält.

Det pågår även ett arbete med att förbättra framkomligheten på Täbyvägen.

I den fördjupade översiktsplanen har stråk som är särskilt viktiga för kollektivtrafik pekats ut för att kunna säkerställa god framkomlighet. Kapitlet "Gator för fordonstrafik" och "Kollektivtrafik" har kompletterats med behov av åtgärder i trafiksystemet för både bil- och kollektivtrafik.

Minska cykelvägar i kommunen och bredda bilvägarna istället. Bl.a. anses cyklisterna använda bilvägarna trots att cykelvägar finns på trottoarerna.

Kommunens kommentar:

Kapaciteten behöver öka i hela trafiksystemet och eftersom gång-, cykel-, och kollektivtrafik är färdmedel med hög kapacitet på liten yta behöver infrastrukturen för dessa trafikslag utvecklas med hög kvalitet. Bilen kommer vara nödvändigt färdmedel för många invånare

även fortsättningsvis.

Bussterminalen är dåligt utformad. Alla linjer har inte naturliga busshållplatser med tak. Det finns inte platser för alla bussar samtidigt som det är konflikter mellan bussarna och gående och cyklister.

Kommunens kommentarer:

Kommunen utreder under 2018 terminalens framtida utformning och kapacitet. Åtgärder på kort och lång sikt kommer behövas för att garantera att det framtida resandebehovet går att möta. Ambitionen är att öka attraktiviteten, tryggheten och tydligheten för resenärerna.

Kommunen måste prioritera vilka trafikslag som ska komma fram i trafiken – cykel, kollektivtrafik eller bil. Nu är framkomligheten dålig för alla trafikslag.

Kommunens kommentar:

Kapaciteten behöver öka i hela trafiksystemet och eftersom gång-, cykel-, och kollektivtrafik är färdmedel med hög kapacitet på liten yta behöver infrastrukturen för dessa trafikslag utvecklas med hög kvalitet. Bilen kommer vara nödvändigt färdmedel för många invånare

även fortsättningsvis.

Stråk som är särskilt viktiga för kollektivtrafik pekats ut inom planområdet för att kunna säkerställa god framkomlighet.

Kommunen ska ta fram en framkomlighetsstrategi där ett kommunövergripande helhetsgrepp kring trafiken tas.

Roslagsbanans förlängning till Odenplan är inte önskvärt om Östra station slopas. Detta försvårar pendlingen för alla som arbetar och studerar vid Tekniska högskolan.

Kommunens kommentar:

Roslagsbanans förlängning till Stockholm City via Odenplan är ett åtagande som kommunen gjort i Sverigeförhandlingen. Täbyborna kan fortfarande ta sig till Tekniska högskolan genom byte vid Universitetet.

En framtida bytespunkt med smidiga byten mellan Roslagsbanan och röda linjen kan bli möjlig vid Danderyds sjukhus om Danderyds kommun väljer att tunnelförlägga E18 genom Danderyd.

För mycket fordonstrafik i Täby. Den fördjupade översiktsplanen anses underlätta för fordonstrafik att ta sig till Täby.

Syftet med fördjupningen av översiktsplanen är att skapa en stadskärna som är sammanhängande, tät och levande med god tillgänglighet till kollektivtrafik och med goda möjligheter att röra sig till fots och med cykel. Den fördjupade översiktsplanen pekar bl.a. ut nya kollektivtrafikstråk för att göra stadskärnan mer tillgänglig i regionen. Inriktningen i planen är att öka kapaciteten i hela trafiksystemet och särskilt för de trafikslag som har hög kapacitet så som gång-, cykel-, och kollektivtrafik. Vidare pekar planen ut en utveckling av en bytespunkt vid Roslags-Näsby station och en utveckling av stationerna.

Kommunen bör förlägga E18 i tunnel.

Kommunens kommentar:

En tunnelförläggning av E18 har utretts översiktligt. Åtgärden är tekniskt komplicerad och skulle innebära intrång på privata fastigheter. Marken som frigörs ligger inte nära Roslagsbanans stationer. De möjliga bostäderna är heller inte nödvändiga för att uppnå kommunens åtagande i

Sverigeförhandlingen.

Någon medfinansiering från Trafikverket finns i nuläget inte. Utställningsversionen föreslår därmed inte en tunnelförläggning av E18.

Frågan kommer dock att studeras vidare inom arbetet med en ny översiktsplan.

Bättre förbindelser mellan Täby och Arlanda föreslås.

Kommunens kommentar:

I den fördjupade översiktsplanen förutsätts att det fram till 2050 har etablerats en förgrening från Roslagsbanan till Arlanda.

Tillgänglighetsbehovet i Rufs 2050 visar att kopplingen mellan stadskärnan Täby centrum-Arninge och Arlanda flygplats är nödvändig. Roslagsbanans förgrening till Arlanda är en prioriterad fråga inom samarbetsorganen Stockholm Nordost och Arlandaregionen.

Förgreningen finns än så länge bara på idéstadie.

Gräv ner Roslagsbanan/förlägg Roslagsbanan i tunnel. De

barriäreffekter som Roslagsbanan innebär måste bort.

Kommunens kommentar:

Kommunen har för närvarande inga planer på att förlägga Roslagsbanan i tunnel. Kommunen har tidigare gjort en utredning kring att förlägga Roslagsbanan i tunnel eller att höja upp den genom stadskärnan. Utredningen visade då att det innebär stora investeringar och inga större intäkter.

Andra åtgärder, såsom nya gångtunnlar, föreslås dock i den fördjupade översiktsplanen.

