

SAMHÄLLSUTVECKLINGSKONTORET  
Maja Skoog/ Linnea Silfverdal

Utställningshandling

## **Detaljplan för Västra Roslags-Näsby, del av Roslags-Näsby 28:7, m.fl., Roslags-Näsby**



### HANDLINGAR

- Detaljplanekarta med bestämmelser, skala 1:1000, 2016-09-28
- Planbeskrivning 2016-09-28
- Genomförandebeskrivning 2016-09-28
- Programsamrådsredogörelse 2013-08-29, rev 2013-12-02
- Samrådsredogörelse 2016-09-28
- Hållbarhetsprogram 2016-09-28
- Grönytefaktor 2016-09-28
- Gestaltningsprogram 2016-09-28
- Illustrationsplan 2016-09-28
- Fastighetsförteckning

I arbetet med framtagandet av denna detaljplan har utredningar tagits fram, dessa listas i slutet av planbeskrivningen. Inom ramen för arbetet med hållbarhetsprogrammet har även en grönytefaktor tagits fram.

## PLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra för ca 1400 bostäder i en ny stadsdel med ny struktur och blandade funktioner. Detaljplanen syftar även till att möjliggöra för handel, vård, kontor, skola, förskola, en stadsdelspark och ett torg samt bibehålla del av befintlig bebyggelse och grönska.

Stadsdelen, som är en del av den regionala stadskärnan, föreslås vara en hållbar stadsdel med särskiljande och nyskapande arkitektur utmärkande för området. Stadsdelen, i dess kollektivtrafiknära läge, ska ges en stadsmässig karaktär med varierat innehåll och omsorgsfullt utformade gator och park. Ambitionen är att stadsdelen ska uppfattas levande och trygg med en säker och attraktiv utformning av de offentliga miljöerna. Området ska också upplevas som en del av Roslags-Näsby centrum och ha en god koppling till området öster om Roslagsbanan.

## FÖRENLIGT MED 3, 4 OCH 5 KAP. MB

### *Riksintresse*

Roslagsbanan är järnväg av riksintresse. Roslagsbanan är en lokaljärnväg i Stockholm som sträcker sig mellan Östra Station och Kårsta, Österskär, Näsbypark. Banan är av särskild regional betydelse. Roslagsbanan byggs för närvarande ut med dubbelspår på sträckan förbi Västra Roslags-Näsby. Inom arbetet med Roslagsbanan kommer perrongerna att flyttas norrut för att få till ett bättre stationsläge och för att möjliggöra en framtida bytespunkt på Centralvägsbron. Roslagsbanan ligger öster om planområdet och omfattas inte av föreslagen detaljplan. Detaljplanen bedöms inte skada riksintresset utan snarare öka användandet av järnvägen med anledning av förslaget om en ny stadsdel i det kollektivtrafiknära läget. Föreslagen utbyggnad av Västra Roslags-Näsby kommer att i dialog med SL anpassa sig till dubbelspårutbyggnaden, framtida perrongläge och framtida planskildhet med spåren. Inga andra riksintressen berörs.

### *Miljökvalitetsnormer luft*

Halterna av till exempel svaveldioxid och bly är numera så pass låga att normerna klaras överallt med god marginal. Även för bensen, kolmonoxid och kväveoxider uppfylls normerna. Svårast att klara är normerna för PM10 och kvävedioxid. Vid starkt trafikerade gator i stadskärnor och utmed större infarter ligger halterna i närheten av eller över normvärdena. Även halterna av ozon på landsbygden ligger i vissa fall över normvärdena.

Inga miljökvalitetsnormer för luft överskrids inom planområdet Västra Roslags-Näsby.

### *Miljökvalitetsnormer för vatten*

En klassning av Stora Värtan har utförts av vattenmyndigheterna och länsstyrelserna och de har kunnat fastställa det kvalitetskrav som MKN omfattar. Myndigheterna har dessutom fastställt ett åtgärdsprogram. Den ekologiska statusen i Stora Värtan har 2009 otillfredsställande ekologisk status. Den kemiska statusen (exklusive kvicksilver) har 2009 klassificerats till god kemisk ytvattenstatus. Miljökvalitetsnormen för Stora Värtan har fastställts till "god ekologisk status med tidsfrist till 2021" och "god kemisk ytvattenstatus 2015".

Statusklassificeringen är en beskrivning av den befintliga vattenkvaliteten, medan miljökvalitetsnormerna anger den eftersträlvade vattenkvaliteten samt tidpunkten för när denna kvalitet ska vara uppnådd. Vattenkvaliteten i Stora Värtan, och andra sjöar och vattendrag i Täby påverkas i stor utsträckning av dagvatten. Därför utreds alltid förändringen av dagvattenflöden till följd av en exploatering. Dagvattenutredningarna som utförts för Västra Roslags-Näsby visar att vattenflödena från området ökar. Därför planeras dagvatten inom området fördröjas i skelettjordar utmed gatustråken, på kvartersmark via en grönytefaktor och på kommunens parkytor och grönstråk. Efter fördröjning leds dagvattnet till intilliggande dagvattentunnel i nordost. Dagvattenhanteringen styrs genom kravställan på exploatörer, planbestämmelse och kommunens egna åtaganden. Planerade åtgärder kommer att bidra till att MKN för Stora Värtan efterlevs.

## PLANDATA

### Lägesbestämning



Området avgränsas av Enhagsvägen och Centralvägen i norr, Smedjevägen i söder, Roslagsbanan i öster och av Danderyds kommun i väster. Plangränsen är markerad med svart streckad linje.

Planområdet ligger i kommunens södra del och omfattar området söder om Centralvägen och Enhagsvägen, avgränsas av Smedjevägen i söder och av Danderyds kommun i väster. Mot öster gränsar området till Roslagsbanan.

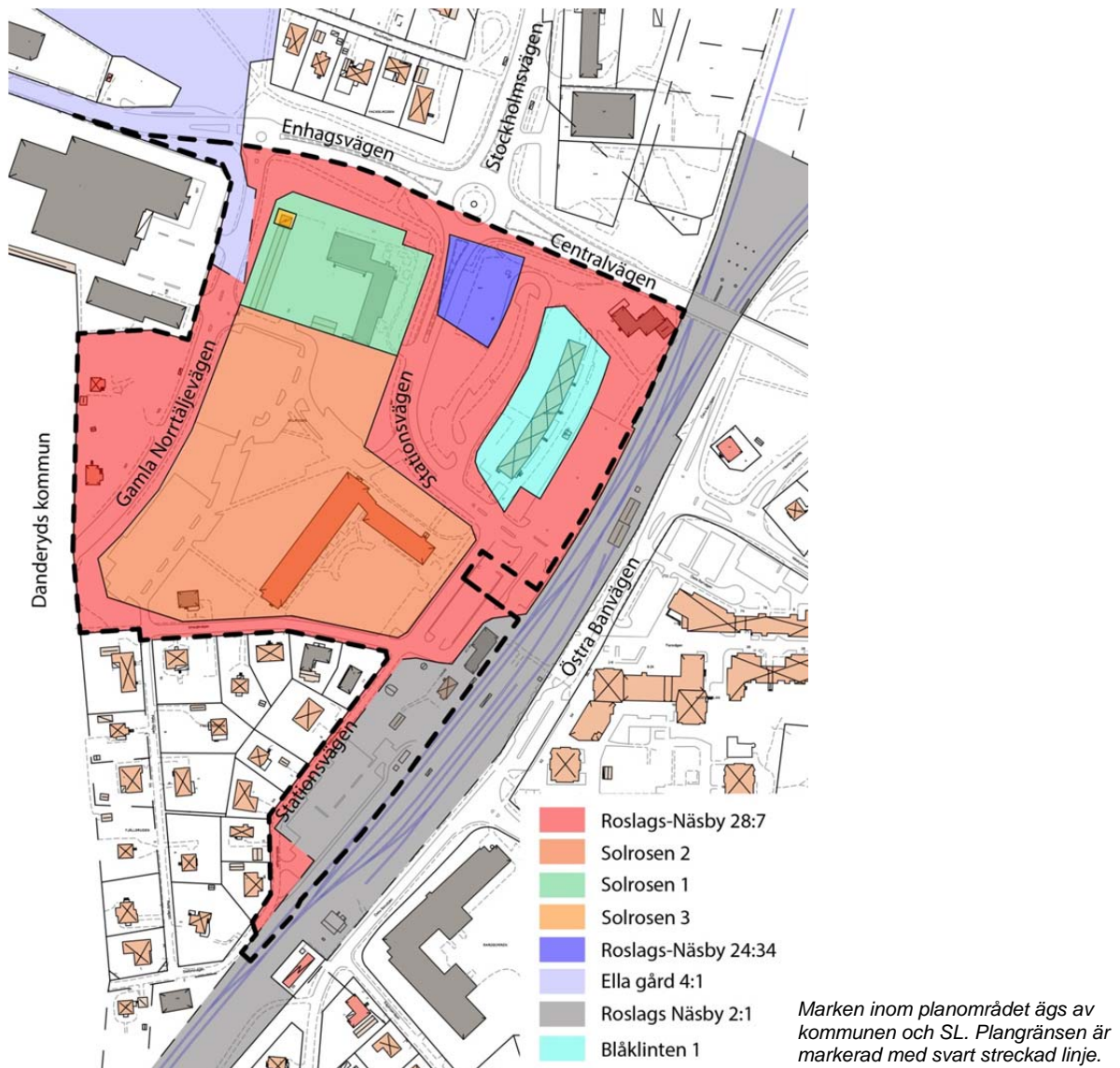
### Areal

Planområdet upptar en yta om ca 9 hektar.

### Markägoförhållanden

Inom området äger kommunen fastigheterna Solrosen 1- 3, Roslags-Näsby 28:7, och 24:34, Ella gård 4:1 samt Blåklinten 1. Ett mindre område längs med

Roslagsbanan och i den södra delen av området, fastigheten Roslags-Näsby 2:1, ägs av AB Storstockholms Lokaltrafik (SL).



## TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

### Översiktliga planer

*Det nya Täby – översiktsplan 2010-2030*

Kommunens gällande översiktsplan antogs av kommunfullmäktige 2009, beslutet om att anta översiktsplanen vann lagakraft 2011-10-10. Översiktsplanen aktualitetsprövades 2014, då revideringar lades till handlingen. I översiktsplanen är Västra Roslags-Näsby redovisat som ett större förändringsområde för blandad

bebyggelse. I översiktsplanen är även ett större förändringsområde utpekade på det tidigare Galoppfältet som numera ingår i utvecklingen av stadsdelen *Täby park*.

*Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen – RUFSS 2010*

I RUFSS 2010 är Täby centrum – Arninge utpekade som en av nio regionala stadskärnor. Täby centrum – Arninge är ett betydande centrum för hela nordostsektorn och kan komma att utgöra en av de största handelsplatserna i regionen 2030. Västra Roslags-Näsby ingår som en del av den regionala stadskärnan.

*Handlingsplan regionala stadskärnan Täby centrum – Arninge*

Kommunen har upprättat en handlingsplan för, den i RUFSS 2010, utpekade regionala stadskärnan Täby centrum – Arninge, där även Västra Roslags-Näsby ingår. Handlingsplanen antogs av kommunfullmäktige 2012-03-09. Det övergripande målet är att Täby centrum – Arninge ska vara den kompletta och starka regionala stadskärnan för Stockholm Nordost, med hög tillgänglighet till hela Stockholmsregionen.

Området Täby centrum, Roslags-Näsby och Täby park beskrivs på följande sätt i handlingsplanen: "De regionala stadskärnorna i Stockholmsregionen ska vara attraktiva platser med ett varierat utbud präglade av mångfald. De uppfattas som genuina stadscentrum med en tydlig identitet. Stadskärnorna utgör viktiga samhällscentrum med ett större utbud än vad som finns i ett kommuncentrum. Bra lägesförutsättningar och hög tillgänglighet såväl lokalt som regionalt, med i första hand kollektiva färdmedel men också med bil, ger eftertraktade etableringsalternativ för företag och näringsliv, kultur, utbildning, forskning och vård. Tillgängligheten inom kärnorna utvecklas, särskilt för gående och cyklister. Intressant arkitektur, gator, torg, parker och olika verksamheter skapar attraktiva mötesplatser både dag- och kvällstid. Hög täthet med restauranger, caféer och affärer blandas med bostäder och kontorslokaler."

I takt med att Stockholm växer ökar även behovet av arbetsplatser på mer rimligt pendlingsavstånd, vilket också är en av grundtankarna bakom de regionala stadskärnorna.

*Miljöprogram för Täby kommun*

Det nya programmet innehåller en nulägesbeskrivning av miljön i Täby och förslag till lokala miljömål för kommunen. Planen behandlar bl.a. vatten, luft, klimatpåverkan, natur, trafiksituation, giftfri miljö och tar också upp olika miljörisiker. Programmet lyfter fram följande fem målområden: begränsad klimatpåverkan, god vattenmiljö, biologisk mångfald och god bebyggd miljö. Programmet riktar sig till kommunen själv, verksamhetsutövare och kommuninnevånarna. Programmet lyfter barnperspektivet tydligt. För projektet

Västra Roslags-Näsby har ett hållbarhetsprogram tagits fram där dessa aspekter hanteras. Miljöprogrammet antogs av kommunfullmäktige den 23 maj 2016.

#### *Grönplan*

Täby kommuns grönplan *Halva Täby grönt* visar visionen för kommunens park- och naturområden. Grönplanen redovisar ett sektorsintresse och är ett underlag till bland annat översikts- och detaljplaner, där avvägningar görs mot andra intressen. Grönplanen antogs av miljö- och byggnämnden (nuvarande stadsbyggnadsnämnden) 2005-02-15. I grönplanens analys- och utvecklingskarta är planområdets södra del definierat som ett bristområde, dvs att avståndet är längre än 250 meter till närmaste park/natur. En stadsdelspark om 3200 kvm planeras i området.

#### *Avfallsplan*

Det regionala avfallsbolaget SÖRAB ägs av tio kommuner. Nio av dessa kommuner har tagit fram en gemensam avfallsplan som i december 2008 antogs av kommunfullmäktige i Täby. I planen redovisas riktlinjer för avfallshanteringen fram till år 2020. Ett av målen är att avfallshanteringen ska vara en del av ett hållbart samhälle där människan står i centrum. Avfallsaspekterna hanteras i det hållbarhetsprogram som tagits fram för projektet.

#### *Dagvattenpolicy*

Inom Oxunda vattensamverkan, ett samarbetsprojekt för vattenvård mellan kommunerna Täby, Sollentuna, Upplands Väsby, Vallentuna, Sigtuna och Järfälla, har utarbetats en policy för hantering av dagvatten. Policyn anger mål och strategier för dagvatten som uppstår inom kommunen. Kommunstyrelsen fastställde dagvattenpolicyn i mars 2016.

#### *Bullerkartläggning och Bullerprogram*

En ny bullerkartläggning har färdigställts under juni 2016. Kartläggningen som är en inventering av bullersituationen i Täby utgör underlag för revidering av nu gällande bullerprogram från 2009. Enligt det gäller följande: Vid planering av ny bebyggelse och infrastruktur tillämpar kommunen de av riksdagen fastställda riktvärdena samt i vissa fall avsteg från dessa i enlighet med avstegsfallen i Boverkets allmänna råd om buller i planeringen. I Västra Roslags-Näsby kommer avstegsfall för buller att tillämpas.

#### ***Detaljplaner, områdesbestämmelse och förordnanden***

Området är idag planlagt och omfattas av detaljplaner, stadsplaner, djupbyggnadsförbud och en fastighetsplan.

För en större del av planområdet gäller stadsplan S57, fastställd 1962. Stadsplanen anger att ett större område ska användas för allmänt ändamål, sammanbyggda hus. Ett mindre område vid Enhagsvägen är reglerat för handelsändamål i tre våningar och fastigheten Blåklinten 1 får användas för bostadsändamål om två våningar jämte vind. Ett mindre område mot Roslagsbanan får användas för järnvägsändamål (specialområde). Områdena mellan de befintliga byggnaderna är reglerade som gata och park och Enhagsvägen/Centralvägen är planlagda som gata.

#### *D095*

För ett mindre område, i planområdets östra del, gäller detaljplan D095, fastställd 1994, och som anger att området får användas för järnvägstrafik och parkeringsplats. En mindre remsa längs med spåret får användas för park och huvudgata.

#### *S2*

För den södra och sydöstra delen av området gäller stadsplan S2, fastställd 1951, och som anger att denna del av området får utgöra järnvägsområde (specialområde) och allmän plats, gata.

#### *S75*

Området väster om korsningen Gamla Norrtäljevägen/Enhagsvägen omfattas av stadsplan S75, fastställd 1967, och som anger att området får användas för gata och gatuplantering.

#### *Begränsning av djupbyggnadsrätten – DF1/2*

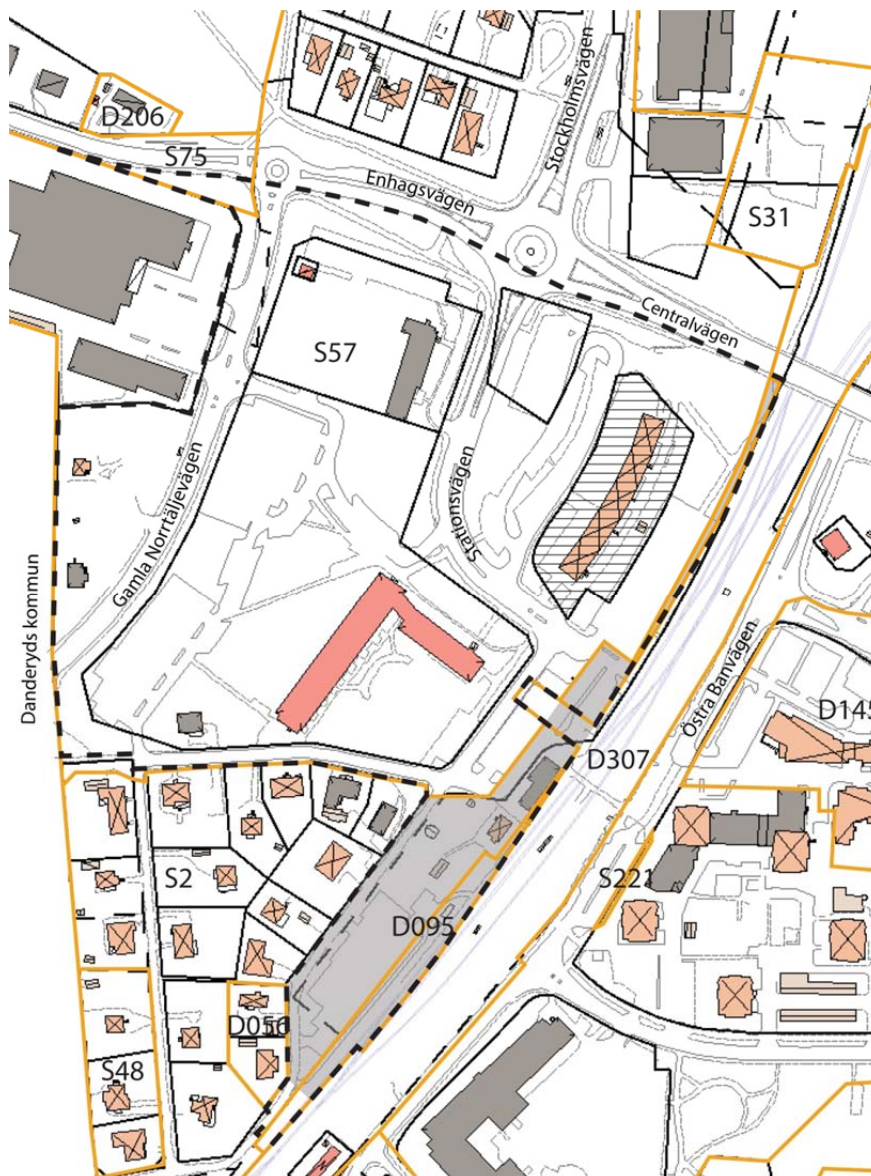
Inom delar av planområdet finns en begränsning av djupbyggnadsrätten. Området som berörs av djupbyggnadsförbudet är befintlig markparkering i södra delen av området, befintlig avlämningsplats och cykelparkering i anslutning till Roslagsbanan samt en smal remsa längs med Roslagsbanan. Syftet med djupbyggnadsförbudet är att ge möjlighet till tåg i tunnel under bl.a. centrala Täby. Inom detta område får som mest två källarvåningar anordnas med ett sammanlagt djup av högst 7 m under marknivån på intilliggande gata. Avsteg från begränsningen av djupbyggnadsrätten kräver beslut om dess upphävande eller dispens från Länsstyrelsen. Då underbyggnad med garage inte planeras med ett större djup än 7 meter bedöms djupbyggnadsförbudet inte stå i konflikt med den i detaljplanen föreslagna bebyggelsen.