Tvärförbindelsen som ska knyta samman Täby och Kista är viktig. För att den ska vara effektiv föreslås den vara spårbunden. Bussar anses inte ha passagerarkapacitet som krävs för att konkurrera med bilar.

Kommunens kommentar:

Trafikslag för regional kollektivtrafik västerut behöver utredas tillsammans med Trafikförvaltningen och berörda kommuner. Kapitlet "Konsekvenser" har utvecklats med information om tvärförbindelsen.

I planen har ytor för en spårvagn utretts eftersom den har störst ytanspråk. I realiteten

har buss och spårväg samma ytbehov i gaturummet. Infrastruktur för buss har dock lägre investeringskostnader.

Prioritera kollektivtrafik och inte bilåkande. Kommunen anses prioriterar bilåkande

Kommunens kommentar:

Kommunen instämmer i att kollektivtrafiken ska prioriteras. Inriktningen i planen är att öka kapaciteten i hela trafiksystemet och särskilt för de trafikslag som har hög kapacitet så som gång-, cykel-, och kollektivtrafik. Vidare pekar planen ut en utveckling av en bytespunkt vid Roslags-Näsby station och en utveckling av stationerna.

Dålig förbindelse till Roslagsbanans stationer. Vissa stationer kan enbart nås med bilen. Vidare anses Roslagsbanans stationer ha dåliga placeringar och vara svåra att nå för dem som bor i periferin.

Kommunens kommentar:

Kommunen har kompletterat kapitlet "Kollektivtrafik" med åtgärder och riktlinjer som syftar till att tillgängliggöra stationerna i stadskärnan.

Vidare arbetar kommunen med en "Kollektivtrafikplan" som utreder hur stationerna och kollektivtrafiken kan förbättras i hela kommunen.

Det är orimligt att tro att utbyggd Roslagsbana och E18 ska kunna klara av den trafikökning som den nya bebyggelsen medför.

Kommunens kommentar:

Det pågår ett arbete med att förbättra framkomligheten för kollektivtrafiken. Stråk som är särskilt viktiga för kollektivtrafik pekas ut inom planområdet för att kunna säkerställa god framkomlighet.

Det pågår en utbyggnad av Roslagsbanan som tillsammans med fler tåg kommer att öka kapaciteten och göra tågtrafiken mer robust. Täby kommun har förhandlat med staten om en förlängning av Roslagsbanan till Stockholm central via Odenplan vilket innebär en bättre koppling till tunnelbanenätet och till pendeltågssystemet, se avsnittet "Resultat" under "Konsekvenser"

Planen pekar ut möjliga stråk för stombusstrafik, vilka kommer underlätta för kollektivtrafikresor till och från Täby.

Inriktningen i den fördjupade översiktsplanen är att kollektivtrafiken ska utvecklas i Täby med ny bytespunkt vid Roslags-Näsby station samt förstärkt regional kollektivtrafik som förbinder Täby med västra Stockholm.

Bostadsutveckling

Förtäta inte i stadskärnan.

Exploateringsgraden anses vara för hög och föreslås minska. Täby blir ogästvänligare för varje förtätning som görs. De som har valt att bosätta sig i Täby har gjort det för att bo i ett lugnt villaområde med närhet till natur- och grönområden samt komma ifrån all "centrumrush".

Kommunens kommentar:

Kommunen har i samband med Sverigeförhandlingen åtagit sig att bygga 16 200 bostäder i kollektivnära lägen. Planhandlingen har förtydligats i bostadskapitlet avseende hur bostadsutvecklingen förhåller sig till utvecklingen i övriga kommunen.

Förtätningen i stadskärnan kommer till övervägande del ske på markparkeringar och industrimark som är ytor som idag inte medför några större värden för Täbyborna.

Ett lyckat exempel på förtätning är Täby Centrum-området som tidigare utgjordes av en vidsträckt och tidvis ödslig markparkering men som utgörs idag av en levande stadsdel med parker, uteserveringar, bostadskvarter och kommunhus, vilka skapar större värden för Täbyborna.

Omvandla inte villakvarter till stadsquartier. Detta av den anledning att "Stadsbygd" anses innebära en försämring för fastighetsägarna som kan skapa otrygghet och ovisshet om framtiden.

Kommunens kommentar:

Avgränsningen för den fördjupade översiktsplanen har reviderats och innefattar nu färre villaområden än tidigare. Gränsen har dragits i större vägar vilket tydliggör för fastighetsägare var utveckling kan förväntas ske i framtiden.

Bygg billigare bostäder och fler hyresrätter. Andelen 10-15 % hyresrätter anses vara alldeles för lite med anledning till det stora behovet. Den fördjupade översiktsplanen anses sakna en plan för hur kommunen planerar att bygga hyresrätter som vanliga löntagare kan efterfråga.

Kommunens kommentar:

Täby noterar synpunkten om fler hyresrätter. Andelen hyresrätter i planerade bostäder är dock ett politiskt mål. Däremot har kapitlet förtydligats om att det finns förutsättningar för forskarbostäder, studentbostäder och små bostäder samt att en blandning av storlekar, boendeformer och upplåtelseformer ska eftersträvas för att attrahera olika åldersgrupper och hushållstyper.

Kommunen bör bygga högre. Detta med anledning till att höga byggnader är attraktiva samt för att kunna behålla målet "Halva Täby grönt". Vidare tas mindre mark i anspråk om kommunen bygger högre.

Kommunens kommentar:

Den fördjupade översiktsplanen anger inte exploateringsgrad eller byggnadshöjd för framtida bebyggelse. Detta utreds i respektive detaljplan. Vidare pågår ett arbete med att ta fram "Arkitekturprogram för Täbys regionala stadskärna" som på en mer detaljerad nivå ska vägleda planering och gestaltning av stadsmiljöer, enskilda hus som kvarter och offentliga miljöer. Utformning, gestaltning och skala kommer att förtydligas i det dokumentet.

Bygg inte nära Storstugan. Om de vita byggnaderna vid Storstugan realiserar leder det till en totalförstörelse av Storstugans särprägel.

Kommunens kommentar:

De visionsbilder som finns i planhandlingen illustrerar endast volymer som representerar eventuell framtida bebyggelse.

Förtätning på Storstugans markparkeringar är en utveckling som kommunen står bakom men inte något som kommunen kommer att driva. Bostadsrättsföreningen Storstugan äger marken och bestämmer om de önskar utveckla marken.

De finns få/inga äldreboenden i stadskärnan.

Kommunens kommentar:

Kapitlet "Bostadsförsörjning" har förtydligats kring att vård- och omsorgsboenden ska vara en del i stadsmiljön med närhet till stadens utbud.

Äldreboenden finns exempelvis i Tibble och på Kemistvägen och nya äldreboenden planeras i Roslags Näsby och Täby Park.

Nybyggda bostadshus får med fördel inte vara betonglådor likt de som byggs runt Täby centrum. Kommunen föreslås fokusera mer på arkitektur som är mer levande och visar Täby – staden på landet.

Kommunens kommentar:

Den fördjupade översiktsplanen definierar inga riktlinjer för utformning av nya byggnader. Däremot pågår ett arbete med att ta fram ”Arkitekturprogram för Täby regionala stadskärna” som på en mer detaljerad nivå ska vägleda planering och gestaltning av stadsmiljöer, enskilda hus som kvarter och offentliga miljöer. Utformning, gestaltning och skala kommer att förtydligas i det dokumentet.

Det bör finnas en mångfald i bebyggelseformer. Kommunen föreslås att även bygga egnahem i stadskärnan då den typen av bebyggelse anses vara kännetecknande för Täby, ”Staden på landet”.

Kommunens kommentar:

Kommunen har förtydligat att det finns förutsättningar för forskarbostäder, studentbostäder och små bostäder samt att en blandning av storlekar, boendeformer

och upplåtelseformer ska planeras för att attrahera olika åldersgrupper och hushållstyper.

Fler bostäder kommer att leda till mer trafik.

Kommunens kommentar:

Fler boende i stadskärnan kommer på sikt öka efterfrågan på tätare och mer effektiv kollektivtrafik. Kommunen arbetar kontinuerligt med Trafikförvaltningen och Arriva för att öka turtätheten där det finns behov. Vidare föreslår Fördjupningen av översiktsplanen bättre bytesmöjligheter från lokalbussar till Roslagsbanans stationer samt en förlängning av Roslagsbanan till Stockholm City via Odenplan.

Arbete pågår med att ta fram en Framkomlighetsstrategi där ett helhetsgrepp kring framkomligheten i Täby tas.

Byggprojekten är mest centrerad kring Täby centrum. Täby centrum anses vara färdigutvecklad och behöver således inte bli större.

Kommunens kommentar:

Den fördjupade översiktsplanen föreslår inte fler utbyggnadsprojekt i Täby centrum. Täby

Centrum-projektet är klart och invigdes i augusti 2018.

Däremot kan kompletterande stadsutveckling ske vid Panncentralen Galten och längs Gustaf Bergs väg om intresse finns hos markägarna.

Bygg hotell i Täby centrum, Täby Park och Arninge. Idag saknas ett centralt beläget hotell.

Kommunens kommentar:

Genom att utveckla stadskärnan samt förbättra lägesförutsättningarna skapas fler incitament till investeringar i exempelvis hotell. Kommunen kommer inte bygga hotell i egen regi.

Kommunen föreslås att inte ändra markanvändningen till ”Stadsbygd” på kvarteren Julrosen och närliggande villakvarter. Istället föreslås kommunen skydda och bevara kvarteren som en grön oas i anslutning till Mosstorpsparken.

Kommunens kommentar:

Den fördjupade översiktsplanen tvingar inte någon fastighetsägare att förändra markanvändningen på sin fastighet. På lång sikt är det dock hållbart om bostäder uppförs i

detta centrala läge nära Roslagsbanan för att minska bilberoendet i kommunen.

Kommunen noterar att något intresse för detta inte finns i dagsläget.

Övrigt

Planen är otydlig/svårsläst. Det är svårt att utläsa olika symboler på kartorna och tolka vad som anges, exempelvis var gång- och cykelvägarna finns.

Kommunens kommentar:

Kommunen har bearbetat texterna i planhandlingen och tydliggjort kartorna.

Solceller på tak önskas då det är gynnsamt för de boende som miljön. Kommunen uppmanas bl.a. att i detaljplanerna ange riktlinjer på taklutningar på ca 45 grader.

Kommunens kommentar:

Synpunkten är noterad. Täby kommun arbetar med hållbarhetsprogram vid framtagande av detaljplaner där bl. a. solceller och energieffektiva byggnader med låg klimatpåverkan eftersträvas vid nybyggnation. Flera byggherrar i kommunens stadsbyggnadsprojekt arbetar med solceller

på tak och fasad.

Alla fastighetsägare har inte fått adresserade kallelser till samrådsmöten. Därmed bör samrådstiden förlängas.