#### *Fastighetsplan för Blåklinten 1*

Fastigheten Blåklinten 1 omfattas av fastighetsplan (tomtindelning) 0160-0102/1951, fastställd 21 juni 1951. Fastigheten får endast innehålla en tomt enligt angivna gränser på fastighetsplanen. Fastigheten upptar en yta om 5211 m<sup>2</sup>. Fastighetsplanen föreslås upphävas i samband med antagandet av denna



föreslagna detaljplan då ny bebyggelse föreslås på fastigheten och nya fastighetsgränser föreslås bildas.



Västra Roslags-Näsby är planlagt idag. Bilden till vänster visar gränser (orangea linjer) för gällande detaljplaner, grå yta avser begränsning av djupbyggnadsbyggrätten. Fastigheten Blåklinten omfattas även av en äldre fastighetsplan, skrafferad yta, som föreslås upphävas då nya fastighetsgränser föreslås.

### **Program för planområdet**

Ett planprogram för Västra Roslags-Näsby upprättades under våren 2010 och godkändes av stadsbyggnadsnämnden för samråd 2010-06-25. Syftet med programmet var att i ett tidigt skede utreda och klargöra vad som krävs för att utveckla Västra Roslags-Näsby till en attraktiv och levande stadsdel och för att möjliggöra en utbyggnad av ca 600 lägenheter i flerbostadshus, service och andra verksamheter i området. Av programmet framgick det att en arkitekttävling skulle hållas för att få fram en bra struktur i området och att det vinnande förslaget skulle ligga till grund för samrådsförslaget. Den gamla delen av kommunhuset

föreslogs bevaras och vilka övriga byggnader som skulle bevaras skulle avgöras genom arkitekttävlingen. Grönytan mellan Smedjevägen föreslogs bevaras och utvecklas till en park. Kommunens målsättning var även att det fortsättningsvis skulle finnas infartsparkering i området men att utformning och omfattning skulle utredas vidare under det fortsatta planarbetet. Även antalet cykelparkeringar i anslutning till Roslagsbanan skulle utredas samt hur en förbindelse över eller under Roslagsbanan utformas attraktiv och kopplar ihop området med Roslags-Näsby centrum.

Föreliggande planförslag baseras på programmet och den arkitekttävling som genomfördes efter programsamrådet.

Sedan programsamrådet har detaljplaneområdet utökats söderut till att även omfatta befintlig markparkering som används som infartsparkering och en del av Stationsvägen, för att få ett helhetsgrepp kring hur infartsparkeringen i området ska hanteras och områdets koppling söderut. Infartsparkeringen kommer att förläggas på den östra sidan om järnvägen. I norr har planområdet minskat och Centralvägen/Enhagsvägen omfattas inte av denna detaljplan. Planskildhet med Roslagsbanan har lyfts ut och hanteras inom ramen för planarbetet för dubbelspårsutbyggnaden. Efter plansamrådet har planområdet utökats med en kilformad del i nordväst, för att hantera flytt av infart till fastigheten Dahlian 1, samt med en mindre del i söder för att släcka del av detaljplan D095.

### ***Pågående, genomförda och kommande planeringsprojekt i omgivningen***

#### *Täby centrum*

Genomförandet av detaljplanen är en del i utvecklingen av Täby centrum som en regional stadskärna i nordost med service, bostäder, handel och arbetsplatser. Centrum ges en stadsmässig karaktär med omsorgsfullt utformade gator och torg, förtätad bebyggelse och varierat innehåll. Planen syftar även till att förbättra trafik och parkeringssituationen i Täbys centrala delar. Utbyggnaden omfattar ca 800 lägenheter, ca 15 000 kvm kontor och att butikscentrumet utökas med ca 26 000 kvm. Parkeringen kommer att utökas från ca 1700 till ca 3040 platser. Två nya tillfartsvägar har anlagts; en förlängning av Östra Banvägen in under Roslagsbanan till ett nytt garage under torget samt en ny väg från Grindtorpsvägen vid E18 längs med galoppbanan fram till och under Roslagsbanan och vidare upp på Gustafs Bergs väg. Detaljplanen innehåller även en gång- och cykelbro över E18 samt en tunnel och mellan dessa nya tillfartsvägar med anslutningar under Stora Marknadsvägen. Detaljplanen för Täby centrum vann laga kraft i oktober 2009 och utbyggnaden påbörjades under hösten 2010 och pågår fortfarande.

### *Täby park*

I Täby kommuns översiktsplan redovisas galoppfältsområdet som ett större förändringsområde med blandad bebyggelse. Som ett första steg i planeringen av galoppfältets utveckling genomfördes ett visionsarbete. Visionsarbetet har resulterat i förslag till övergripande mål för den nya stadsdelen samt en strukturplan. Strukturplanen godkändes av kommunfullmäktige i mars 2013. Ett program har tagits fram för utvecklingen av Täby park, det godkändes av kommunfullmäktige 2015-11-02. Sedan 2015 har arbetet med de tre första detaljplanerna påbörjats.

### *Sågtorp 1 – detaljplan D243*

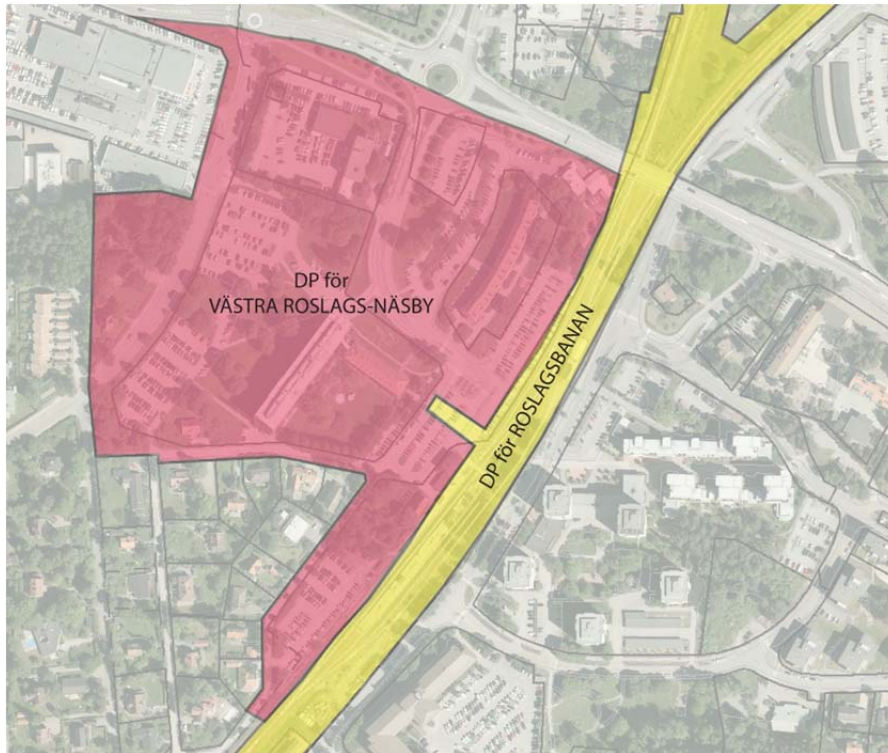
Detaljplanen för fastigheten Sågtorp 1 och del av Roslags-Näsby 29:1 omfattar ett område öster om Roslagsbanan och planområdet för västra Roslags-Näsby. Detaljplanen möjliggör uppförandet av totalt sex flerbostadshus med ca 140 lägenheter: lamellhus i 6-7 våningar i planområdets norra och östra del och 4-5-vånings långsmala stadsvillor i områdets södra del mot Näsbyvägen. Detaljplanen vann laga kraft 2009-07-28 och lägenheterna är inflyttade.

### *Trygghetsboende vid Kanalvägen– detaljplan D275*

Detaljplanen för trygghetsboendet avser ett område öster om Roslagsbanan och planområdet för Västra Roslags-Näsby. Detaljplanen möjliggör för uppförandet av ett trygghetsboende om ca 43 lägenheter i flerbostadshus om 4-5 våningar vid Kanalvägen. Trygghetsbostäder är en form av bostäder för äldre som känner sig oroliga, otrygga och/eller socialt isolerade. Fastigheten heter numera Höstfibblan 9. Detaljplanen vann laga kraft 2011-12-30. Utbyggnad av området har inte påbörjats.

### *Järnvägsplan för dubbelspår på Roslagsbanan*

Roslagsbanan ligger direkt öster om planområdet. För att kunna utöka trafiken på Roslagsbanan behöver stora delar av banan byggas ut till dubbelspår. Med dubbelspår kan tågen mötas på fler ställen och trafiken blir mindre störningskänslig. SL har genomfört en förstudie där man har studerat ytterligare kapacitetsförstärkningar på Roslagsbanan. Etapp 2 har som mål att möjliggöra jämn 10-minuterstrafik. För delsträckan Roslags-Näsby – Tibble har en järnvägsplan och en detaljplan tagits fram. Syftet med ombyggnaden för delsträckan Roslags-Näsby – Tibble har också varit att möjliggöra för en framtida bytespunkt vid Centralvägsbron, vilket innebär att perrongerna flyttas norrut. I arbetet med järnvägsplanen för denna delsträcka har det beslutats om att korsningen med Roslagsbanan i Roslags-Näsby ska utföras planskilt i form av en bro. Järnvägsplan och detaljplanen har vunnit laga kraft under 2015. Utbyggnaden påbörjades kvartal 2 2016 och pågår till och med januari 2018 i vilken broar över spåret ingår.



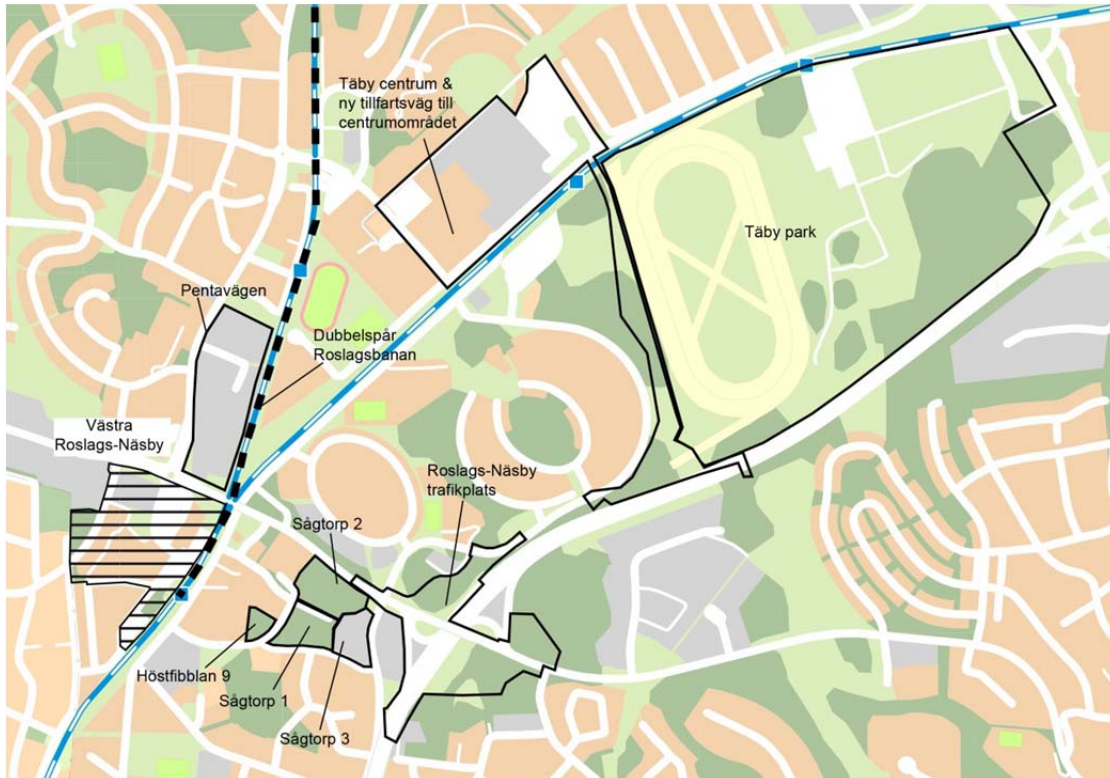
Bilden ovan visar gränsdragningen mellan detaljplanen för Roslagsbanan och detaljplanen för Västra Roslags-Näsby. Den gula instickande delen från detaljplanen för Roslagsbanan avser ny bro över Roslagsbanan för att nå de nya perrongerna. Denna bro håller för närvarande på att byggas.

### *Roslags-Näsby trafikplats*

Roslags-Näsby trafikplats är i stort behov av ombyggnad då trafikplatsen har stora kapacitets- och framkomlighetsproblem då den är byggd för vänstertrafik. En ny detaljplan har tagits fram och som syftar till att möjliggöra en ombyggnad av trafikplatsen och anslutande vägar, att minska barriäreffekten av E18 genom att få till bättre kopplingar för fotgängare och cyklister samt att fastställa pågående markanvändning i anslutning till trafikplatsen. Detaljplanen för trafikplatsen vann laga kraft 2015. Utbyggnad påbörjas under 2016.

### *Sågtorp 3*

På fastigheten Sågtorp 3 har en detaljplan tagits fram med syfte att möjliggöra för bostäder i smålägenheter. Detaljplanen vann laga kraft 2015.



*I centrala Täby pågår en utbyggnad av Täby centrum och planering för utbyggnad av Täby park och utbyggnad av dubbelspår på Roslagsbanan. Öster om Roslagsbanan pågår även planering för ombyggnad av Roslags-Näsby trafikplats samt att detaljplaner för ett antal andra projekt. Området för Västra Roslags- Näsby avser skrafferad markering.*

### *Sågtorp 2*

Detaljplaneläggning pågår nu för fastigheten Sågtorp 2. Syftet är att möjliggöra för flerbostadshus, studentbostäder, förskola och kontor. Områdets gestaltning är viktig då det kan ses som entrén till Täby. Detaljplanen planeras att skickas ut för samråd under slutet av 2016.

### *Pentavägen*

Området norr om Västra Roslags-Näsby har medgivits positivt planbesked för utveckling av ny stadsdel med blandade funktioner där bostäder adderas för att komplettera befintliga verksamheter. Projektet är en viktig del i arbetet att knyta samman Roslags-Näsby med Täby centrum. Arbeta med detaljplanen planeras att påbörjas under 2018.



### *FÖP för den regionala stadskärnan*

Under 2015 påbörjades arbetet med en fördjupad översiktsplan inom den regionala stadskärnan. Planområdet avser stadskärnan vilket avgränsats till området runt Täby centrum, Täby park, Roslags-Näsby och Enhagsvägen. Den fördjupade översiktsplanen har som syfte att studera möjligheter för ytterligare tillväxt i kollektivtrafiknära lägen och hur stadskärnan kan utvecklas till en blandning av bostäder, arbetsplatser, service och rekreation. Pågående planering och utbyggnad i stadskärnan kommer att beaktas i detta arbete. Samråd beräknas ske i början av 2017.

### **Miljökonsekvensbeskrivning**

Inför programsamrådet gjordes den preliminära bedömningen att förslaget inte innebär betydande miljöpåverkan. Länsstyrelsen har i sitt yttrande över samrådet gjort samma bedömning. En miljökonsekvensbeskrivning kommer inte att upprättas för detaljplanen.

### **Kommunala beslut i övrigt**

#### *Verksamhetsplan*

I verksamhetsplanen för 2016, fastställd av kommunfullmäktige 2015-11-23 med budget för 2016 samt plan för 2017-2018 presenteras kommunens inriktning för tillväxt. Kommunen ska utvecklas på ett långsiktigt socialt, ekonomiskt och miljömässigt hållbart sätt. För att uppnå detta behövs ett tillskott av nya bostäder, infrastruktur, arbetsplatser, torg och gröna rum. Det handlar främst om utbyggnad från Västra Roslags-Näsby till Täby Centrum, Täby park och Arninge-Ullna. Den kommande nybyggnationen i kommunen ska kännetecknas av hållbar utveckling och främst ske i kollektivtrafiknära lägen på redan hårdgjorda ytor och om möjligt

med stadsmässig karaktär för att bevara värdefull natur. En effektiv spårburen spårtrafik är en förutsättning för att öka antalet arbetsplatser i kommunen. Utbyggnaden av Västra Roslags-Näsby, Täby Centrum, Täby park, Arninge-Ullna och dubbelspår för Roslagsbanan är kommunens viktigaste projekt under de närmaste åren där det ska skapas förutsättningar för ett större inslag av arbetsplatser.

## **FÖRUTSÄTTNINGAR, FÖRÄNDRINGAR OCH KONSEKVENSER**

### ***Historik***

För fem av de befintliga byggnaderna i området har en antikvarisk utredning tagits fram, *Antikvarisk utredning, bebyggelse i Västra Roslags-Näsby* av AIX arkitekter AB, 2012-08-10. De byggnader som utredningen avser är gamla kommunhuset, flerbostadshuset på Blåklinten 1, det gamla elverket, röda och gula villan. Den antikvariska utredningen kompletterades med underlag för de båda stationshusen 2016-01-19. I de antikvariska utredningarna redogörs bl.a. för områdets historiska utveckling.