Kommunens kommentar:

Kommunen har gjort sitt yttersta för att nå ut till alla invånare, se under "Samrådsaktiviteter" i inledningskapitlet. Kommunen kommer inte att förlänga samrådstiden men ett nytt tillfälle till deltagande ges i samband med att planen ställs ut för granskning.

Bevara Åva-triangeln och riv inte Tibble kyrka. Bl.a. föreslås en annan plats för "Science park", ex. Arninge, Gribbylund, Skarpäng eller Täby kyrkby.

Kommunens kommentar:

Den fördjupade översiktsplanen pekar inte ut att Tibble kyrka ska rivas. Däremot behöver Tibble-Åvaområdet med dess goda kollektivtrafikläge användas mer effektivt avseende markutnyttjande, funktioner och innehåll. En arkitektävling pågår under 2018 med syfte få in idéer om hur området kan utvecklas.

Spännande att Täby växer.

Kommunens kommentar:

Synpunkten är noterad. Kommunen instämmer.

Plangränsen gränsen föreslås ändras så att den istället följer Åkerbyvägen.

Kommunens kommentar:

I utställningsförslaget har plangränsen ändrats så att den följer Åkerbyvägen.

Fler laddningsstolpar för elbilar behövs

Kommunens kommentar:

Den fördjupade översiktsplanen anger riktlinjer om att elbilar ska kunna laddas på strategiskt viktiga platser.

Den fördjupade översiktsplanen har en avgränsning som inte förefaller att vara förenlig med RUFSS 2010. I RUFSS har Täby som ett regionalt centrum två kärnor. I den fördjupade översiktsplanen nämns endast den sydvästrakärnan medan den nordöstra är helt bortglömd.

Kommunens kommentar:

Det finns en antagen fördjupad översiktsplan

för Arninge-Ullna och arbete startas hösten 2018 med att upprätta en strukturplan för samma område.

Motsvarande planer har saknats för stadskärnans sydvästra del, varför kommunen har beslutat att upprätta en fördjupad översiktsplan för detta område. Kopplingen mellan den nordöstra och sydvästra delen har förtydligats i strategikapitlet.

Dokumentet ”Arkitekturprogram för Täbys regionala stadskärna” som ska vägleda planering och gestaltning av stadsmiljöer, enskilda hus, kvarter och offentliga miljöer kommer att gälla för hela regionala stadskärnan.

Den fördjupade översiktsplanen anses bidra till att villabebyggelse drivs allt längre bort från Stockholm och spårbanden trafik.

Kommunens kommentar:

Den fördjupade översiktsplanen föreslår att vissa villaområden i centrala lägen nära kollektivtrafik kan förändras genom komplettering av annan bebyggelse med mer effektiv markanvändning för att fler ska kunna resa med spårbanden kollektivtrafik.

Inom Täby kommun kommer bebyggelsen även fortsättningsvis att till stor del utgöras av småhus.

Grönstruktur

Viktigt att bibehåll grönområden. Mer grönområden, parker och grönstråk föreslås.

Kommunens kommentar:

Ett av målen i den fördjupade översiktsplanen är att alla Täbybor ska ha tillgång till ett brett utbud av grönområden och parker. De gröna områdena har även stor betydelse för klimatförändringar. I kapitlet ”Grönstruktur” redovisas en karta som tydligt visar såväl befintliga parker/gronområden som planerade.

I den fördjupade översiktsplanen anses införandet av nya grönaområden värderas som viktigare än bibehållandet av de grönområden som finns idag.

Kommunens kommentar:

Kommunen anser är det är lika viktigt att bibehålla grönområden som att tillskapa nya. I och med att stadskärnan föreslås förtätas med 17 000 nya bostäder fram till 2050 behövs ett holistiskt synsätt på

stadskärnans grönområden, parker och gröna stråk. Befintliga parker ska tillgängliggöras och utvecklas och nya tillskapas när nya stadsdelar växer fram. I kapitlet ”Grönstruktur” redovisas en karta som tydligt visar såväl befintliga parker/gronområden som planerade.

Viktigt att kunna nå gröna/blå områden utan bil.

Kommunens kommentar:

De gröna stråk som föreslås genom planområdet utgör gång- och cykelkopplingar mellan bostadsområden och grönstrukturen. Utökade korsningsmöjligheter av barriärer bidrar även till förbättrad tillgänglighet för gående och cyklister.

Kopplingarna från stadskärnan till de regionala grönkilarna, där många av kommunens badplatser ligger, finns redovisade i kapitlet ”Planstrategi” och ”Grönstruktur”.

Oklart hur det går med målet ”Halva Täby grönt”.

Kommunens kommentar:

Kommunen har som mål att halva Täby ska fortsatt vara grönt. Kommunen ska ta fram en

”Grönplan” som innehåller mål och strategier för hur kommunen förblir och ytterligare utvecklas med stora gröna kvaliteter samtidigt som kommunen bygger tätare. Genom att förtäta i kommunens centrala delar kan de stora grönområdena behållas.

En hållbar stadskärna

Kommunen bör satsa mer på trygghet för alla exempelvis genom bra belysning, trafikseparering samt minimera buller och bilismen. Hur kan Täby förebygga brott nu när en ny stadsdel planeras? Ett stycke om trygghet bör finnas med i planen.

Kommunens kommentar:

Den fördjupade översiktsplanen beskriver hur vissa gator ska göras mer tillgängliga och framkomliga och vilka åtgärder som krävs för att minska deras barriäreffekt. Den fördjupade översiktsplanen pekar också ut hur stadsutveckling kan ske längs med befintlig vägstruktur för att skapa stadsmiljöer som gör det tydligare och tryggare att röra sig inom stadskärnan.

Kommunen kommer att fortsätta sitt trygghetsarbete i samverkan med polisen och boende när stadskärnan växer.

Detaljerade frågor om belysning, utformning av offentliga rum mm. är frågor som inte behandlas i en fördjupad översiktsplan. Dessa frågor behandlas i efterföljande detaljplaner.

Identitet för stadskärnan bör tydliggöras och bygga på de kvaliteter som finns för att fler ska trivas.

Kommunens kommentar:

Stadskärnans identitet och särskiljande arkitektur kommer att specificeras i ”Arkitekturprogram för Täbys regionala stadskärna” som tas fram parallellt med den fördjupade översiktsplanen.

Begreppet hållbart måste utöver tekniska lösningar innefatta en helhetssyn som omfattar hela samhället, dvs. de funktioner och kärnverksamheter som krävs för att kunna hantera en befolkningsökning och tillgodose kommuninvånarnas behov samt samtidigt hålla en tillräckligt hög kvalitet.

Kommunens kommentar:

Befolkningkapitlet har förtydligats kring varför Täby behöver växa och hur befolkningsökningen och bostadsutvecklingen ser ut i hela kommunen och mer specifikt

i stadskärnan. Därutöver finns det separata dokument med mer detaljerad information om t.ex. lokalförsörjning och hur frågorna ska hanteras även i andra delar av kommunen. Kommunen ska även ta fram en kommunövergripande översiktsplan som kommer ha större fokus på samhällsfunktioner i hela kommunen samt vilka kärnverksamheter som behövs för att kunna hantera tillväxten i kommunen och samtidigt kunna hålla en hög kvalitet.

Viktigt att kommunen inte glömmer bort miljön och passar på att stärka kommunens miljöprofil genom att förbättra sopsorteringsmöjligheterna för villaägare.

Kommunens kommentar:

I alla kommande stadsbyggnadsprojekt ska goda sopsorteringsmöjligheter planeras in i den nya bebyggelsen, exempelvis genom avfallsrum, sopsugssystem och mobila återvinningsstationer.

Hantering av dagvatten bör utredas vidare. Kommer de dagvattendammar som finns utmärkta på s.86 räcka och var ska snön tippas vintertid?

Kommunens kommentar:

Kommunen har genomfört en dagvattenutredning där åtgärder föreslås för att garantera att miljökvalitetsnormer (MKN) i Stora Värtan inte försämras. I dagvattenutredningen preciseras även erforderlig yta för rening och fördröjning av dagvatten för att inte riskera att försämma kvalitetsfaktorer av betydelse för MKN i och med den framtida planeringen.

Kultur, fritid och idrott

Det är viktigt med lokaler för fysisk aktivitet. Kommunen bör ge idrottsföreningar av olika storlekar möjlighet till lokaler. Det är viktigt att bevara och utveckla sport- och fritidsmöjligheterna i Täby sportcentrum. Vidare är det viktigt att ta hänsyn till olika idrotters lokalbehov samt att idrott ligger centralt med goda kommunikationsmöjligheter för att främja deltagande bland vuxna och barn.

Kommunens kommentar:

Sport- och fritidsmöjligheterna i Täby sportcentrum kommer att utökas och utvecklas. Det nya förslaget på strukturplan för Tibble-Åvaområdet innefattar fler konstgräsplaner och nya idrottsytor.

Det behövs ungdomscaféer/mötesplatser runt om i Täby – med utbildad personal, samt flera utegym i parkerna.

Kommunens kommentar:

Den nya fritidsgården Esplanad öppnade nyligen som en mötesplats för ungdomar i åldern 16-21. Synpunkten om utegym är noterad.

Fler kväll- och helgaktiviteter önskas.

Kommunens kommentar:

Synpunkten är noterad. Genom att utveckla stadskärnan samt förbättra lägesförutsättningarna skapas fler incitament för fler kväll- och helgaktiviteter.

Combat Academy får gärna behålla sin lokal där den är lokaliserad idag. Combat Academy upplevs som en mycket trivsamt kampsportcentrum.

Kommunens kommentar:

I samband med den kommande omvandlingen av Pentavägens verksamhetsområde till blandad stadsbebyggelse behöver en dialog föras mellan Combat Academy, kommunen och fastighetsägaren för att utreda möjligheten att behålla verksamheten i nuvarande lokaler. I det fallet att

verksamheten behöver flytta ligger det i kommunens intresse att verksamheten kan hitta nya lokaler inom kommunen. De omfattande om- och nybyggnationer som kommunen står inför kan möjliggöra för nya lokaler inom stadskärnan.

Arbete och näringsliv

Kommunen föreslås att placera kontor på mer attraktiva platser med bättre kollektiva förbindelser. I Täby Park planeras kontoren ligga mot motorvägen och utgöra bullerskydd. Företag söker sig idag till områden med ett bra utbud av restauranger och tjänster/service. Är det då rätt att placera kontoren på den minst attraktiva platsen, där de inte kommer att bidra till Täby centrums kommersiella utveckling?

Kommunens kommentar:

Näringslivet föreslår i första hand utvecklas i den blandade stadsbebyggelsen. Markanvändning för verksamheter som kan vara störande föreslås bland annat längs med E18.

I Tibble-Åvaområdet föreslås ett näringslivskluster med 5000 arbetsplatser.