Ytterbystugan och Ytterbyskolan ligger öster om Roslagsbanan. Namnet Ytterby har forntida anor och från medeltiden låg Ytterbys gårds bebyggelse samlad i området där Ytterbyskolan ligger idag. Näsby slott förvärvade Ytterby som arrendegård 1716 och den kom att tillhöra godset fram till 1926. Från Näsby slott, förbi Ytterby, och fram till Roslagsvägen löpte Näsby lindallé. Lindallén stod färdig 1785. Ytterbystugan byggdes på 1790-talet som en grindstuga vid allén för infart mot slottet från Roslagsvägen. En liten rest om sju träd från allén finns kvar i den nordöstra delen av planområdet. Näsby slott brann ner 1897 men återuppfördes av ingenjör Carl Robert Lamm som köpte egendomen 1902. 1905 lät Lamm bygga en kvarn och ångsåg på den plats där det gamla kommunhuset ligger idag.



Ångsågen 1905  
(Ur Täby Hembygdsförenings skrift nr 18)

Järnvägen drogs fram under 1880-talets början mellan Stockholm – Rimbo och station sänkades fram till 1901 då järnvägslinjen Näsby – Åkersberga stod färdig och Näsby blev järnvägsknut. Diversehandel, post och telegraf etablerades invid järnvägen i Näsbydal och norr om nuvarande Stationsvägen växte bostadsområdet Näsbylund upp där bland andra snickare, skomakare, pigor, dagkarlar och fattighjon bodde.



Näsby stationshus omkring 1910.  
(Ur Täby Hembygdsförenings skrift nr 18)

Läget invid järnvägsknuten passade bra för tomtavstyckningar och utbyggnad av nya villastadsområden. Carl Robert Lamm donerade pengar och tomt till en ny skola för att underlätta inflyttning till området. 1907 bildade ingenjör Lamm Fastighetsaktiebolaget vilket sålde villatomter som avstyckades från hans stora ägor. Tomterna var 2000 kvm stora och villorna byggdes på båda sidor om järnvägen. I det aktuella planområdet låg villor vid Stationsvägen, Raka vägen och Smedjevägen. Villabebyggelsen sträckte sig över till andra sidan gränsen mot Danderyds kommun.

Namnet Roslags-Näsby infördes 1916. Från 1920 och fram till 1950 användes Roslags-Näsby skola även för Täby kommunfullmäktiges sammanträden.



Järnvägssträckningen mellan Östra Station och Roslags-Näsby elektrifierades 1932. Kvarnen fanns kvar men ångsågen lades ned under 1930-talet. På östra sidan av järnvägen byggdes de första funkishusen. Ett nytt stationshus tillkom medan det gamla fick stå kvar.

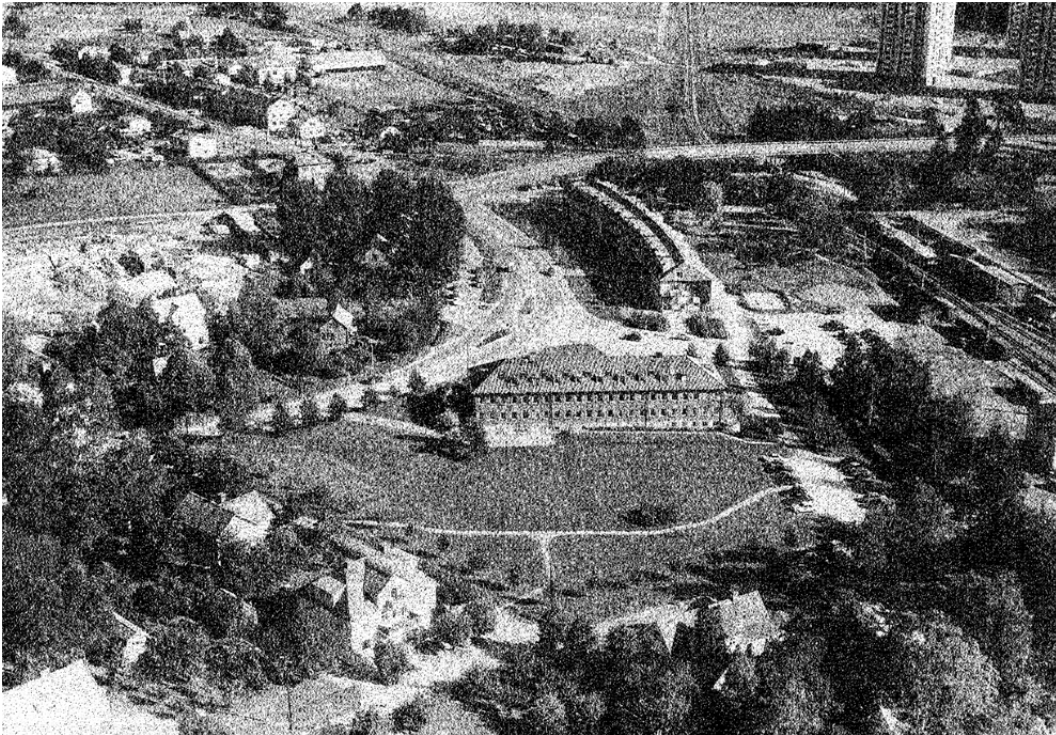


*Det nyare stationshuset, foto från 1972.  
(ur Täby Hembygdsförenings skrift nr 18)*

Behovet av ett kommunalhus ökade med stigande befolkningstal och nya krav på kommunal service. Roslags-Näsby var socknens administrativa centrum och de kommunala verksamheterna inhystes i flera olika lokaler. Kvarntomten inköptes 1939 för att kvarnen skulle kunna byggas om till kommunalhus.

1944 hade Täby socken 7500 invånare. En generalplan utarbetades inför socknens övergång till köping 1948 och i anslutning till generalplanen upprättades en stadsplan för Roslags-Näsby. Kommunalhusets planform var ännu inte fastställd, men formen på kvarteret Blåklintens bostadshus är utlagd. I samband med att kommunen förvärvade ny mark inköptes Ytterbystugan och uppläts 1958 till Täby Hembygdsförening. Kvarnen revs och på tomten byggdes ett helt nytt kommunalhus efter ritningar av Elmén & Almaas Arkitektkontor. Kommunalhuset invigdes 1950. Kommunhuset från 1950 föreslås vara kvar i samt ges skyddsbestämmelser kopplade till exteriören.

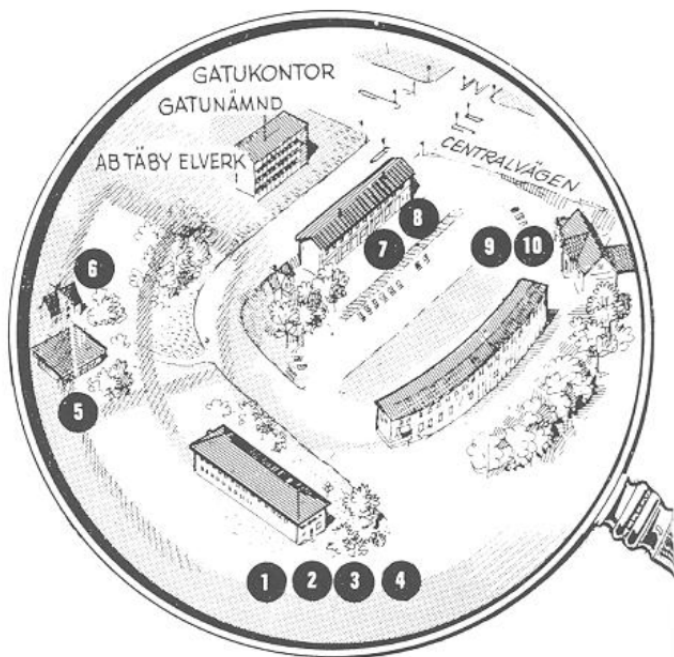
År 1950 köpte kommunen Näsby Fastighets AB. Området norr om det nya kommunalhuset röjdes och kvarteret Blåklintens bostadshus, även det ritat av Elmén & Almaas Arkitektkontor, uppfördes efter ritningar från 1950. Byggnaden gavs en svängd form som följde Stockholmsvägens dåvarande sträckning. Eftersom fasaderna är klädda med gult tegel kom huset att kallas Bananen. I bottenvåningen inreddes lokaler för bankverksamhet och matvarubutik. Huset hade ett tydligt samband med kommunhuset men omgavs annars främst av mindre villor. Under 1950- och 60-talen byggdes stora bostadsområden med hyreshus i södra Täby. Motorvägen invigdes 1957 och avlastade därigenom Stockholmsvägen/Gamla Norrtäljevägen, som tidigare haft tät trafik med svåra köer.



*Flygfoto från 1960-talet över gamla kommunhuset, flerbostadshuset på kv. Blåklinten 1 från sydväst. Bostadshuset följer Stockholmsvägens mjuka svängning.*

1961 invigdes AB Täby Elverk nya byggnad i området som ritats av Sture Elmén. Elverket byggdes på dispens på område som i stadsplanen var avsett för kontorsändamål. Ett arkitektoniskt samband mellan kommunalhuset och elverkets byggnad avsågs. Kommunalfullmäktige höll sina sammanträden i elverket under en tid eftersom kommunalhuset från 1950 redan var för litet.

Den fortfarande gällande stadsplanen från 1962 anger Stockholmsvägens/Gamla Norrtäljevägens nya sträckning väster om den tidigare, på andra sidan om elverkets byggnad. Avsikten var att skapa en sammanhängande platsbildning med utrymme för de kommunala verksamheterna. Möjligheten att bygga ihop kommunalhuset och elverkets byggnad skulle finnas, och sambandet med kvarteret Blåklintens bostadshus skulle stärkas för att ge stadga åt platsbildningen. Diskussionerna om kommunalhusets framtida gestaltning resulterade dock istället i en sju våningar hög tillbyggnad väster om det gamla kommunhuset. Tillbyggnaden stod färdig 1974. Täby köping blev kommun vid kommunreformen 1971.



Bilden illustrerar sammanhanget mellan de olika byggnaderna och tanken att bygga samman kommunhuset med elverket.

På 1960-talet var den kommunala förvaltningen utspridd på:

1. Drätselkontor
2. Kommunalfullmäktige
3. Kommunkansli
4. Kommunalnämnd
5. Stadsingenjörskontor
6. NFAB
7. Fastighetsnämnd
8. Fastighetskontor
9. Bostadsförmedling
10. Hälsovårdsnämnd

(ur Täby hembygdsförenings skrift nr 18)

Utbyggnaden av Täby Centrum under 1960-talet medförde att kommunens centrum flyttade från Roslags-Näsby. Utbyggnad av kontor och andra verksamheter ägde rum öster om järnvägen och nordväst om det aktuella planområdet. Under 1970- och 80-talen minskade antalet invånare i Roslags-Näsby. I Roslags-Näsby stationssamhälle är idag många av det tidiga 1900-talets villor rivna och parkeringsplatser upptar ytorna.

I detaljplanen föreslås det gamla kommunhuset, och elverket vara kvar. Gamla kommunhuset föreslås få skyddsbestämmelser vad avser byggnadernas exteriörer samt att det inte får rivnas eller flyttas. Flerbostadshuset på fastigheten Blåklinten har värderats högt i den antikvariska utredningen och enligt utredning har det föreslagits att bygganden ska vara kvar med skyddsbestämmelser, dock har det framkommit i det fortsatta planarbetet visat dig att det inte är lämpligt att ha kvar byggnaden.

### **Hållbarhet**

En del av syftet med detaljplanen är att det nya området ska vara hållbart. För området har därför ett hållbarhetsprogram tagits fram. Hållbarhetsprogrammet formulerar de mål som bedömts vara särskilt viktiga för att Västra Roslags-Näsby ska bli en hållbar stadsdel. Fokusområdena i hållbarhetsprogrammet är social hållbarhet, hållbara energisystem, hållbara transporter, hållbar avfallshantering klimatanpassad och grönskande utemiljö. Hållbarhetsmålen riktar sig både till kommunen och till de aktörer som är och kommer att bli inblandade i planeringen

och genomförandet av den föreslagna bebyggelsen. Målen i hållbarhetsprogrammet gäller endast ny bebyggelse.

Hållbarhetsprogrammet användes vid markanvisningstävling 2014 där exploatörernas hållbarhetsambitioner utvärderades. Exploatörerna har sedan med stöd av byggherredialoger, som kommunen har hållit i under 2015, konkretiserat hur de ska uppfylla målen i enskilt upprättade, så kallade, handlingsplaner.

Varje exploatörs handlingsplan har granskats och kommunen har begärt komplettering i de fall det behövts. Handlingsplanerna kompletteras senast under tidig höst 2016 och knyts sen till marköverlåtelseavtal. Exploatörerna har i dagsläget planerat sina gårdar utifrån angiven grönytefaktor och genom grön resplan visat att de ordnar bilpool och mobility management åtgärder. De hållbarhetslösningar som föreslås i området är bland annat certifierade byggnader (Miljöbyggnad silver lägsta nivå), solenergi för fastighetselen, fjärrvärme till värme, avfallskvarnar, bilpool, elladdstolpar, stor andel cykelparkeringar, hög biologisk mångfald på gårdar, i park och på tak. Många mötesplatser för människor och hus som är förberedda för ny smart teknik.

Hållbarhetsmålen kommer att följas upp under hela projektets gång samt efter inflyttning i de nya bostäderna.

## **Natur**

### *Mark och vegetation*

Inom området finns flera stora träd varav en del skulle kunna sparas och tillföra den nya stadsdelen karaktärgivande och uppvuxen grönska. I den nordöstra delen av området finns en dunge av lindar vilka är en liten rest av Näsby allé. Grönytan bakom det gamla kommunhuset omgärdas av större lindar och inom grönytan står ett antal träd av pil, hägg och hagtorn. På ett område mellan det äldsta stationshuset och Stationsvägen finns ett mindre område med tallar. I korsningen av Stationsvägen och Enhagsvägen kantas vägarna av bollpilar. Stora delar av området utgörs av större asfalterade parkeringsytor för kommunens verksamhet och för infartsparkering. På mindre ytor mellan befintlig bebyggelse och de asfalterade parkeringsytorna finns även större gräsytor på vilka det växer träd. Framför det gamla kommunhuset finns berg i dagen. I områdets västra del, i anslutning till Danderyds kommun, finns två äldre villor som omges av resterna av äldre villaträdgårdar. Vid Smedjevägen finns ytterligare en villa som idag används för facklig verksamhet och där det finns spår av en villaträdgård i form av fruktträd. Del av befintlig vegetation har i samband med utbyggnaden av Roslagsbanan tagits bort.

*Markbeskaffenhet*

Topografin i området varierar mellan +11 m.ö.h. och +20 m.ö.h, som lägst ligger Roslagsbanan. Den nyare delen av kommunhuset ligger på området högsta punkt och marken sluttar därifrån åt norr och öster. I området mellan kommunhuset och det gamla elverket ligger marken i en lågpunkt.

*Geotekniska förhållanden*

En översiktlig geoteknisk förundersökning upprättad 2011-11-25 av WSP visar på att jordlagerförhållandena i området består huvudsakligen av lera, främst vid spårområdet, fastmarkspartier med morän och berg i dagen främst centralt i området samt i norr utmed Enhagsvägen/Centralvägen och öster utmed järnvägen.

Enligt fördjupad geoteknisk utredning upprättad 2012-10-31 av Norconsult är bedömningen att stabiliteten är tillfredställande inom hela området. Inom lerområdena är det inga större nivåskillnader och i områden med morän och berg finns inga branta lutningar av markytan. I områden där lös lera påträffats bedöms lera vara sättningssärlig och märkbara sättningar kan uppstå vid lastökning vid exempelvis uppfyllnader eller byggnation. Höjning av mark i områden med lös lera kräver ytterligare utredning och eventuellt markförstärkningar.

Inom planområdet bedöms grundläggning preliminärt kunna utföras på plattor, plintar eller sulor på naturligt lagrad friktionsjord efter urgrävning. Bergschakt kan bli aktuellt beroende på vilken nivå de planerade byggnaderna grundläggs. Höghuset som föreslås nära spårområdet bedöms preliminärt grundläggas på pålar. Under kvarteret föreslås ett parkeringsgarage i en våning anläggas, som kräver en stabilitetsutredning inför schaktningsarbetet. Nya vägar som anläggs i området med nedgrävda ledningar bedöms kunna schaktas ca 2 m utan stabiliseringsproblem. Dock kan området med större lerområden innebära marksättningar och fler undersökningar har gjorts vid detaljprojektering.

Genom området går Käppalaverkets avloppstunnel i berg i nordsydlig riktning. Enligt undersökningar som utfördes inför byggnationen är berget sprickigt. Enligt utförd bergsyn och riktvärdesbestämning, rapport 152 upprättad 2016-04-28 av Nitro Consult, är en generell bedömning av den synade tunneldelens status att den är god. Vid den detaljerade utredningen gällande grundläggningen av byggnader i närheten av tunneln måste hänsyn till tunneln tas såsom tillåtna lastökningar, spänningar i berget, vibrationer etc. Käppal tunnelns sträckning är endast punktvis inmätt i samband med byggnationen på 60-talet. Käppala avser att mäta in tunnelns fullständiga utbredning under hösten 2016.

I områdets nordöstra del passerar en dagvattentunnel. Tunneln är borrarad i berg och faller mot sydost och Stora Värtan. Enligt bergsyn och PM upprättad 2014-11-13 av Sweco konstaterades att tunneln utgörs av blottlagt berg med synliga

förstärkningar av bult samt på vissa delar, förstärkning genom betongkonstruktioner. Berget utgörs av ställvis ganska blockig och glimmerrik stockholmsgranit med inslag av gnejs som kan betecknas som mestadels ganska bra berg. Inom planområdet förekommer svaghetszoner tvärs tunneln med ökad uppsprickning och vittringsgrad. Vid byggnation i tunnelns närhet föreligger en risk vid exempelvis vibrationsalstrande arbeten samt risk för grundvattensänkning. Förutsättningarna för grundläggning och eventuella tillskottslaster måste klargöras före byggnation, särskilt inom partier med liten bergtäckning eller dåligt berg.

Käppalattunneln och kommunens dagvattentunnel fredas genom en 25 meter bred skyddszon centrerad längs tunnelns mittlinje. Inom skyddszonen får igen sprängning, pålning eller schakt förekomma närmare än 7 meter över tunneltaket. Käppalas skyddszon är fastställd med vattendom. Försiktighet ska iakttas vid arbeten i närheten av tunnarna.

#### *Grundvattenförhållanden*

Inom planområdet har ett fåtal grundvattenobservationer utförts sporadiskt sedan 1959. I områdets centrala delar har grundvattenytan påträffats på mellan 3,5-4 meter under befintlig markyta vid provtagning under 2009 respektive 1959. Strax nordväst utanför planområdet har nivåer på ca 2 meter under markytan uppmätts under 2011 (WSP Geotekniskt PM 111125). I området har totalt 5 st grundvattenrör installerats under hösten 2012 och våren 2013. Uppmätta nivåer under tidsperioden september 2012 och augusti 2015 var mellan 2,0- 4,3 meter under befintlig markyta. Vid schaktarbeten för exempelvis källare kan inläckage av grundvatten uppstå och länshållning bli aktuellt.

Under planarbetet har en hydrogeologisk granskning utförts för att säkerställa att vattenbalansen bibehålls och att exploatering enligt planen inte bidrar med en permanent grundvattenbortledning. Då grundvattenytan varierar med årstid och nederbörd behöver nivån säkerställas genom längre mätserier. Samtliga rör inom området avläses kontinuerligt. Inför grundläggningsarbetena ska kontrollprogram upprättats.

#### *Förorenad mark*

Två undersökningar avseende förorenad mark (Rapport-Västra Roslags-Näsby, Mifo fas 1 2012-02-06 och Västra Roslags-Näsby, Täby kommun, Översiktlig miljöteknisk markundersökning 2012-06-21 båda utförda av WSP environmental) visar på att förorenande verksamheter förekommit i området. Kommunens register, primärkarta, flygbilder, kartunderlag, Sveriges Geologiska Undersökning (SGU) brunnsarkiv samt Länsstyrelsens register har utgjort underlag för undersökningen. Dessutom har Täby Hembygdsförening kontaktats för att undersöka vad som fanns i föreningens arkiv eller bland dess medlemmar. Ett platsbesök har också genomförts. Enligt Länsstyrelsens MIFO-databas gällande

förorenade områden har det på området funnits en Ångkvarn och såg. Denna ska ha legat på den plats där kommunhuset nu finns. Enligt Länsstyrelsen ska driften ha startat 1905 och avslutats 1939. Objektet har endast identifierats och i samband med detta tilldelats den generella branschriskklassen 2, stor risk. Denna riskklass baseras på att det finns misstanke om att betning av säd kan ha förekommit. I en skrift från hembygdsföreningen anges att kvarnen var i drift på 1930-talet men ångsågen lades ned (Täby Hembygdsförening, 1984).

Prover har sedan tagits på utvalda punkter (se ovan nämnda rapporter).

Sammantaget bedöms hälsorisken vid nuvarande och en kommande eventuellt mer känslig markanvändning som mycket liten på grund av att föroreningar endast påträffats i ett fåtal punkter. Mängden förorenad fyllning och mängden förorening bedöms därför vara begränsad. I samband med schaktningsarbeten bör dock överskottsmassor kontrolleras och klassificeras med avseende på eventuell förekomst av föroreningar så att en korrekt hantering sker.

Förhöjda halter av arsenik, zink och något förhöjda halter av vissa PAH, polyaromatiska kolväten, har påträffats i delar av planområdet som ligger närmast spårområdet. Föroreningarna är kopplade till järnvägsverksamheten. Vidare markmiljötekniska utredningar kring detta kommer att göras.

#### *Radon*

Marken inom planområdet bedöms som s.k. normalriskmark vad gäller radon. Byggnader ska utföras i radonsäkert utförande.

#### *Risk för skred/höga vattenstånd*

Området ligger utanför de riskområden i Täby som redovisas i länsstyrelsens rapport om riskområden för skred, ras, erosion och översvämning. Varken sjöar eller vattendrag finns i närheten. Närmaste strand är Näsbyviken i Stora Värtan som ligger ca 1,9 km fågelvägen från området.

#### *Naturmiljö*

Området saknar idag i stort sett naturliga naturmiljöer då området till stora delar idag används för infartsparkering bestående av stora asfaltsytor. Området är även delvis bebyggt. Grönytan mellan Smedjevägen och den gamla delen av kommunhuset föreslås bevaras och utvecklas till en ny stadsdelspark om 3700 m<sup>2</sup> och framför gamla kommunhuset finns ett mindre område med berg i dagen som föreslås sparas som ett element på det förslagna torget.

Den lilla rest som finns kvar av Näsby allé i området och träden som omger den föreslagna stadsdelsparken samt andra träd om minst 5 st träd i rad omfattas av biotopskydd enligt 7 kap 11§ miljöbalken. Inom ett biotopskyddsområde får inte bedrivs verksamhet eller vidtas åtgärder som kan skada naturmiljön. Exempel

på verksamhet som kan skada denna biotop är bland annat avverkning av träd eller att gräva, schakta eller bearbeta marken i allén så att trädens rötter riskerar skadas. Om det finns särskilda skäl får dock Länsstyrelsen medge undantag från biotopskyddet i de biotoper som omfattas av det generella skyddet. Exempel på särskilda skäl kan vara säkerhetsaspekter, t ex om alléträd riskerar att falla omkull och skada person eller egendom. För att göra en större åtgärd nära eller i en allé krävs dispens hos Länsstyrelsen. Träden i allén kommer att påverkas av föreslagen byggnation då placeringen av bebyggelsen justerats sedan samrådsskedet med anledning av riskfrågan gällande transporter av farligt gods. Resterande träd i allén kan komma att påverkas under byggnationen då trädkronor och rötter hamnar nära föreslagen bebyggelse. De träd som har bedömts kunna stå kvar efter genomförd utbyggnad kommer att regleras i de avtal som skrivs med berörda exploatörer för att skydda dem under utbyggnaden. Samtliga träd med stamdiameter mer än 10 cm reglerats med en planbestämmelse om marklov för fällning. I parken kommer större del av lindallén mellan parken och Smedjevägen att sparas. Några träd i parken och lindallén mellan parken och Stationsvägen kommer att behöva tas ner, detta på grund av att Stationsvägen höjs och att vissa träd är av sämre skick på grund av ålder och felaktig beskärning. Träden i parken har reglerats med bestämmelse n<sub>1</sub> som innebär att de ska bevaras.

Utöver dessa träd föreslås två lönnar sparas vid gamla elverket. Några av de bollpilar som idag står utmed Enhagsvägen och Stationsvägen föreslås också sparas. Övriga träd i området bedöms som svåra att spara utifrån den föreslagna strukturen i området och då parkeringsgarage föreslås under den nya bebyggelsen.



*I den nordvästra delen av området finns en rest av Näsby allé om 7 st träd (fotot till vänster). Runt den föreslagna parken finns idag uppvuxna träd i form av lindar (fotot ovan).*



Inom ramen för framtaget hållbarhetsprogram har en grönytefaktor för området tagits fram. Grönytefaktorn är ett planeringsverktyg ursprungligen från Tyskland som introducerades i Sverige till bomässan Bo01 i Malmö. Arbetet med grönytefaktorn har sedan utvecklats i Malmö och Stockholm. Den grönytefaktor som tagits fram för Västra Roslags-Näsby är inriktad på att hantera frågor kring biologisk mångfald, klimatanpassad utemiljö samt sociala och vackra utemiljöer på kvartersmark.

Den grönytefaktor som tagits fram för Västra Roslags-Näsby ska användas av exploatörerna i området. Den används vid gestaltning och projektering av de planerade bostadsgårdarna för att på kvartersmark säkerställa hållbarhetsprogrammets mål om klimatanpassade och gröna utemiljöer. Allmän platsmark hanteras i Gestaltningprogram för Västra Roslags-Näsby. Gestaltningen av de offentliga rummen ska dock spegla de intentioner som återfinns i Hållbarhetsprogram för Västra Roslags-Näsby.

Sambandet mellan Enhagsparken, Konvaljeparken och Mosstorpsparken föreslås förstärkas genom att ett nytt grönt stråk föreslås gå genom området från väst till öst, via förslaget gångfartsområde och torg. Utmed stråket föreslås det finnas mer planteringar och regnbäddar för omhändertagande av dagvatten. Den förslagna bebyggelsen längs med stråket föreslås även på vissa delar ha en mindre remsa förgårdsmark för eventuella planteringar för att förstärka stråket ytterligare. Det ges även möjligt att i gestaltningen av byggnaderna längs denna sträcka anlägga djupare balkonger för möjlighet till grönska och odling.

### **Gator och trafik**

#### *Övergripande struktur - gatunät*

Trafiken kommer att vara en del av stadslivet i Västra Roslags-Näsby, det är därför viktigt hur gator, gång- och cykelvägar utformas då det ska vara lätt att orientera sig och trafiken ska ledas till de utpekade huvudstråken. Det är även viktigt att få till samspelet mellan de olika trafikslagen. Stadsdelen föreslås som kvartersstad med ett sammanhängande trafiknät.

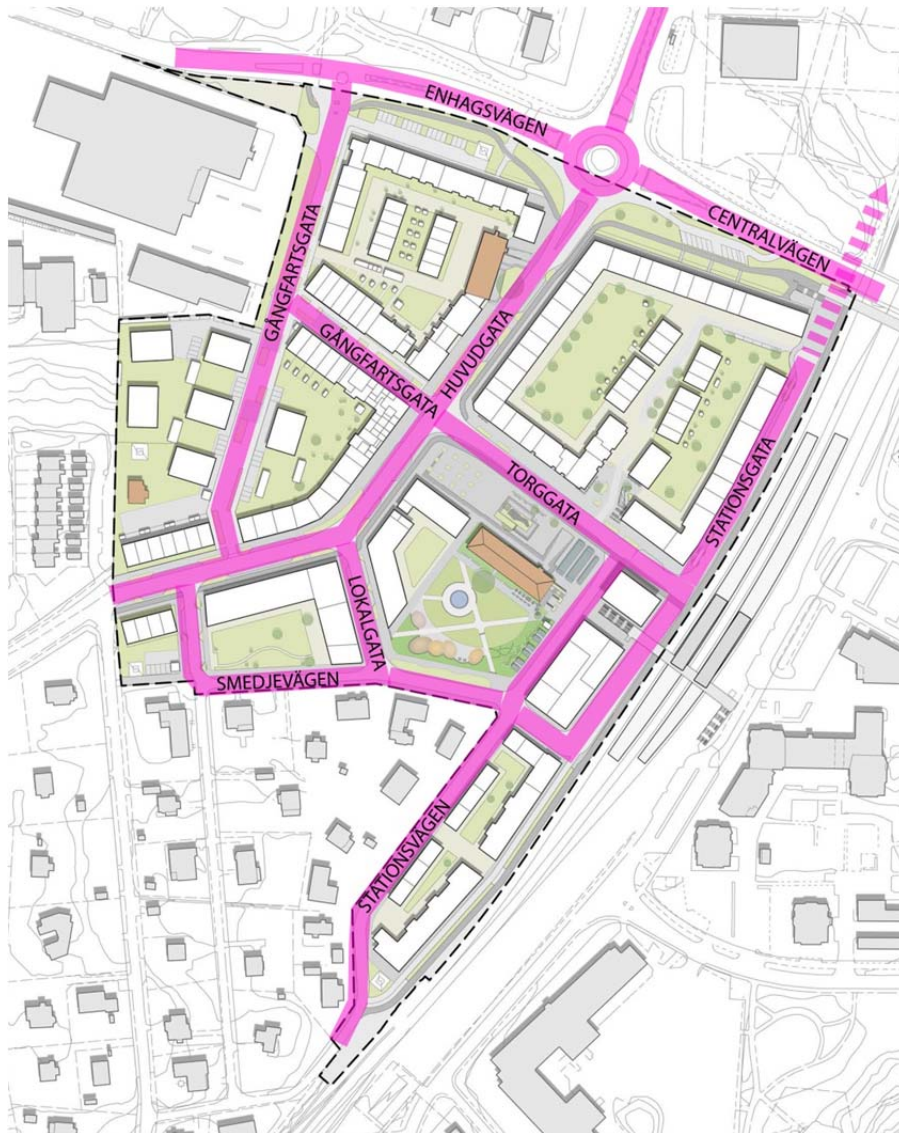
Huvudgatorna genom området idag är Stationsvägen och Gamla Norrtäljevägen som ansluter till Centralvägen och Enhagsvägen i norr och mot Danderyds kommun i väster. Idag finns även en anslutning via Stationsvägen söder ifrån. Gångbanor finns idag utmed huvudgatorna, men separata cykelbanor för cyklister saknas. Biltrafik inom planområdet idag genereras huvudsakligen av trafik till och från infartsparkering vid Roslags-Näsby station och verksamheter som kommunhuset.

Den nya strukturen i området föreslås vara mer finmaskig. Målsättningen med det nya förslaget har varit att hitta alternativ som i första hand prioriterar de

oskyddade trafikanterna och därefter kollektivtrafiken. Centralt i området föreslås ett torg som binder samman huvudgatan mitt igenom området med stationen i öster. Gamla Norrtäljevägen föreslås omvandlas till en gångfartsgata samt ansluta till en ny huvudgata som går från cirkulationen vid Centralvägen till Gamla Norrtäljevägen i Danderyds kommun. Smedjevägen och den södra delen av Stationsvägen föreslås ligga kvar i samma läge och ansluta till den nya strukturen och parallellt med Roslagsbanan föreslås en ny lokalgata, Stationsgatan som i en framtid kan förlängas norrut mot Pentavägen.

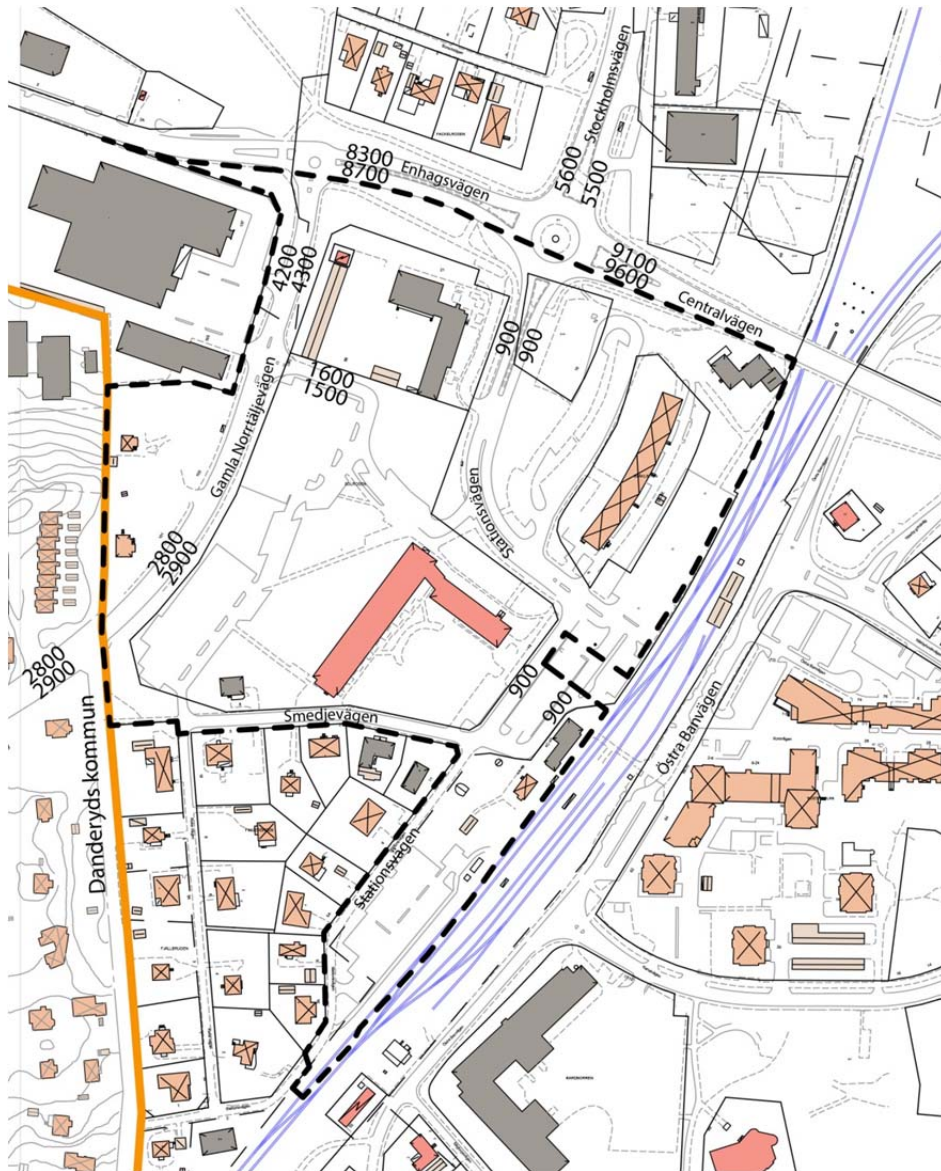
Huvudinfarten till och från området föreslås ske via cirkulationsplatsen i korsningen Centralvägen/Enhagsvägen. En trafikanalys över området har visat att en ny utformning av korsningspunkten mellan huvudgatan och Enhagsvägen/Centralvägen kan komma att krävas år 2030 för att underlätta för trafik mot Centralvägen och E18. Cirkulationen föreslås få ett extra högerkörfält för svängande fordon för att minska köbildning på huvudgatan. Trafikanalysen tar höjd för det tidigare förslaget med infartsparkering inom planområdet för Västra Roslags-Näsby, vilket innebär att trafikanalysen visar på kapacitet för mer än vad som nu planeras för, då infartsparkering inte längre är aktuellt inom området.

Lokalgatorna länkar samman kringliggande vägnät med huvudgatan samt utgör förbindelser för gång- och cykeltrafik. Lokalgatornas gaturum är smalare än huvudgatornas då mängden biltrafik är mindre. Både cykelbanor och cykling i blandtrafik förekommer. Södra delen av Stationsvägen som löper längs med Roslagsbanan in i området kan även fortsättningsvis användas för att angöra området söderifrån.

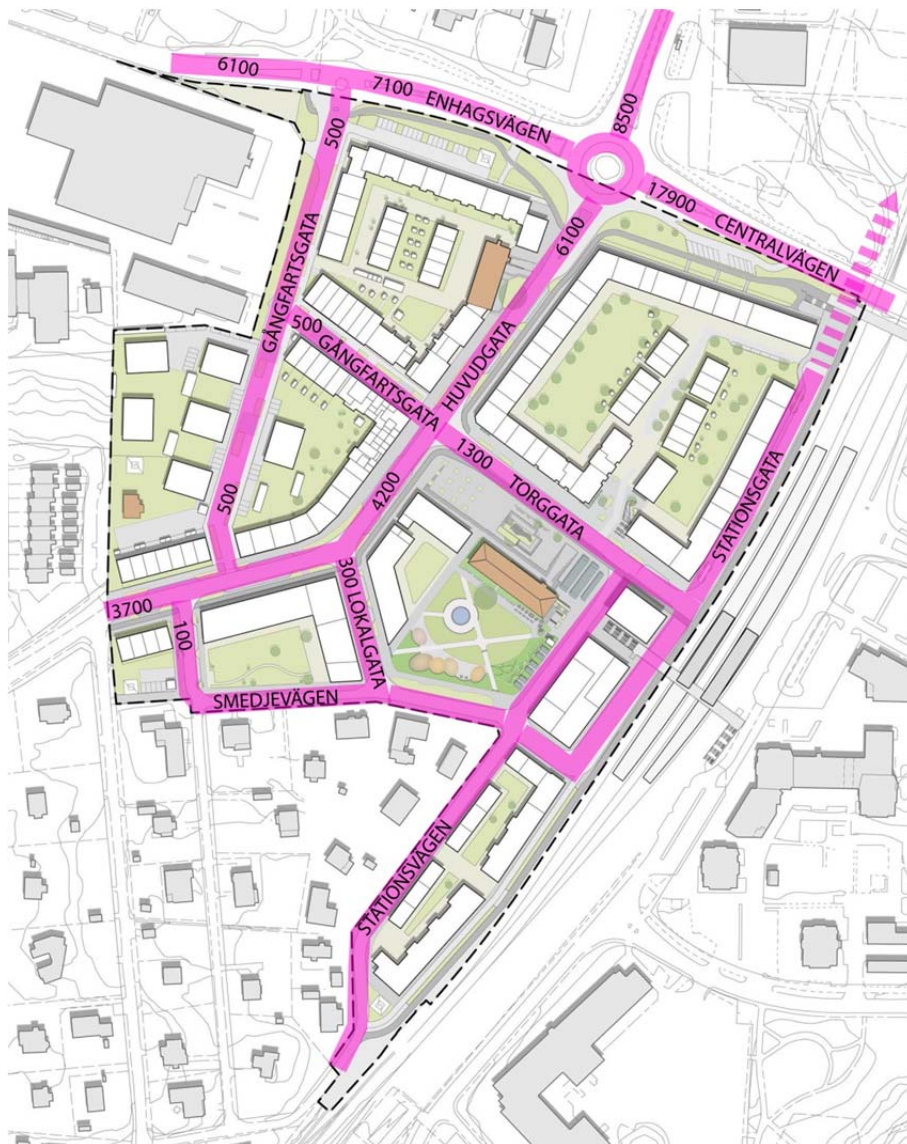


*I området föreslås en ny gatustruktur. Streckad linje redovisar möjlig koppling norrut till kommunens kommande planområde Pentavägen.*

För att bedöma kapaciteten i det förslagna gatenätet har en trafikanalys genomförts för trafikflöden år 2030. Förändrad gatustruktur och reviderad markanvändning i området ger enligt trafikanalyserna en förändring av trafikflödet inom planområdet och på kringliggande väg/gatenät med anledning av ökad exploatering och en förändrad kollektivtrafikbytestpunkt. Angöring till kollektivtrafik, nya bostäder och verksamheter i området genererar större strömmar jämfört med idag. Även genomfartstrafik till och från Danderyd väntas ge en mindre ökning av trafik. De förändrade trafikflödena i området kan ses vid en jämförelse av bilden nedan och bilden på sidorna 27-28.