Den stadsliknande miljö som föreslås i den fördjupade översiktsplanen anses bidra till att många arbetsplatser försvinner. Om företagen tvingas flytta finns en uppenbar risk att de lämnar Täby.

Kommunens kommentar:

Befintliga företag som inte bedriver störande eller trafikalstrande verksamhet och ligger i verksamhetsområden som föreslås kompletteras med bostäder ska i så stor utsträckning som möjligt kunna vara kvar eller utvecklas i stadskärnan.

Arbetet med en kommunövergripande översiktsplan påbörjades under hösten 2018 och även där kommer platser för störande verksamheter att pekas ut.

Det behövs ett centrum för innovation och inspiration för att starta egna företag.

Kommunens kommentar:

Lokaler för samverkan mellan näringsliv, akademi och utbildning föreslås i Tibble-Åvaområdet där fokus ska ligga på entreprenörskap och innovation.

Det är viktigt att branscher som

ses som störande inte förskjuts till periferin och ges sämre förutsättningar då en stad anses inte enbart kunna bestå av kunskapsintensiva och tjänsteproducerande arbetsplatser. Kommunen föreslås tydliggöra var småindustri och störande verksamheter är tänkt att flytta, exempelvis de som föreslås försvinna från Åkerby verksamhetsområde.

Kommunens kommentar:

Planen har en inriktning mot att de områden som har den allra bästa regionala tillgängligheten kan utvecklas med ett kunskapsinriktat näringsliv. Det ska fortfarande i stadskärnan finnas områden för tillverkande företag och småindustri. Dessa områden redovisas som "Verksamhetsområden" i "Markanvändningskartan".

I arbetet med den kommunövergripande översiktsplanen som påbörjades under 2018 kommer platser för företagsetableringar att pekas ut.

Nu när kommunen bygger ut, bör "riktiga" arbeten skapas för psykisk och fysisk funktionshinderade.

Kommunens kommentar:

Synpunkten är noterad. En sådan inriktning är svår att peka ut i en fördjupad översiktsplan.

Om Täby förtätar till en stadsliknande miljö med en stor befolkningsökning kommer Täby att förlora i attraktivitet och livskvalitet.

Kommunens kommentar:

Kapiteln "Befolkning" och "Inledning" har förtydligats kring varför Täby behöver växa och hur befolkningsökningen och bostadsutvecklingen ser ut i hela kommunen och mer specifikt i stadskärnan.

Förskolor och skolor

Oklart i den fördjupade översiktsplanen vad kommunens tankar är gällande Täbys gymnasieskolor: Tibble, Åva och Täby enskilda gymnasium. Området där Åva ligger idag har markerats för verksamhet. Ska skolorna slås ihop? Det önskas klagörande och förtydligande kring gymnasieskolornas lokalisering och tillskapande.

Kommunens kommentar:

Tibble gymnasium och Åva gymnasium ligger

inom Tibble-Åvaområdet, där det under 2018 pågår en arkitekttävling för att ta fram en framtida strukturplan för stadsdelen. I strukturplanen kommer det redovisas hur gymnasieskolorna kan utvecklas.

Resultatet från arkitekttävlingen kommer att införlivas i den fördjupade översiktsplanen inför antagande.

Täby Enskilda gymnasium ligger inom Åkerby verksamhetsområde och har goda förutsättningar att utvecklas inom sin befintliga fastighet.

Kommunen föreslås skapa större fria ytor kring skolorna.

Kommunens kommentar:

Barns utevistelse ska främjas bland annat genom att i planeringen ge erforderligt utrymme till trygga förskolegårdar. Ett förtydligande har gjorts i utställningshandlingen. I likhet med många andra kommuner har Täby inte några politiska antagna riktlinjer om barns utemiljöer på skolgårdar.

Föreslaget läge för grundskola precis söder om Stolpaskogen är olämpligt då det ligger precis i anslutning till

en smal grönkil. Detsamma gäller för grundskolan i östra delen av Enhagsvägen. En skola bör bl.a. placeras i den nordvästra delen av Täby park med hänsyn tagen till de 17000 nya bostäderna som ska byggas i stadskärnan.

Kommunens kommentar:

Föreslagna lägen för nya skolor och förskolor har tagits bort i utställningsversionen. De lägen som föreslogs var ej tillräckligt utredda. I markanvändningskartan redovisas vissa områden för "Offentlig service". Inom dessa ryms lägen för flera nya skolor.

Skola vid Åkerbyvägen/Lyktgränd är inte önskvärt. Istället föredras någon form av omsorgsboende eller äldreboende.

Kommunens kommentar:

Lämpligheten att etablera en skola på denna fastighet bör utredas ytterligare i ett senare skede. På detaljnivå som den fördjupade översiktsplanen beskriver är det rimligt att öronmärka vissa fastigheter för skolor och förskolor för att garantera att det finns mark för dessa i takt med att stadskärnan växer.

Befolkning

Invånare som redan bor i Täby anses vara bortglömda och inte beaktade i planen. Kommunen föreslås att ta hänsyn till befintliga kommuninvånare lika mycket som nya invånare. Ett exempel är att kommunen planerar kollektivtrafik i nya områden, medan befintliga områden som Skarpäng är bortglömda.

Kommunens kommentar:

Kommunen tar lika mycket hänsyn till nya invånare som befintliga.

Kommunen ska ta fram en framkomlighetsstrategi där ett kommunövergripande helhetsgrepp kring trafiken tas. Ett arbete pågår med att förbättra framkomligheten på Stora Marknadsvägen och på Täbyvägen.

För kännedom är Skarpäng inte en del av planområdet.

Befolkningstillväxten i kommunen anses vara för hög. Kommunen föreslås att se över detta och tydliggöra hur stor befolkningsökningen förespås vara. Detta anses vara otydligt i den

fördjupade översiktsplanen.

Kommunens kommentar:

Befolkningskapitlet och inledningskapitlet har förtydligats kring varför Täby behöver växa och hur befolkningsökningen och bostadsutvecklingen ser ut i hela kommunen och mer specifikt i stadskärnan.

Befolkningsökningen kan skapa miljöproblem som ökade bullerstörningar och luftföroreningar sam ge avtryck på kommunens värdefulla och välbesökta närrekreationsområden.

Kommunens kommentar:

Kommunen följer luftkvalitetsförordningen: MKN för utomhusluft, vilket innebär att kommunen ansvarar för att kontrollera luftkvaliteten för de flesta miljökvalitetsnormerna. Vidare utredningar av luftkvaliteten kommer att utföras i detaljplaneskedet.

Bullerdämpande åtgärder tillsammans med ny bebyggelse längs trafiklederna och Roslagsbanan ger totalt sett en lägre ljudnivå i stadskärnan.

Nya parker och grönstråk planeras i samband

med att stadskärnans befolkning växer för att möta det framtida behovet.

Det saknas en beskrivning av befolkningspyramiden samt en projektering av hur den ser ut 2050. En anpassning av efterfrågan på sjukvårdstjänster länkad till befolkningspyramiden måste finnas med då detta är en viktig funktion för framtiden.

Kommunens kommentar:

Befolkningsprognoser visar att antalet invånare till år 2050 i hela kommunen kan bli runt 130 000. Analyser för behov av offentlig service (förskoleplatser, skolplatser, sjukvårdsplatser, mm) kommer att genomföras kontinuerligt för att säkerställa att behovet ständigt tillgodoses.

Gymnasieelever

I den här sektionen redovisas synpunkterna från de gymnasieelever som deltog på dialogträffarna som anordnades under samrådet.

Det som bör beaktas är att eleverna lämnade synpunkter i grupper, vilket således innebär att synpunkterna som har inkommit från gymnasieeleverna kommer från flera personer.

Bland de inkomna synpunkterna från gymnasieeleverna har en sammanställning gjorts där de mest förekommande synpunkterna och synpunkter som rör viktiga strategiska frågor framförs och besvaras. Detta innebär följaktligen att alla synpunkter från gymnasieeleverna inte redovisas och besvaras.

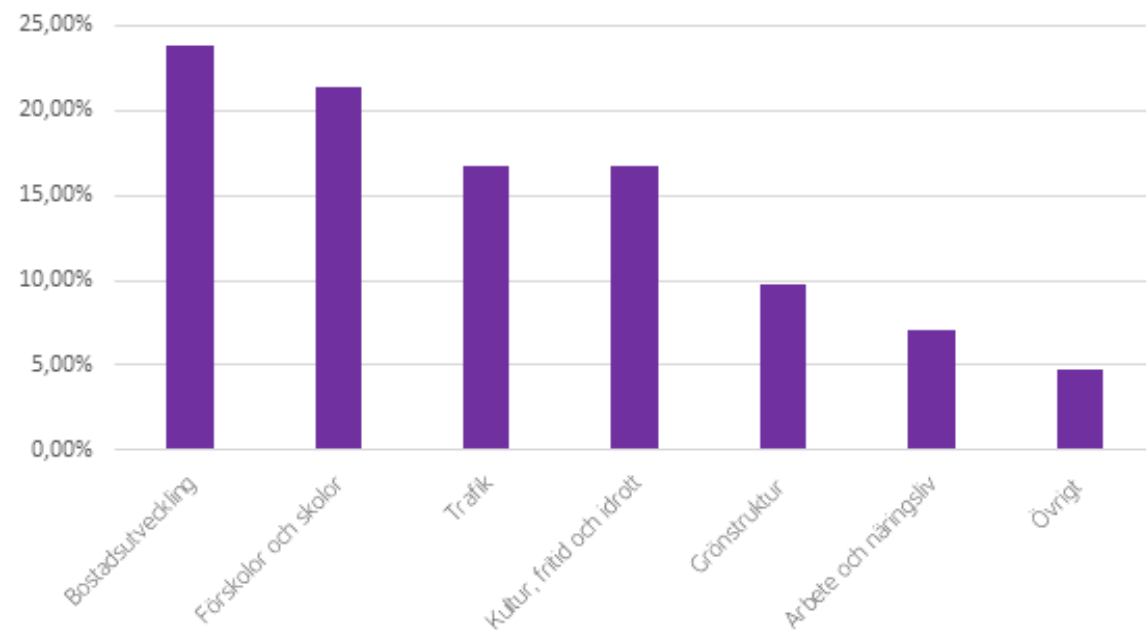
Bostadsutveckling

Bygg billigare bostäder, studentbostäder och hyresrätter så att yngre människor som precis kommit ut i arbetslivet har möjlighet att flytta hemifrån.

Kommunens kommentar:

Andelen hyresrätter i stadskärnan är ett

Vad handlade yttrandena från gymnasieeleverna om?



politiskt mål som kvarstår. Däremot framgår nu att det kommer finnas förutsättningar för forskarbostäder, studentbostäder och små bostäder samt att en blandning av storlekar, boendeformer och upplåtelseformer ska planeras för att attrahera olika åldersgrupper och hushållstyper.