Bilden till ovan visar trafikflöden (fordon/vardagsdygn) år 2011.



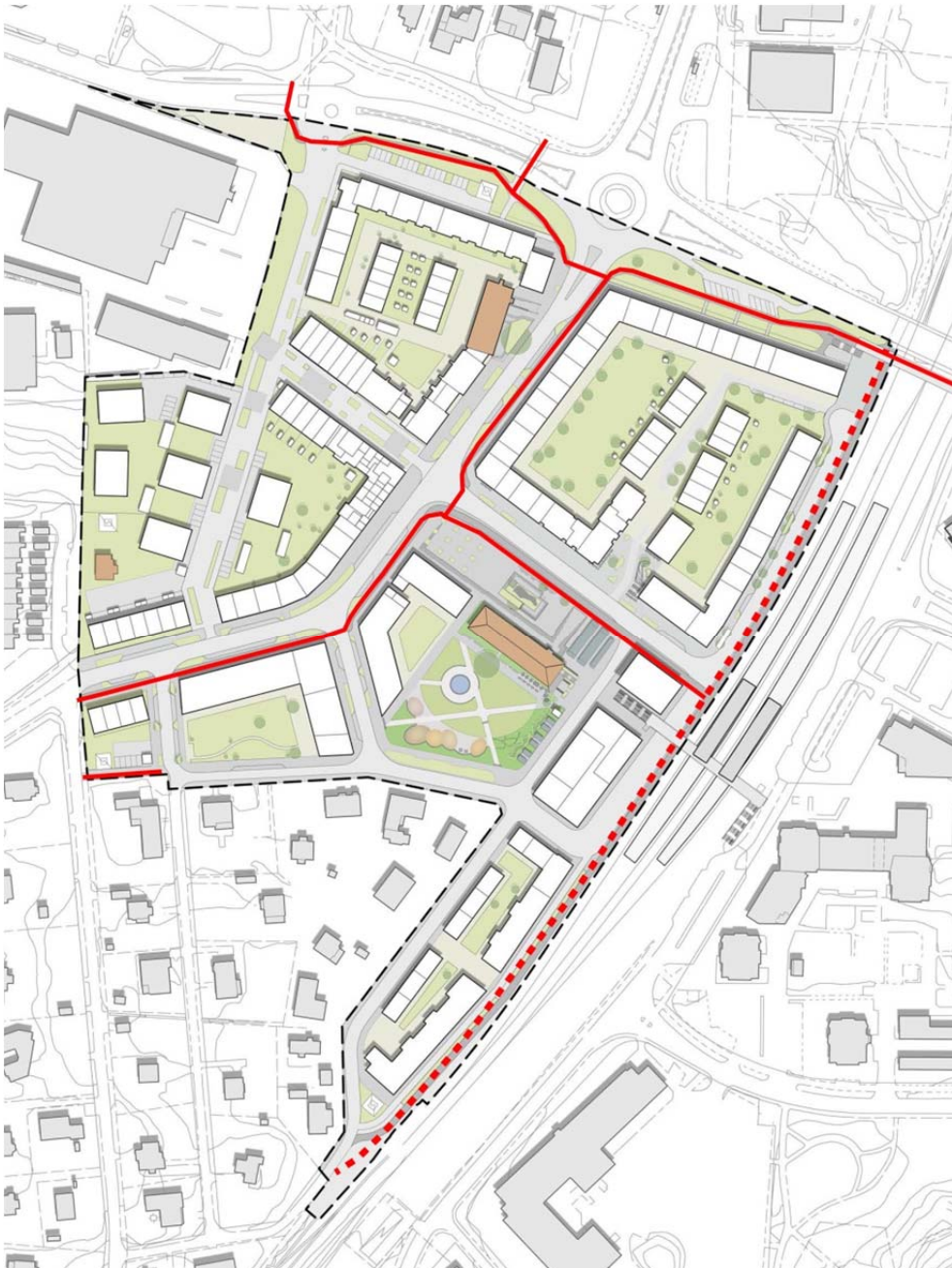
Trafikflöden för 2030

### Gång- och cykeltrafik

Framkomlighet för gående och cyklister är prioriterad inom området. Gång- och cykelvägnetet föreslås vara sammanhängande, framkomligt, trafiksäkert och tryggt med god orienterbarhet och bra anslutningar till omgivande stråk. Gatorna anläggs med breda gångbanor. Utmed huvudgatans östra sida och över torget föreslås dubbelriktad cykelbana. På de mindre trafikerade gatorna föreslås cykling ske i blandtrafik. Cykelvägnetet föreslås kopplas samman med det regionala cykelstråket ("Täbystråket") som planeras parallellt med Roslagsbanan. Cykelvägarna ansluter till de allmänna parkeringsplatser som föreslås för cykel.

För att ta sig från västra till östra Roslags-Näsby föreslås en planskild korsning i form av en bro. SL håller nu på att bygga om Roslagsbanan där också den nya bron över spåret också ingår. Ytterligare en gång- och cykelbro planeras att

uppföras parallellt med Centralvägsbron. Broarna intill stationen har hanterats inom ramen för dubbelspårsutbyggnaden och inte inom denna detaljplan.



Bilden ovan visar föreslaget cykelvägnät. Röda linjer avser separerade cykelvägar och streckad linje avser det regionala cykelstråket. Infartsparkering för cykel är föreslaget inom områden som markerats som röda fält. Inom området är det även möjligt att ta sig fram som fotgängare och cyklist via lokalgator och gångfartsgata.

#### *Parkering cykel och bil och angöring*

Samlat intill Roslagsbanan finns idag ca 300 st cykelparkeringsplatser. För att underlätta kombinationsresor med cykel och kollektivtrafik föreslås, i anslutning till Roslagsbanans station och bytespunkten för busstrafik, en större

väderskyddad infartsparkering för cyklister. Väderskyddad parkering föreslås även i anslutning till parken samt och i anslutning till föreslagen bro över Roslagsbanan. Förslaget ger ca 400 cykelparkeringsplatser på västra sidan om Roslagsbanan.

Cykelparkering ska vara en förutsättning på samma sätt som bilparkering varför parkeringsnorm för cykel, enligt kommunens parkeringsstrategi, även gäller de bostäder, verksamheter och skolor som föreslås i området.



*Delar av området används idag för infartsparkering. I anslutning av stationen finns även cykelparkering.*

Idag används 450 st parkeringsplatser för bil för infartsparkering i området. 300 st av dessa är permanenta och 150 st är av tillfällig karaktär i avvaktan på en utveckling av området. Inom ramen för Västra Roslags-Näsby och östra Roslags-Näsby föreslås de 300 st permanenta infartsparkeringarna ersättas till sin helhet medan de 150 tillfälliga parkeringsplatserna föreslås tas bort i samband med att området utvecklas och ändrar karaktär. Infartsparkeringen föreslås lokaliseras på den östra sidan om Roslagsbanan närmast spåren, dvs utanför planområdet. Ungefär 200 av de totalt 300 parkeringsplatserna föreslås anläggas i parkeringshus och övriga som markparkering. En trafikanalys för infartsparkeringens påverkan på östra sidan om spåret har genomförts under våren 2016 för att säkerställa att infartsparkeringens lokalisering fungerar ur ett framkomlighets- och trafiksäkerhetsperspektiv. Infartsparkeringen möjliggörs inom arbetet med Roslagsbanans utbyggnad.

Parkering för bil till bostäder och verksamheter ska i huvudsak ordnas på kvartersmark. Eftersom markytan är begränsad kommer en större del av parkeringen att hänvisas under mark. Längs med områdets huvudgator föreslås viss kantstensparkering finnas för besökande, korttidsparkering och varutransporter. Kantstensparkering kommer att behöva regleras med hänsyn till angöring och omsättning. Parkering för bil och cykel ordnas enligt de parkeringstal som anges i kommunens parkeringsstrategi, översiktligt gäller 7 bilplatser per 1000 kvm BTA och 20-30 cykelparkeringsplatser per 1000 kvm BTA

för flerbostadshus. Radhus och friliggande bostäder har en annan norm. För att få en sänkt p-norm kan exploatören enligt parkeringsstrategin implementera åtgärder som leder till minskat bilbehov, åtgärderna ska beskrivas i en grön resplan. Respektive exploatör har haft möjlighet att inkomma med en grön resplan för att motivera en sänkning av angivet p-tal.

Angöring till livsmedelsbutiken nära Roslagsbanans station sker genom en inbyggd lastangöring på den södra kortsidan av fastigheten. Logistiktransporter hänvisas främst till lokalgator/Smedjevägen samt Torggatan för att nå fastigheten. Ingång till butiken sker på den norra delen av fastigheten i nära anslutning till torg och föreslagen gång- och cykelbro över Roslagsbanan. Angöring till verksamhetslokaler i bottenvåningarna görs från gatan.

Norr om förslaget höghus om 15 vån föreslås parkeringsplatser för hämtning och lämning vid stationen.

### **Kollektivtrafik**

Området har goda kollektivtrafikförbindelser med tåg idag och kommer att få ännu bättre kollektivtrafikförbindelser i och med föreslagen utbyggnad av området och pågående utbyggnad till dubbelspår på Roslagsbanan. En eventuell framtida förlängning av Roslagsbanan till Stockholm city samt till Arlanda-Märsta är framtida planer som stärker Roslags-Näsby som kollektivtrafiknod. Roslags-Näsby förväntas bli en knutpunkt för ett utvecklat busslinjenät och en framtida kapacitetsstark spårtrafik. Hit kan också framtida tvärspårsvägstrafik med koppling till Sollentuna och Kista komma att knytas. Detta är dock möjligt först när bytespunkt på Centralvägen tillkommit för vilken det i dags läget inte finns någon finansiering för. Infartsparkeringen som föreslås öster om spåren är också en del av knutpunktsfunktionen. I detaljplanen möjliggörs även etablering av verksamheter i anslutning till stationen.

### *Roslagsbanan*

Från Roslagsbanans station Roslags-Näsby går idag tåg mot Kårsta och Österskär via Täby centrum samt mot Östra station i Stockholm. Utbyggnad till dubbelspår från Roslags-Näsby till Vallentuna, samt på delar av Österskärgrenen mellan Hägernäs och Åkersberga pågår, vilket kommer medföra en ökad turtäthet, höjd säkerhet och tillgänglighet vid stationerna med nya plankorsningar samt bullerskyddsåtgärder vid befintlig bebyggelse. Roslagsbanan får en ny perronglokalisering norrut närmare Centralvägsbron och perrongerna förbereds för att förlängas för att möjliggöra för en framtida bytespunkt mellan Roslagsbanan och kollektivtrafik på Centralvägen. Det finns idag ingen finansiering för en sådan bytespunkt eller för förlängning av perrongerna.



Dubbelspårsutbyggnaden innebär att fler tåg trafikerar stationen och att kollektivtrafiken stärks för området. För att få en så bra koppling mellan västra och östra delen av Roslags-Näsby men också för att nå de nya perrongerna anläggs en gång- och cykelbro över Roslagsbanan. Dubbelspårsutbyggnaden och den planskilda bron hanteras inom ramen för den järnvägsplan och den detaljplan som har upprättats för dubbelspårsutbyggnaden. Dubbelspår, bro med anslutning till perronger och bro parallell med Centralvägen byggs för närvarande ut.

#### *Buss*

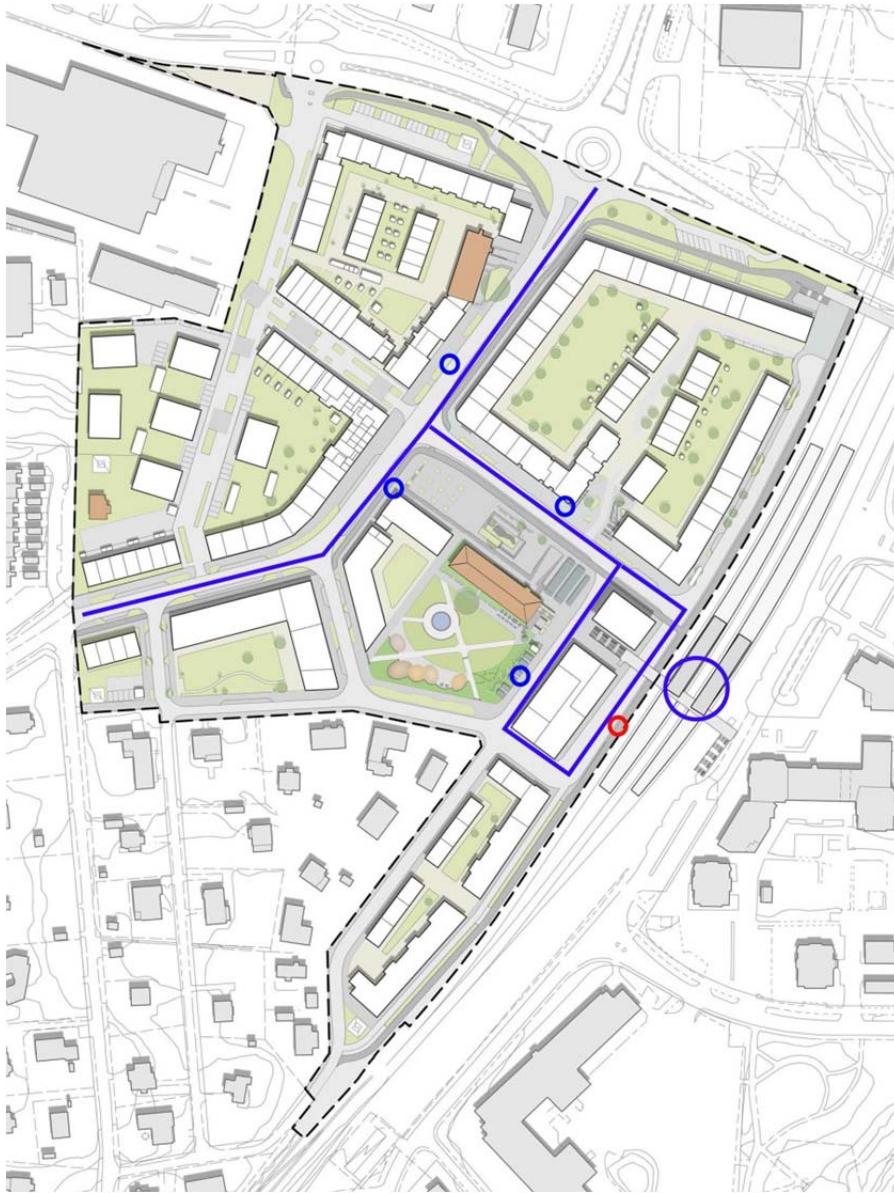
Inom gångavstånd, ca 700 meter, från området finns motorvägsbussar med hållplatser vid E18.

I området föreslås fyra nya hållplatslägen samt reglerhållplats. Busshållsplatsernas läge föreslås i anslutning till norra sidan av torget och på östra sidan parken, båda med närhet till Roslags-Näsby station. En reglerhållplats för buss föreslås på gata parallell med spåret. Trafikförvaltningens preliminära bedömning är att fem busslinjer kan komma att trafikera området i framtiden vilket planområdet förbereds för i samband med utbyggnaden.

I samband med en kommande linjeöversyn och diskussion med entreprenören finns reservation för att antal busslinjer kan komma att ändras. I samband med en linjenätsöversyn bör buss till Skarpäng och Ella Park tas med, då dagens busslinjenät inte går att avsluta i Roslags-Näsby. I denna detaljplan möjliggörs värdmöjlighet för bussar i kvarteren runt stationen.

#### *Tvårbana och Bus Rapid Transit*

I RUFSS (Regional Utvecklingsplan För Stockholms län) är ett spårreservat utpekat mellan Häggvik och Roslags-Näsby. I programförslaget angavs det att tvärbanan skulle rymmas inom befintligt spårområde. Diskussioner har förts med Trafikförvaltningen angående placering och att det istället kan komma att bli aktuellt med en sträckning längs med Enhagsvägen/Centralvägen. Inom arbetet med fördjupad översiktsplan för den regionala stadskärnan utreds dragning och utrymmen. Spårbunden kollektivtrafik längs denna sträcka innebär att en breddning av vägen krävs eftersom spårtrafiken tar mer plats än busstrafik. En breddning innebär en ökning av vägområdet med 10,5 – 15,5 m och vid hållplatser ökar behovet till 14,8 m. Dock kan förbindelsen trafikeras av buss i ett startskede för att sedan utvecklas till spår.



*Bussar föreslås köra på föreslagen Huvudgata genom området och på Torggatan förbi torget och sedan runda kvarteret vid stationen. Busshållplatser är möjliga att uppföra vid Huvudgatan och torget (blåa ringar) och en reglerhållplats (röd ring) föreslås vid på gata parallell med spåret. Det nya läget för stationen på Roslagsbanan avser den stora blåa ringen.*

För att inte omöjliggöra en eventuell framtida tvärbana längs Enhagsvägen/Centralvägen placeras den föreslagna bebyggelsen med utgångspunkt att Enhagsvägen/Centralvägen kan komma att ändras i framtiden. Ytorna närmst vägen får en sådan karaktär att de i framtiden kan komma att göras om och Enhagsvägen/Centralvägen lämnas orörd. Endast ytorna intill vägens södra sida omfattas av denna detaljplan. Den föreslagna utbyggnaden inom denna detaljplan omöjliggör därmed inte framtida omvandling av Enhagsvägen/Centralvägen. Utrymme för framtida spårväg sammanfaller också med det utrymme som lämnats mot Enhagsvägen/Centralvägen med anledning av risken från farligt gods. Bebyggelse föreslås placeras på ca 20 meters avstånd från Centralvägen/Enhagsvägen.