I stadskärnan pågår byggnation och planläggning för många studentbostäder. I takt med att stadskärnan växer kommer fler studentbostäder att uppföras. Kommunen planerar bl.a. ca 320 studentbostäder i Roslags-Näsby.

Förskolor och skolor

Bygg högskola/universitet i Täby. För att locka unga vuxna att bo kvar eller flytta in i kommunen måste det finnas ett enkelt sätt att ta sig till och från högskola/universitet.

Kommunens kommentar:

Förutsättningar för att etablera verksamheter som universitet och högskolor föreslås i Tibble-Åvaområdet.

Trafik

Billigare kollektivtrafik efterfrågas.

Kommunens kommentar:

Prissättningen på kollektivtrafiken sätts av SL och är inte något som kommunen har rådighet över och kan påverka.

Finns en del brister i kollektivtrafiken som exempelvis förbindelser mellan olika delar i Täby och resterande Stockholm samt förbindelser till tågstationer (ex. bussar till Roslags-Näsby som inte finns idag).

Kommunens kommentar:

Det pågår ett arbete med att förbättra framkomligheten för kollektivtrafiken. Stråk som är särskilt viktiga för kollektivtrafik pekats ut inom planområdet för att kunna säkerställa god framkomlighet.

Det pågår en utbyggnad av Roslagsbanan som tillsammans med fler tåg kommer att öka kapaciteten och göra tågtrafiken mer robust. Täby kommun har förhandlat med staten om en förlängning av Roslagsbanan till Stockholm City via Odenplan vilket innebär en bättre koppling till tunnelbanenätet och till pendeltågssystemet.

Planen pekar ut möjliga stråk för stombusstrafik, vilka kommer underlätta för resor till och från Täby.

Inriktningen i den fördjupade översiktsplanen är att kollektivtrafiken ska utvecklas i Täby med ny bytespunkt vid Roslags-Näsby station samt förstärkt regional kollektivtrafik som förbinder Täby med västra Stockholm.

Bygg spårvagn istället för lokala bussar.

Kommunens kommentar:

Att införa spårvagnar på lokal nivå i Täby är inte samhällsekonomiskt lönsamt, busstrafik

kommer fortsatt trafikera på lokal nivå.

Byt distansbussar mot tunnelbana samt gör om Roslagsbanan till tunnelbana. Tunnelbana anses vara mer kapacitetsstark än Roslagsbanan och det faktum att den går under mark gör att den inte har den barriärverkan som Roslagsbanan medför.

Kommunens kommentar:

För närvarande planeras inte någon förlängning av tunnelbanan till Täby utan en förlängning av Roslagsbanan in till Stockholm City via Odenplan, enligt Sverigeförhandlingen.

Det har gjorts utredningar avseende nyttor av olika åtgärder, i samband med Sverigeförhandlingen. Bl.a. jämfördes tunnelbana med förläning av Roslagsbanan då Roslagsbanan bedömdes skapa störst nytta

Uppgradera Roslagsbanan som planeras till centrala Stockholm och Arlanda.

Kommunens kommentar:

Beslut har tagits om att förlänga Roslagsbanan till Stockholm City och arbete pågår med att på sikt skapa en förgrening till Arlanda. Nya moderna tågset kommer att börja levereras

under 2019 för att klara kapaciteten i framtiden.

Kultur, fritid och idrott

Fler aktiviteter för unga vuxna samt fler helg- och kvällsaktiviteter. Det finns brist på liv och rörelse i kommunen i jämförelse med innerstan.

Kommunens kommentar:

Fler boende i olika upplåtelseformer i en tätare stadsbebyggelse skapar underlag för mer service, exempelvis restauranger, nöjen och kultur som bidrar till kvällsekonomin, men även inom den offentliga servicen (vård, omsorg, utbildning mm) och det i sin tur skapar även ett större utbud av arbetstillfällen för bland annat ungdomar.

Grönstruktur

Fler grönområden och parker behövs i stadskärnan. Fler grönstråk och grönområden skulle uppmantra till rörelse och aktiviteter.

Kommunens kommentar:

Ett av målen i den fördjupade översiktsplanen

är att alla Täbybor ska ha tillgång till ett brett utbud av grönområden och parker. De gröna områdena har även essentiell betydelse för klimatförändringar. Kommunen har i utställningsförslaget tagit fram en karta som tydligt visar såväl befintliga parker/ grönområden som planerade.

Arbete och näringsliv

En större variation av arbetsmöjligheter, inte enbart butiksjobb efterfrågas.

Kommunens kommentar:

I den fördjupade översiktsplanen planeras 15 000 nya arbetstillfällen att etableras. De nya arbetstillfällena som ska tillskapas kommer vara riktade mot ett mer kunskapsintensivt och tjänsteproducerande näringsliv. På så sätt skapas en större variation av arbetsmöjligheter än de som finns i kommunen idag. Utveckling av näringslivskluster samordnat med utbildning och annan offentlig service likaså. Både högkvalificerade och enklare jobb behövs.

Övrigt

Viktigt med arkitektur t.ex. byggnader med gröna väggar som kan skapa karaktär och attrahera människor från

andra delar av landet.

Kommunens kommentar:

Arbete pågår med att ta fram "Arkitekturprogram för Täbys regionala stadskärna" som på en mer detaljerad nivå än den fördjupade översiktsplanen vägleder planering och gestaltning i stadsmiljöer – för såväl enskilda hus som kvarter och offentliga miljöer. Utformning, gestaltning och skala kommer att förtydligas i det dokumentet.