Inom denna detaljplan föreslås inga separata bussgator för Bus Rapid Transit (BRT).



*Den föreslagna bebyggelsen längs med Enhagsvägen och Centralvägen har placerats på ett avstånd från vägen med utgångspunkt att vägen kan komma att göras om i framtiden.*

### *Tunnelbana*

Stockholm Nordost, Trafikförvaltningen och Trafikverket har gemensamt tagit fram en åtgärdsvalsstudie (presenterades 2014) som utreder en långsiktig hållbar lösning för ett regionalt och kapacitetsstarkt spårssystem till nordostsektorn. Det innebär att ett antal alternativa lösningar med spår- och busstrafik har studerats, bland annat förlängning av Roslagbanan till Stockholm city och förlängning av röd tunnelbanelinje till Täby centrum. I Sverigeförhandlingen (2016) beslutades att den satsning som är aktuell för nordost och Täby är en förlängning av Roslagsbanan till Stockholm centralstation via Odenplan. Här pågår fortfarande en förhandling med målsättning att vara slutförd i december 2017. Roslagsbanan byggs för närvarande om till dubbelspår.

Då detaljplanen för Västra Roslags-Näsby tagits fram parallellt med Stockholms Nordost idéstudie om ett regionalt spårssystem till nordostsektorn har kommunen översiktligt diskuterat lämpliga placeringar för eventuella tunnelbaneuppgångar i området. De platser som anses mest lämpliga är norr om Centralvägsbron och vid det nya torget som planeras i området. Kvarteret i anslutning till stationen föreslås inte underbyggas med mer än högst två källarvåningar och inga ledningar eller annan teknisk infrastruktur föreslås placeras under torget. Detaljplanen för Västra Roslags-Näsby möjliggör därmed inte eventuell tunnelbana genom området i framtiden.

### ***Fornlämningar***

I den nordöstra delen av planområdet har det tidigare legat ett gravfält, raä-nummer Täby 138:1. Fornlämningen är enligt uppgifter från riksantikvarieämbetet undersökt och borttagen. I övrigt finns inga kända fornlämningar inom planområdet.

### ***Bebyggelseområden***

#### *Struktur*

För området genomfördes en arkitekttävling för att hitta en bra övergripande struktur för den framtida bebyggelsen. Tävlingen vanns av White arkitekter med förslaget "West Side Story". Det vinnande förslaget från arkitekttävlingen ligger till grund för detta förslag till detaljplan. Tävlingen avslutades 2011 efter programsamråd och innan plansamråd.

Efter avslutat samråd för detaljplanen har kommunen tecknat ramavtal med exploatörer för områdets olika anbudsområden. Kvarteren har delats upp i mindre områden och fördelats till olika exploatörer. Preliminära fastighetsgränser kommer att bestämmas till tecknandet av marköverlåtelseavtal inför antagandet av detaljplanen. Till utställningen är exploatörer delaktiga med förslag på respektive fastighet. Utställningshandlingen har bl.a. tagits fram i dialog med dessa exploatörer.

Området planeras för bostäder, verksamhet och service i en varierad och tät kvarterstruktur med en grönskande utemiljö. Förslaget innebär ny bebyggelse om en till femton våningar och att delar av befintlig bebyggelse, så som den äldre delen av kommunhuset, den gula villan samt del av byggnad vid Stationsvägen 21, sparas. Den yngre delen av kommunhuset, stationshusen, flerbostadshuset på fastigheten Blåklinten, byggnad intill Centralvägsbron, Stationsvägen 14, röda villan vid Gamla Norrtäljevägen och en vit villa på Smedjevägen föreslås rivas. De äldre stationshusen föreslås rivas, då deras placering gör att de i nytt förslag hamnar på ytor som föreslås vara gata. De äldre stationsbyggnaderna anses inte förenliga med detaljplanens övergripande struktur och skala. Gula villan föreslås i dagsläget vara kvar medan den röda villan föreslås rivas. Enligt föreslagen

detaljplan möjliggörs en utbyggnad om två mindre flerbostadshus inom den del av området där den röda villan idag ligger. De mindre flerbostadshusen kommer att uppföras som hyresrätter för att kompensera för de hyresrätter som försvinner i samband med rivningen av bostadshuset på Blåklinten. De övriga byggnaderna föreslås rivas för att ge plats åt den nya bebyggelsen.



*Byggnaderna föreslås gestaltas som egna individer för att skapa variation inom området och kvarteren. Området föreslås även var hållbart vilket även kan genomsyra gestaltningen av byggnaderna. (Illustration WSP Sverige AB)*

Bebyggelsen har i huvudsak organiserats i kvarter med tydlig gräns mot gatan för ökad stadsmässighet. Vid stationen utgörs kvarteren av enskilda byggnader i större skala och i den västra delen av området bryts kvarterstrukturen upp genom mer fristående lägre byggnader. Den befintliga bebyggelse som föreslås sparas har infogats i de nya kvarteren. Infartsparkeringen föreslås flyttas till östra sidan om spåret och ingår inte längre i denna detaljplan.

Ett nytt torg föreslås centralt i området kring vilket ny och befintlig bebyggelse ligger. Längs med torgets sidor föreslås lokaler i bottenvåningarna finnas för att möjliggöra för ev. caféer eller annan verksamhet som kan bidra till liv och rörelse runt torget. Trottoarer intill torget har gjorts breda för att möjliggöra för möblering och uteserveringar. Torget, via gårdsgata, ansluter till den del som idag utgör Gamla Norrtäljevägen. Torget ligger i anslutning till stationen och förutspås bli det stråk som leder gång- och cykeltrafikanter till tåget. Föreslagen bro över Roslagsbanan ansluter till det nya torget och kopplar ihop Västra Roslags-Näsby med Roslags-Näsby centrum på östra sidan Roslagbanan. Från torget finns en

koppling till områdets park mellan gamla kommunhuset och ny byggrätt vid plats för det yngre kommunhuset.



*Bilden ovan visar en illustration över det föreslagna torget som är placerat centralt i området. Till höger i bild syns det gamla kommunhuset och i den bortre delen av bilden, intill stationen, föreslås ett 15 våningar högt hus. (Illustration WSP Sverige AB)*

De allmänna platserna i området består av de olika gaturummen, torget och parken samt några mindre platsbildningar spridda i området. De allmänna platserna ska utformas utifrån de hållbarhetsambitioner som finns för området och vara grönskande och klimatanpassade miljöer som skapar rekreativa värden och bidrar till att forma en attraktiv boendemiljö. På de offentliga platserna ska konstverk uppföras anpassade till de olika offentliga rummen. Statyn av Jarla Banke föreslås få en ny placering på det nya torget.

#### *Bostäder*

I området föreslås ca 1400 lägenheter varav ca 1200 st utgörs av lägenheter i flerbostadshus, ca 30 st radhus, ca 25 st gårdsradhus och ca 140 st lägenheter för trygghetsboende. Cirka 230 st av de 1400 lägenheterna föreslås utgöra studentbostäder.

Bland de 1400 st bostäderna kommer det finnas bostadsrätter och hyresrätter. Studentbostäder föreslås i det högsta huset i området i direkt anslutning till stationen på Roslagsbanan, i det bevarade gamla kommunhuset samt i det tidigare Elverket. Den gula villan i områdets västra del föreslås i dagsläget fortsätta för befintlig dagverksamhet men kompletteras med användningen bostadsändamål och. Området för den röda villan föreslås möjliggöras för nya hyresrätter för att kompensera befintliga hyresrätter som tas bort i samband med rivningen av bostadshuset på fastigheten Blåklinten 1.

Två fastigheter inom området kommer att möjliggöras för vård- och trygghetsboende varav en också föreslås för förskola. Förskolan inryms i de lägre våningsplanen medan bostäderna ryms från plan 3 till plan 7. Gården kommer främst nyttjas av förskolan.

#### *Arbetsplatser, övrig bebyggelse*

Kontor, skola, handel och vård kommer att möjliggöras i ett av kvarteren med anslutning till Roslagsbanan. Handel i bottenvåningen och möjlighet till annan användning i de högre våningsplanen. Byggrätten ovanpå handeln, om ca 5400 kvm, kan fördela sig på användningarna kontor, skola och vård. I samrådsförslaget var ambitionen att ha fler byggrätter för kontor, dock visade sig intresset svalt för dessa under anbudstiden varför andelen kontorsbyggrätter troligtvis inte kommer att genomföras, dock bibehålls kontorsändamålet på plankartan för ökad flexibilitet i framtiden. Sydost om planområdet ligger även kontorshuset Kardborren.

#### *Offentlig service*

Närmaste grundskola är Ytterbyskolan med förskoleklass (f) till skolår 5. Skolan är belägen strax öster om Roslagsbanan. Inom gångavstånd finns även Ellagårdsskolan med skolår f-5, Nytorps friskola skolår f-9 och Näsbydal skolår 6-9. Närmaste förskola finns vid Roslags-Näsby centrum, öster om Roslagsbanan. Förskolor finns också inom en kilometers avstånd i Ellagård och Näsbydal.

Utbyggnaden av Västra Roslags-Näsby i kombination med den planerade utbyggnaden i Täby centrum och på Täby park samt viss förnyelse av befintliga förskolelokaler, medför behov av en ny förskola i Västra Roslags-Näsby för cirka 110 barn. När det gäller behov av grundskoleplatser prognostiseras en ökning av elever i skolår f-5 och denna ökning bedöms kunna inrymmas i befintliga grundskolor i närområdet med viss om- och tillbyggnad.

En ny förskola om sex avdelningar om ca 1900 m<sup>2</sup> ihop med trygghetsbostäder föreslås i området i ett kvarter vid Smedjevägen. Förskolan planerar att nyttja gården som utemiljö, läget intill parken ger förskolan fler möjligheter till utevistelse. Detaljplanen möjliggör också för skolverksamhet i byggrätten intill stationen. Då utemiljön är mer begränsad till sin storlek inom detta kvarter lämpar sig kvarter bättre före gymnasieskola eller högre utbildningar.

#### *Kommersiell service*

I Roslags-Näsby centrum, öster om planområdet, finns viss kommersiell service i form av bl.a. lunchrestauranger, matvarubutik, tobaksbutik och frisör. I Täby centrum cirka 1 km norr om planområdet finns full kommersiell service med bl.a. ett stort utbud av butiker, bibliotek, polis och sjukvård. En ny livsmedelsbutik om ca 1200 kvm föreslås i anslutning till stationen. Längs med delar av huvudgatan och torget föreslås även bottenvåningarna rymma lokaler för butiker eller mindre

verksamheter. Lokaler föreslås även i höghusets två nedersta våningar. I övriga delar av området är det också möjligt att uppföra lokaler i bottenvåningarna.

Det gamla kommunhuset, centralt vid torget, föreslås förutom studentbostäder användas för någon form av kommersiell användning så som restaurang eller kafé med anledning av byggnadens historia som offentlig byggnad och dess centrala läge mellan två offentliga platser, torget och parken.

Under arbetet med detaljplanen har en utredning tagits fram för att undersöka behovet av kommersiella lokaler för området. Utredningen visar att den typ av lokaler som bör koncentreras till området främst vid stationen är kafé- och restaurangetableringar. Shopping i form av detaljhandel utsätts för stor konkurrens från Täby centrum och beräknas därför inte kunna ha ett tillräckligt underlag i Västra Roslags-Näsby med omnejd. Lokaler bör koncentreras till torget och de stråk där folk som ska till stationen rör sig. Att stärka de målpunkter som redan finns i området så som dansstudio och gym förespråkas utredningen.

#### *Byggnadskultur och gestaltning*

Den dominerande byggnaden i området idag är kommunhuset från 1970-talet som förutom att den står på den högsta punkten i området även är den högsta byggnaden i området. Denna byggnad föreslås rivas för att ge plats åt ny bebyggelse och då ett nytt kommunhus håller på att byggas i Täby centrum. Kommunhuset består även av en äldre del om tre våningar i rött tegel som föreslås vara kvar. Norr om kommunhuset ligger ett flerbostadshus om tre våningar med tegelfasad samt kontorshus om tre våningar, söder och väster om kommunhuset ligger idag tre villor, i puts och trä, om 1-2 våningar. Längs med Roslagsbanan ligger även två äldre stationshus om två våningar med puts- och träfasader. Både söder, väster och norr om planområdet finns idag villabebyggelse om två våningar men även större byggnader för verksamheter.

Öster om planområdet ligger flerbostadshus om fyra till nio våningar. Då området har byggts ut under olika årtionden finns ingen dominerande sammanhållen bebyggelsekaraktär som är typisk för denna del av Roslags-Näsby. Den successiva utbyggnaden har resulterat i variation vad gäller byggnadsskala, bebyggelsestruktur, hustyper och arkitektoniska stilar. På östra sidan om järnvägen finns ett större kontorshus. Kvarteret Höstfibblan (öster om planområdet) med nio våningar höga punkthus, och Roslags-Näsby centrum byggdes i slutet av 1950-talet. Centrumdelen och punkthusen rustades upp och kompletterades i början av 2000-talet med ny bostadsbebyggelse vid torget, längs med Korsvägen och upp mot Ytterbyskolan. Den nya bebyggelsen är i 4-7 våningar. Väster om planområdet leder Enhagsvägen förbi verksamheter av utrymmeskrävande karaktär, tex bilhall, försäljning och mack. Söderut finns villabebyggelse och norrut finns verksamheter och villabebyggelse.



För området har ett gestaltningsprogram tagits fram och som redogör för vilka gestaltningsprinciper som gäller för allmän plats och för bebyggelsen på kvartersmark. Den föreslagna bebyggelsen kan delas in i olika byggnadstyper, flerbostadshus, gårdshus, radhus, högt flerbostadshus samt förskola och kontorshus. Huvudidén med gestaltningen för den föreslagna bebyggelsens är att varje enskild byggnad ska uppfattas som en egen individ för att skapa variation inom kvarteren. Byggnaderna är i huvudsak placerade i liv med gatan för att tydliggöra vad som är offentligt och vad som är privat och för ökad stadsmässighet i området. Huvudentréer i flerbostadshus ska också placeras mot gatan och trapphusen ska vara genomgående mellan gata och gård. Detta för att synliggöra entréerna för ökad trygghet och ökad stadsmässighet men också för att få till bra kopplingar mellan gata och gård. För att Områdets hållbarhetsprofil ska även inarbetas i gestaltningen av de olika byggnaderna, så som gröna tak, solceller och fasadmateriäl. De större gårdarna planeras också bebyggas med gårdshus i form av radhus och mindre flerbostadshus, vilket ger en halvprivat gårdsmiljö.

SL som är markägare intill spåret för Roslagsbanan har till samrådsförslaget redovisat förslag om infartsparkering i södra delen av planområdet. Detta har reviderats till utställningen och infartsparkeringen föreslås istället placeras på östra sidan om järnvägen längs spåret, vilket innebär att marken i södra delen av planområdet istället kan utvecklas till bostäder.

Den äldre delen av kommunhuset föreslås på grund av dess kulturhistoriska värden få skyddsbestämmelser i detaljplanen för dess exteriörer. Bestämmelsen för gamla kommunhuset avser rivningsförbud och att exteriören ej får förvanskas.

#### *Rivning av byggnader*

Enligt Länsstyrelsens yttrande i samrådsförslaget blev kommunen ombedd att öka avståndet från väggkant, där farligt gods passerar, till föreslagen bostadsbebyggelse, till 25 meter. Detta för att garantera en riskfri boendemiljö. En flytt av de föreslagna bostadshusen innebär att den nya bebyggelsen hamnar på ett nära avstånd till befintlig bostadsbyggnad på fastigheten Blåklinten 1 som i samrådsförslaget var tänkt att bevaras. Flytten av bebyggelsen från Centralvägen innebär konsekvenser som har påverkat utformningen av hela kvarteret och till utställningen föreslås därför bostadshuset på fastigheten Blåklinten 1 att rivas. Tillgänglighet, avfallshantering och möjlighet för räddningstjänst att ta sig till bostadshuset på Blåklinten har utretts som svårförenliga med flytten av bebyggelsen från Centralvägen då området mellan dessa byggnader blivit allt för trångt. Förslaget om rivning har inneburit en rymligare gård och bättre placering av nya gårdsbyggnader, större yta för underjordiskt garage och att tillgänglighet, avfall och räddningsfrågor kan lösas med en kvartersgata. Med ny utformning har kvarteret fått en tydligare uppdelning till två likställda gårdar med bättre möjlighet till kvalitativ grönyta.

Den antikvariska utredningen har kompletterats med en konsekvensbeskrivning med avseende på utvärdering av besluten rivning eller bevarande av bostadsbyggnaden på Blåklinten 1. I utredningen framhålls hur värdet i kulturmiljön påverkas av föreslagen ny bebyggelse då, sammanhanget mellan byggnaderna, gamla kommunhuset och Blåklinten förlorar sin läsbarhet med ny exploatering omkring Blåklinten.

Bostadshuset på Blåklinten har också utretts utifrån sina tekniska egenskaper, sättningar och dess grundläggning har visats sig vara svåra att förena med påfrestningar utifrån uppförandet av nya byggnader omkring. Renoveringsbehovet har bedömts som eftersatt och kostnaden för en renovering svår att hävda i sammanhanget. Utifrån flera perspektiv har kvalitéerna i omgivande byggnader ökat då gården omarbetats. Sett från ett ekonomiskt perspektiv möjliggörs fler byggrätter med den omarbetade gården.

En kompletterande antikvarisk utredning gällande stationshusen har tagits fram. Trots förslaget om bevarande i den antikvariska utredningen föreslås båda stationshusen ersättas med nya byggrätter.

Den täta stadsbebyggelse som föreslås för området västra Roslags-Näsby intill stationen har bedömts svår att förena med de befintliga stationshusen. Det handlar om angöringen till den nya stationen, det regionala cykelstråket som passerar längs med spåret, cykelparkeringen intill stationen och den planskilda korsningen för gång och cykel över Roslagsbanan. Det är vitala delar för en ny station som hamnar i konflikt med de befintliga stationshusen i sitt nuvarande läge.

Parallellt med detaljplanen för Roslags-Näsby sker planering och utbyggnad av spårområdet med syfte att möjliggöra för dubbelspår. Utbygganden av spårområdet innebär att spårområdet breddas och spåret flyttas närmare stationshusen. Ombyggnaden av stationen innebär att perrongerna flyttas till mittperronger istället för sidoförlagda perronger, stationshusen hamnar då längre ifrån stationen och ges inte direkt anslutning från perrongen så som tidigare. Det naturliga sammanhanget för stationshuset och läsbarheten av kulturmiljön påverkas av detta. Kommunen och trafikförvaltningen anser att de värden som kan skapas med det aktuella förslaget till detaljplan kombinerat med stationshusens ändrade förutsättningar i och med dubbelspårsutbyggnaden gör att stationshusen föreslås rivas i detaljplaneförslaget.

#### *Antal våningar*

Byggnaderna som utgör kvarterens ram varierar i höjd. Höjden på byggnaderna har anpassats och varierats för ökad solinstrålningen på gårdarna och bostäderna samt för att skapa variation inom kvarteren. Högre bebyggelse om

fyra till tio våningar föreslås vid stationen och mot Centralvägen/Enhagsvägen för att skydda bakomliggande bebyggelse mot buller och för att möta upp skalan och markera entrén till området från Centralvägen/Enhagsvägen. Lägre bebyggelse om högst två till tre våningar föreslås mot söder och väster för att möta befintliga villaområden. I direkt anslutning till Roslagsbanan föreslås ett högre hus om femton våningar för att annonsera torget och stationen. Inne på två av de större kvarteren föreslås även lägre byggnader i form av gårdshus om högst två till tre våningar.

Stationsområdet utgör kvarter parallella med Roslagsbanan. I samrådsförslaget pekades den södra delen ut för infartsparkering vilket längre inte är aktuellt. Inom detta område föreslås bebyggelse uppföras i tre till åtta våningar. För en bättre anpassning till det befintliga villaområdet i den södra delen av planområdet föreslås byggnader om högst tre våningar få uppföras mot villorna. Mot spåret föreslås våningar upp till 7 våningar.

Under samrådet angav detaljplanen antal våningar för respektive del av byggnad. Vid markanvisningstävlingen ställdes krav på variation och som grund låg samrådsförslaget där våningsantalet reglerades för varje byggnadsdel. Det var utifrån samrådsförslaget som exploatörerna lämnade in sina förslag och dessa har bearbetats inför utställningen. På plankartan anges nu i stället våningsantalet i ett spann för större enheter men med kravet att spannet ska variera, detta för att bibehålla ursprungsidén om variation inom området. De högsta byggnadsdelarna har dock låsts i sin placering, detta för att kommunen ska kunna styra placeringen av dessa. Kommunen kommer också att låsa utformningen av bebyggelsen via de marköverlåtelseavtal som tecknas med respektive exploatör.

#### *Sol – och skuggförhålladen*

För den föreslagna bebyggelsen har en sol- och skuggstudie genomförts. Studien omfattar skuggning under höst- och vårdagjämning och sommar- och vintersolstånd. Studien visar att befintlig bebyggelse i omgivningen inte skuggas i någon större omfattning eller under någon längre tid på dygnet. Den 21 mars (vår) respektive 21 september (höst) kl 12 skuggas mindre områden av fastigheterna (inte byggnader) längs den södra delen av Stationsvägen.



Bilderna ovan är utdrag från sol- och skuggstudien. Bilderna redogör för skuggpåverkan den 21 mars kl 12 med befintlig bebyggelse respektive utbyggt område.

Den 21 juni (sommar) kl 18 skuggas del av byggnad och område i anslutning till Korsvägen av föreslaget höghus om 15 vån. Störst skuggning är under vintern (21 december) när solen står som lägst. Den skuggning som uppstår bedöms vara acceptabel då den endast sker under en begränsad tid av dygnet. Sol- och skuggstudien som genomfördes under samrådet har kompletterats inför utställningsskedet. Utredningen visar även sol- och skuggförhållandet utifrån befintlig situation samt har kompletterats med fler skuggbilder och förklarande text.



Bilderna ovan är utdrag från sol- och skuggstudien. Bilderna redogör för skuggpåverkan den 21 juni kl 18 med befintlig bebyggelse respektive utbyggt område.

*Tillgänglighet*

Området ligger i direkt anslutning till ett regionalt och lokalt gång- och cykelstråk samt med närhet till goda kollektivtrafikförbindelser. Nya gång- och cykelvägar föreslås även i området och med anslutningar öster, väster, norr och söder ut. Då platsen föreslås bebyggas med bl.a, förskola och trygghetsboende är det extra viktigt att både bostäderna, utemiljön och entréer utformas så att området kan användas av personer med nedsatt rörelse- och orienteringsförmåga. I övrigt ska den föreslagna bebyggelsen och kvartersmarken inom detaljplanen ges en god tillgänglighet för personer med nedsatt rörelse- och orienteringsförmåga. Kommunen ansvarar för att tillgängligheten ska vara god inom den allmänna platsen.



Centralt i området föreslås ett nytt torg som ansluter till den nya huvudgatan som går genom området och till stationen i öster. Bebyggelsen är organiserade i kvarter med tydlig gräns mot gatan och med privata innergårdar. I den västra delen av området är den gula och röda villan illustrerade, detaljplan möjliggör för en utbyggnad i denna del av området. En ny gång- och cykelbro över Roslagsbanan kopplar ihop västra Roslags-Näsby med östra Roslags-Näsby. Bron kommer att hanteras inom ramen för dubbelspårsutbyggnaden och inte inom denna detaljplan. (Illustration WSP Sverige AB)



*I anslutning till stationen, stationsområdet, föreslås en byggnad om 15 vån med lokaler i de två nedre planen. I anslutning till stationen föreslås även område för handel och kontor. En ny gång- och cykelbro över Roslagsbanan hanteras inom ramen för planeringen av dubbelspår på Roslagsbanan. (Illustration WSP Sverige AB)*

## Skyddsrum

I den gamla delen av kommunhuset finns två skyddsrum. Dessa skyddsrum ska vara kvar och kan nyttjas till exempelvis cykelförråd.

## Friytor

### *Lek och rekreation*

En stadsdelspark om ca 3600 m<sup>2</sup> föreslås i området i anslutning till det gamla kommunhuset. Parken föreslås inrymma lekytor och platser för rekreation. Framför det gamla kommunhuset föreslås ett nytt torg med inslag av lek, sittplatser och andra ytor för social samvaro. Det föreslås även ett antal mindre platsbildningar i området med inslag av rekreation. Konstverk kommer att placeras på två platsbildningar, på torget och i parken samt i anslutning till stationsområdet. Konstverket som placeras i parken kommer att integreras med lek och rekreation. Konstverken på torget är befintlig staty som kommer att flyttas.



*I området föreslås en stadsdelspark i anslutning till det gamla kommunhuset. Fotot till ovan visar hur grönytan bakom kommunhuset ser ut idag.*



*Bilden ovan visar en illustration med förslag på utformning av den nya stadsdelsparken. I bakgrunden illustreras även 15-våningshuset i anslutning till stationen. (Illustration WSP Sverige AB)*



## **Störningar & risker**

### *Riskutredning*

En riskanalys upprättades under samrådsskedet (*Riskanalys Västra Roslags Näsby 2012-12-10, Tyréns*) och kompletterades 2015-07-13 med fördjupning gällande risken från Roslagsbanan och från utpekad farligt godsled Centralvägen/Enhagsvägen. De riskobjekt som identifierats i närområdet är farligt godstransporter till och från bensinstationer som hanterar brandfarlig vara samt urspårningsrisk från Roslagsbanan. Då den närmsta bensinstationen ligger på ett avstånd av cirka 150 m bedöms en olycka som sker inom bensinstationen inte kunna få någon betydande påverkan vid planområdet och har därmed inte undersökts vidare. Däremot har risken med Roslagsbanan och transporter med farligt gods analyserats djupare.

### *Risk- transporter farligt gods-Enhagsvägen/Centralvägen*

Kommunen har, enligt ovan, i samrådsskedet låtit göra en riskutredning som visade att individrisken och samhällsrisken med bebyggelsens placering varit strax under den nedre gränsen för DNV:s toleranskriterier (Davidsson m fl, 1997). Eftersom Länsstyrelsen ifrågasatte resultatet av utredningen lät kommunen Tyréns AB upprätta ett fördjupat risk PM (*Förslag på risk åtgärder (till följd av pölbrand) samt bedömning av lämplighet med balkonger, för varje våningsplan, för fastigheter som planeras 15-25 m från farligt godsled, Enhagsvägen/Centralvägen*”, daterat 2016-01-20).

Dialog med Länsstyrelsen, resultaten i framtagna utredningar och dialog med berörda exploitörer, har resulterat i att föreslagen placeringen av bebyggelsen längs Enhagsvägen och Centralvägen har justerats till utställningen. Bebyggelsens placering i förhållande till vägen är som minst 15 meter (vid cirkulationen på Centralvägen), och som mest, över 25 meter från Enhagsvägen/Centralvägen. Förslag till åtgärder som tas upp i riskanalysen för att risken ska vara tolerabel baserat på DNV:s kriterier är att utrymningsvägar från bostäderna, som vetter bort från Centralvägen/Enhagsvägen, bör finnas och vidare bör inte området mellan planerad bebyggelse och vägen inte uppmuntra till stadigvarande vistelse. Brandspridning från en eventuell pölbrand på Centralvägen/ Enhagsvägen bör begränsas. Det kan göras med hjälp av att införa icke brännbar fasad som förhindrar omfattande brandspridning på fasaden samt avkörningsskydd och lutning på vägen som sluttar bort från planerad bebyggelse, samt införandet av flera dräneringspunkter.



Bilden ovan visar förslagen placering av bebyggelsen för att uppnå rekommenderade avstånd mot farligt godsled.

Detaljplanen anger med bestämmelse b<sub>1</sub> att utrymningsvägar ska finnas åt gård i hela bebyggelseområdet längs med Enhagsvägen/ Centralvägen. En mindre yta inom bebyggelseområdet mot Enhagsvägen/Centralvägen har reglerats med bestämmelse b<sub>2</sub> som innebär att fasad och fönster till viss höjd ska utföras i brandsäker klass. Inom samma yta får balkonger ej anordnas.

På ytan mellan byggnaderna och farligt godsleden kommer det dessutom att planteras träd.

Utöver föreslagna åtgärder på bebyggelsen föreslås även ett avåkningsskydd längs Enhagsvägen /Centralvägen anläggas. Det förhindrar avåkande fordon och att brandfarlig vätska rinner in på fastigheterna. Avåkningsskyddet kan exempelvis vara en mur som utförs tätt mot mark och i obrännbart material eller på annat vis så att funktionen säkerställs. Vid öppning för gång/cykelväg vid Enhagsvägen/Centralvägen in till fastigheterna skall en vägbula eller liknande finnas som förhindrar ett utsläpp att rinna mot byggnaderna. För fastigheterna mot Centralvägen ska även infarterna till fastigheterna utföras med lutning på vägen som säkerställer att eventuellt spill rinner bort från fastigheten. Vid cirkulationsplatsen och den nya huvudgatan/Stockholmsgatan skall en vägbula eller liknande anordnas så att avåkningsskyddet och vägbulan överlappar varandra. Detta ska ordnas i direkt anslutning till cirkulationsplatsen för att säkerställa att eventuellt spill stannar i cirkulationsplatsen vid en eventuell olycka. Detta innebär att endast byggnader som vetter mot Enhagsvägen/Centralvägen inklusive cirkulationsplatsen behöver riskreducerande åtgärder i form av brandklassad fasad beroende på avstånd till avåkningsskyddet. Eventuellt utsläpp från fordon omhändertas sedan i lågpunkter med dagvattenbrunnar som ansluts till oljeavskiljare.

Friskluftintag bort från Centralv/enhagsväg- finns också med som planbestämmelse på plankartan.

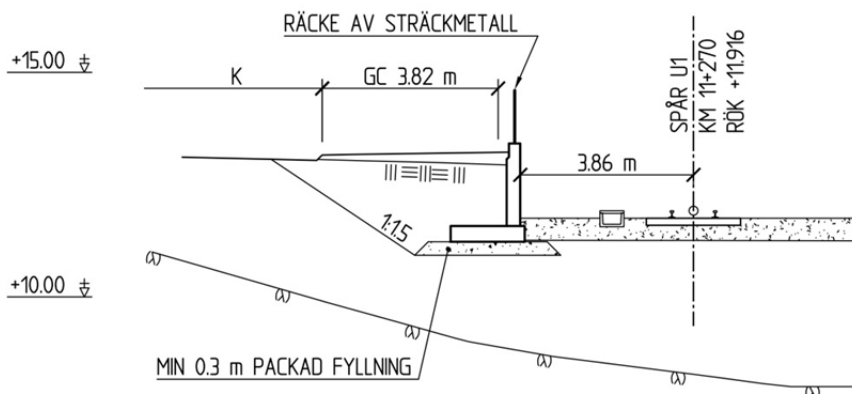
Föreslagen placering på bebyggelse och förslag till riskåtgärder har stämts av med Länsstyrelsen.

#### *Risk-urspårning Roslagsbanan*

Risken från Roslagsbanan beräknas vara hög inom 25 meter från järnvägsspåren. Beräkningen baseras på nationell järnvägsstatistik och kan vara något överskattad då Roslagsbanan skiljer sig från övrig järnväg, då det är en smalspårig järnväg som endast används för persontrafik. För att minska risken med Roslagsbanan ska åtgärder genomföras för att begränsa konsekvenserna av ett urspårande tåg.

På grund av urspårningsrisken från tåg på Roslagsbanan föreslås i riskutredningen åtgärder inom 25 meter från spåret. Åtgärderna som föreslås är att bygga skyddsräler och/eller att bygga en mur längs banan. Då spårområdet vid Västra Roslags-Näsby utgör ett stationsområde håller tågen låg hastighet förbi området vilket minskar risken för urspårning. I detaljplanen föreslås att mur ska finnas längs med hela Roslagsbanan samt att marken längs med spåret föreslås höjas för att åstadkomma en naturlig nivåskillnad mellan området och Roslagsbanan. Bebyggelsen ligger mellan 11- 17 meter från murens kant.

Frågan om mur längs med spårområdet har stämts av med SL som godkänt det som åtgärd samt med Länsstyrelsen. Andra frågor, förutom olycksrisker på grund av urspårning har även beaktas under planeringen, så som t.ex. SL:s möjlighet till åtkomst till järnvägsanläggningen vid snöröjning och elsäkerhet. Dialogen mellan kommunen och SL kommer fortsatt vara av stor vikt vid utbyggnad av



Sektionen ovan redovisar den mur som föreslås placeras intill Roslagsbanan.

roslagsbanan och Västra Roslags-Näsby. SL har redan påbörjat utbyggnad av Roslagsbanan där muren ingår. Muren intill spåren finns dock angiven som en planbestämmelse på plankartan.

### *Risk-verksamhetsområde*

Vad gäller eventuella risker från befintligt verksamhetsområde väster om planområdet har frågan inte tagits med i riskanalysen då gällande detaljplan anger att området får användas för icke störande verksamhet.

### *Buller*

Inför samråd utfördes en bullerutredning (Västra Roslags-Näsby, Täby kommun, 2013-03-18, Åkerlöf Hallin Aukustikkonsult AB) för området där trafikprognos fram till 2030 ligger till grund för beräkningarna. Utredningen visar att de planerade bostadshusen utsätts för relativt höga bullernivåer från vägtrafik och Roslagsbanan.

Inför utställning har en kompletterande bullerutredning (*Västra Roslags-Näsby, Trafikbullerunderlag för fortsatt planering, 2016-04-06*) som tar höjd för 1200 bostäder samt den busstrafik som planeras genomförts. Den redovisar ekvivalenta och maximala trafikbullernivåer vid fasad till skisserade bostäder i Västra Roslags- Näsby. Vidare ges översiktliga råd för lägenhetsutformning.

Vid fasaderna mot Centralvägen/Enhagsvägen är ekvivalentnivån 65 dB(A). Stor hänsyn kommer därför att tas till trafikbullret vid utformningen av byggnaderna och lägenheterna. Alla lägenheter får ha högst 55 dB(A) utanför minst hälften av boningsrummen (avstegsfall B); för drygt 50 % av lägenheterna är ekvivalent ljudnivå högst 55 dB(A) utanför alla boningsrum. Samtliga lägenheter kommer att ha tillgång till gemensam uteplats och gård med högst 70 dB(A) maximal ljudnivå och även högst 55 dB(A) ekvivalentnivå. De flesta lägenheter har även balkong med högst dessa trafikbullernivåer. Då Västra Roslags-Näsby är en del av den regionala stadskärnan Täby/Arninge (utpekad i den regionala utvecklingsplanen för Stockholms län). Bebyggelsen som planeras ligger i kollektivtrafiknära läge och är av stadsmässig karaktär. Det motiverar varför avstegsfall B tillämpas i området. Samtliga exploatörer har redovisat hur bullerkraven ska följas.

Lägenheternas inomhusbuller med avseende på trafikbuller beräknas numera utgående från Ljudkvalitetsindex enligt den metod som beskrivs i *Trafikbuller och Planering IV*, från 2012. Utgående från beräknade bullernivåer, föreslagna lägenhetsplanlösningar samt uppgifter om buller i grannskapet har ljudkvalitetsindex för projektet beräknats. Det visar att förutsättningar för bostäder med god ljudkvalitet finns i området. Trafikbullernivån inomhus i boningsrum ska inte överstiga 26 dB(A) ekvivalent och 41 dB(A) maximal ljudnivå, för vardagsrum i öppen planlösning med kök kan 30/45 dB(A) accepteras.

För vibrationer så gäller Naturvårdsverkets och Banverkets riktlinjer där 0,3 mm/s vägd RMS(vibrationens effektivmedelvärde) ska klaras i utrymmen där människor

stadigvarande vistas, främst utrymmen för sömn och vila. I Västra Roslags-Näsby kommer vibrationerna från trafiken, dvs biltrafik och Roslagsbanan.

För att uppnå en så god ljudmiljö som möjligt kommer bullernivån och vibrationerna att regleras via planbestämmelser.

## TEKNISKA FRÅGOR

### ***Teknisk försörjning***

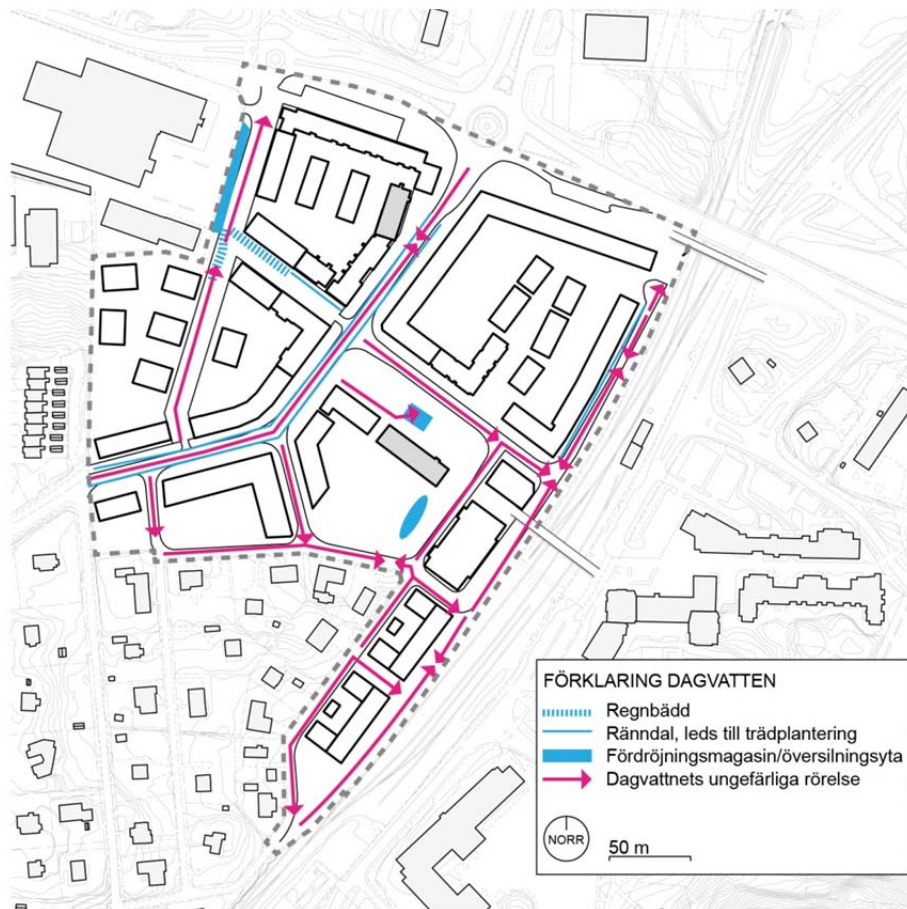
#### *Vatten och avlopp*

Befintliga VA-ledningar inom planområdet kommer till stor del att behöva läggas om för att möjliggöra för den nya bebyggelsen. Detta gäller ledningar som i dagsläget försörjer kommunhuset, Solrosen 1, Blåklinten 1 samt fastigheterna söder om Smedjevägen och väster om Stationsvägen. Nya ledningar är planerade i gatustråken dit befintlig och ny bebyggelse avses att ansluta. Planområdets självfallsledningar ansluter sedan till befintligt ledningsnät i planområdets norra del. Vattentillförseln tillgodoses genom anslutning till befintligt nät i planområdets nordvästra respektive sydvästra del.

Inom planområdet möjliggörs matavfallsinsamling genom avfallskvarn kopplat till ledningsnätet, något som är förbjudet enligt gällande Allmänna bestämmelser för brukande av Täby kommuns allmänna vatten- och avloppsanläggning (ABVA). Kommunen har haft dialog med Käppalaförbundet om möjligheten till avfallskvarnar och beslut om dispens från ABVA för planområdet fattades i kommunfullmäktige den 22 april 2013.

#### *Dagvatten*

Utförda dagvattenutredningar (WSP 2011-10-31 samt Ramböll 2013-05-31) visar att andelen hårdgjord yta ökar till följd av exploateringen vilket medför ökad ytavrinning. Den allmänna anläggningen utformas som en trög avledning med fördröjande åtgärder före påsläpp till kommunens dagvattentunnel i planområdets nordöstra del. Dagvatten renas och fördröjs i skelettjordar, regnträdgårdar, diken och i parkytor före avledning via ledning. Planområdets höjdsättning beaktar instängda lågpunkter och tillskapar sekundära avrinningsstråk som minimerar skador vid extremregn.



Princip för dagvattenhantering inom området

För kvartersmark ställs krav på att en viss grönytefaktor vara uppfylld, där s.k gröna och blå faktorer bidrar med att minska andelen hårdgjord yta och som förbättrar förutsättningarna för fördröjning. Kravet innebär inte med automatik att tillräcklig fördröjning uppnås utan ska primärt ses som ett verktyg för att skapa gröna uterum. I enlighet med Oxundas dagvattenpolicy förespråkas att dagvatten omhändertas lokalt i största möjligaste mån. För hårdgjorda ytor större än 1000 kvm fastställer ABVA krav på ytterligare fördröjning. Eftersom exploateringen bidrar med ökade toppflöden får dagvatten från tak och hårdgjorda ytor inte direktanslutas till kommunal ledning vilket också regleras som en planbestämmelse.

Föroreningsberäkningar har utförts för att få en grov uppskattning av hur stor mängd föroreningar som kan tänkas komma från planområdet. Beräkningarna visar att totalt sett förändras inte föroreningsmängderna nämnvärt utan den ökade hårdgjordhetsgraden kompenseras av att parkeringsytorna utomhus minskar mot idag. Planerade åtgärder på allmän platsmark och inom kvartersmark kommer bidra till att miljö kvalitetsnorm för Stora Värtan efterlevs.

Möjlighet att ansluta dagvattenanläggningar inom allmän plats med servitut medges i detaljplanen genom planbestämmelse.

#### *Fjärrvärme*

I Täby kommun pågår utbyggnad av fjärrvärmenät som kommer att försörjas med nära nog helt fossilfri produktion. Fjärrvärmenätet expanderas för närvarande till att även innefatta Västra Roslags-Näsby samt Enhagsvägen. Västra Roslags-Näsby kommer att anslutas norrifrån. Därmed föreslås den nya bebyggelsen i Västra Roslags- Näsby försörjas med fjärrvärme.

#### *El- och teleledning*

Fortums har idag ett flertal befintliga elledningar, både hög- och lågspänning, inom området. I den nordvästra delen av området finns även en befintlig nätstation. Föreslagen utbyggnad kommer att kräva fyra nya nätstationer som föreslås placeras i områdets ytterkanter. Nätstationerna bör placeras med ett avstånd om 8 m till närmsta byggnad för stadigvarande vistelse med tanke på de elektromagnetiska fälten och försiktighetsprincipen samt brandrisk. Befintlig nätstation i området föreslås inte ligga kvar. Inom planområdet finns utrymme för fyra nya nätstationer.

Telia Sonera Skanova Acess AB har både luft- och markförlagda ledningar samt kabelbrunnar inom området. Ledningar löper längs med Gamla Norrtäljevägen, längs med Enhagsvägen i norra delen av planområdet, längs den södra delen av Stationsvägen, längs med Smedjevägen och tvärs genom området mellan Centralvägen och Gamla Norrtäljevägen. Teleledningarna korsar även Roslagsbanan norr om befintlig plankorsning.

Befintliga ledningar för el- och tele kommer att påverkas av föreslagen utbyggnad. Nya ledningar för el- och tele förslås läggas i de föreslagna gatorna.

#### *Avfall*

I utredningen "Avfallslösningar för Västra Roslags-Näsby" (Stadsbyggnadskontoret, Täby 2012-01-10) beskrivs detaljerade avfallslösningar för de olika kvarteren i Västra Roslags-Näsby. De förslag som utredningen förordar ska ses som de mål som eftersträvas.

Ur avfallssynpunkt kommer Västra Roslags- Näsby att fokusera extra kring matavfall, enkelhet och arbetsmiljö. Matavfall kommer att tas tillvara genom avfallskvarnar kopplade till VA-nätet. Detta medför att matavfallet inte behöver samlas i kärl som är utrymmeskrävande och inte lika användarvänliga. Det blir dessutom enkelt för användaren att sortera matavfallet och är även bra ur arbetsmiljösynpunkt.

Boende ska ha nära och lättillgänglig avfallshantering. Insamling av återvinningsmaterial (förpackningar, elektriska och elektroniska produkter, ljuskällor, batterier, grovavfall m.m.) ska ske fastighetsnära då detta ger förutsättningar för att avfallsplanens mål gällande materialåtervinning, människan i centrum och rätt kvalitet på avfallet kan uppnås. Det kan även vara möjligt att exempelvis använda återbrukshyllor i anslutning till avfallshantering. Det är viktigt att utformningen av avfallsutrymmen är estetiskt tilltalande. En attraktiv gestaltning uppmanar till god skötsel. Att t.ex. plantera buskar vid nergrävda behållare eller göra ljusa luftiga avfallsrum gör avfallshantering till en bättre upplevelse för alla.

I Västra Roslags-Näsby ska det även vara möjligt att två gånger per år samla in farligt avfall genom farligt avfallsbilen. Yta för återvinningsstation föreslås i den östra delen av området i anslutning till parken.

### ***Brottsförebyggande åtgärder***

Fler människor kommer att röra sig i området framförallt kvällstid vilket gör att området kommer att uppfattas tryggare. Entréer föreslås mot gatan och vara genomgående mellan gård och gata. Då en stor andel av parkeringsplatserna föreslås i parkeringsdäck eller i underjordiska garage ges en liten möjlighet till att välja markparkering för de som anser det tryggast. Detta gör det särskilt viktigt att garage och parkeringsdäck utformas ljusa, luftiga, överblickbara och tydliga. Garagen bör ha dagsljusbelysning där så är möjligt. En av de mål som lyfts fram i hållbarhetsprogrammet under social hållbarhet är att området ska uppfattas tryggt och tillgängligt.

### ***Administrativa frågor***

Planens genomförandetid är 10 år från den dag planen vinner laga kraft. Övriga administrativa frågor behandlas i genomförandebeskrivningen.

### ***Bedömning av miljöpåverkan***

När nya detaljplaner upprättas ska kommunen alltid ta ställning till om en miljöbedömning för planen behövs eller inte, en så kallad behovsbedömning. En miljöbedömning av planen ska göras om genomförandet av planen kan antas leda till betydande miljöpåverkan. Om så är fallet ska en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) upprättas enligt bestämmelserna i miljöbalken. För detaljplaner som medför betydande miljöpåverkan ska miljöbedömning utföras, vilket bland annat innebär att en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) ska utarbetas och redovisas tillsammans med planförslaget. Om detaljplanen inte medför betydande miljöpåverkan behandlas miljöfrågorna i det ordinarie planarbetet och redovisas i planbeskrivningen.



Inför programsamrådet gjordes den preliminära bedömningen att den aktuella planen inte skulle innebära risk för betydande miljöpåverkan. Planförslaget strider inte mot gällande översiktsplan och bedöms inte strida mot några andra kommunala eller nationella riktlinjer, lagar eller förordningar. Planförslaget berör inte område av nationell eller internationell skyddsstatus. Planförslaget bedöms inte innebära någon risk för människors hälsa och säkerhet.

Länsstyrelsen och övriga remissinstanser har i programsamrådet eller samrådet inte gjort någon annan bedömning och det har inte framkommit nya kunskaper som föranleder ett nytt ställningstagande från kommunens sida. Separat miljökonsekvens-beskrivning kommer därmed inte att upprättas för detaljplanen.

### **Ställningstagande till frågan om betydande miljöpåverkan**

Detaljplanen berör inga riksintressen och bedöms inte medföra betydande risker för människors hälsa eller för miljön. Stadsbyggnadsnämndens bedömning är att den nya detaljplanen inte kommer att medföra någon betydande miljöpåverkan i lagens mening. Separat miljökonsekvensbeskrivning kommer därmed inte att upprättas för detaljplanen. Länsstyrelsen delar kommunens ställningstagande att planen inte kan medföra betydande miljöpåverkan enligt yttrande daterat 2010-09-01.

### **Planprocessen**

Detaljplanen befinner sig i planprocessens utställningsskede. Detaljplanen följer den äldre plan- och bygglagen (1987:10 ÄPBL). Planprocessen sammanfattas nedan. Mer detaljerad information om planprocessen finns på kommunens hemsida, [www.taby.se](http://www.taby.se).

- En detaljplan ska grunda sig på ett *program* som redovisar utgångspunkter och syfte med planen, om det inte är onödigt.
- Under *programsamrådet* ges berörda möjlighet att inkomma med synpunkter. Efter programsamrådet upprättas en *programsamrådsredogörelse* som redovisar alla inkomna synpunkter samt hur kommunen ställer sig till dessa.
- Detaljplaneförslag upprättas och skickas på *samråd* efter godkännande av stadsbyggnadsnämnden, SBN. Under samrådstiden ges berörda intressenter tillfälle att lämna synpunkter på förslaget. Efter samrådet upprättas en *samrådsredogörelse* som redovisar alla inkomna synpunkter samt hur kommunen ställer sig till dessa.
- Efter samråd och eventuella revideringar samt efter godkännande av SBN ska planförslaget *ställas ut* minst tre veckor för granskning innan detaljplanen antas. Synpunkter på förslaget ska lämnas till kommunen senast under utställningstiden. Den som inte inkommit med yttrande senast under utställningstiden kan komma att förlora sin rätt att överklaga.

Efter utställningen upprättas ett *utlåtande* som redovisar alla synpunkter som inkommit under utställningen samt hur kommunen ställer sig dessa.

- Detaljplanen *antas* av kommunfullmäktige. Sakägare, som inte fått sina inkomna synpunkter tillgodosedda, kan överklaga kommunfullmäktiges beslut.
- Beslutet om att anta en detaljplan vinner *laga kraft*, när tiden för överklagande gått ut (tre veckor från protokoll om antagande anslagits) och ingen har överklagat beslutet.

### **MEDVERKANDE TJÄNSTEMÄN**

I arbetet med framtagandet av denna detaljplan har följande personer medverkat:

Maja Skoog, planarkitekt, Linnea Silfverdal, planarkitekt, Elisabet Lundgren, projektledare plan och exploatering, Johan Rex, exploateringsingenjör, Jenni Nordström, landskapsarkitekt, Sara Dahlgren, VA-ingenjör, Sigrid Walve, miljöplanerare/hållbarhetssamordnare, Marcus Sahlin, avfallsplanerare, Mathias Rudh, projekteringsledare, Åke Nordahl, trafikingenjör, Johanna Ullman, trafikplanerare, Emil Uman, belysningsingenjör, Rickard Lyckheim, entreprenadingenjör, Peter Kastberg, byggledare VA, Linnea Uddenmyr, kommunikatör, Olle Palmér, förrättningslantmätare och Senad Glamocak, bygglovchef.

### **SAMHÄLLSUTVECKLINGSKONTORET**

Maja Skoog  
Planarkitekt

Linnea Silfverdal  
Planarkitekt

## **PLANBESTÄMMELSER PÅ PLANKARTAN**

Användningen i området regleras som i huvudsak bostad. Krav på lokaler finns i de byggrätter som i huvudsak vänder sig mot torget och huvudgatan. I övrigt möjliggörs verksamhetslokaler i de flesta byggnaderna. Intill spåret finns en byggrätt för kontor som också ges möjlighet för handel, skola, vård, centrum och parkering. Boendeparkering sker i allmänhet i garage under mark och parkering för besökande föreslås längs med gatorna.

### **KSDCHP**

Kontorsbyggrätt med parkering i underjordiskt garage, handel i bottenvåningen och möjlighet till kontor, vård, skola, centrum i resterande del av byggnaden. Byggrätten har begränsats med  $v_1$  då utskjutande byggnadsdelar får kraga ut max 1,7 meter över allmän plats över en höjd av 3,2 meter. Utfartsförbudet begränsar placeringen infart till butikslokalens varuhantering som sker inom kvartersmark. En lägre byggnadsdel tillåts mot parken. Hörnet mot sydost behöver fasas till en fri höjd om 3,2 m för att möjliggöra tillräckligt bred allmän gångbana och för god sikt i hörnen.

### **BC<sub>1</sub>P**

Byggrätten möjliggör för bostäder och centrum. Lokal ska finnas i bottenvåningen och parkering sker i underjordiskt garage. Användningen gäller för de byggrätter ligger placerad mot torg, lokalgata eller huvudgata. Respektive exploatör inom dessa områden ska uppföra åtminstone varsin verksamhetslokal. Byggrätten är angiven efter det förslag exploatören lämnat in och ska rymmas inom det spann med våningar som gäller för området. Antalet våningar har angetts som ett spann för att ge exploatören flexibilitet i hur våningarna fördelas, dock ska våningsantalet variera inom området.

### **BC<sub>2</sub>P**

Bostäder, centrum, lokaler får finnas i bottenvåning, parkering i underjordiskt garage. För byggnader mot Enhagsvägen och Centralvägen möjliggörs 80 cm förgårdsmark, mark där byggnad inte får uppföras.

### **BKC<sub>3</sub>P**

Kvartersmarken möjliggörs för en högre byggnad med studentlägenheter. Byggrätten avser ett underjordiskt garage till ett djup om högst 7 m, garaget är gemensamt med den intilliggande kontorsbyggrätten. Utfartsförbud reglerar placering av infart till garaget. Byggnaden begränsas till 15 våningar och i de två nedersta våningarna ska verksamhetslokaler finnas. Byggrätten möjliggörs även med användningen kontor för framtiden. Byggrätten regleras med en allmän tillgänglig passage för gång och cykeltrafik i arkad under byggnaden för att ge plats till trottoaren, över en fri höjd av 3,2 meter.

**BP**

Bostäder i sammanbyggda hus och parkering syftar till att möjliggöra för gårdsradhus, radhus och underjordisk parkering. För den nordöstra gården får antalet sammanbyggda hus vara som flest 5 i en byggnad. Ett glapp mellan dessa ska garanteras om det är fler än 5 bostäder, exempelvis 2 och 5 eller 4 och 3. Gårdsradhusen får uppföras i 2-3 våningar. De uppförs ovanpå underjordiska garage. Placering av gårdsradhusen har getts viss flexibilitet för att möjliggöra en placering som fungerar tillsammans med bärigheten för gårdsbjälklaget. Gårdsradhusen inom den nordöstra gården har sin infart via kvartersgatan på gården. Gårdsradhusen på den nordvästra gården har parkering i garage och tillgänglig entré via gemensamhetsanläggningen, öppning i kvarteret, mot gårdsgatan.

**BKC<sub>1</sub>P**

Stadsvillan, i det största kvarteret, möjliggörs för bostäder, kontor och centrum. Byggnaden placeras på bjälklaget för garaget och intill det mindre torget. Byggnaden ska ha lokal i bottenvåningen. Antalet våningar möjliggörs för en femte våning som växthus.

**BKC**

Byggnaden möjliggörs för bostäder, kontor och centrum. Gamla kommunhusets östra del ska inrymma en verksamhetslokal.

**BSDP**

Bostäder, skola, vård och parkering i garage möjliggörs inom byggrätten. Skola syftar till att möjliggöra för förskola på de nedre våningarna. I resterande del av byggnaden möjliggörs vård och omsorgsboende eller trygghetsbostäder. Gården är tänkt att nyttjas för förskolan medan takterasser ska fungera som utemiljö för boende i bostäder eller i vård- och omsorgsboendet. Kvarteretsmarken har begränsats med bestämmelsen  $x_2$  vilket innebär att den kvarteretsmark som syftar till att användas för hämtning och lämning också är allmänt tillgänglig för gångtrafik.

**BDC<sub>2</sub>P**

Bostäder, vård, centrum, lokaler får finnas i bottenvåning och parkering i garage möjliggörs inom byggrätten.

**B**

Bostäder som mindre flerbostadshus i högst 5 våningar. Dessa placeras fristående som stadsvillor. Parkering sker som markparkering.

**B<sub>2</sub>**

Bostäder som radhus i högst tre våningar. Parkering till dessa sker som markparkering.

**BK**

Gula villan har getts användningen BK som syftar till att möjliggöra för framtida bostäder (B) samt säkerställa befintlig dagverksamhet(K).

**BKCP**

Byggnaden möjliggörs för bostäder, kontor och centrum samt parkering i garage.

**Underjordiska garage**

Gårdar med garage har begränsats med ringmark som innebär att marken får bebyggas under (över) med planterbart bjälklag samt bebyggas med uthus, skärmtak och gemensamhetslokaler i en våning om sammanlagt 50 kvm.

Utrymningsväg och hiss från garage får anordnas. Det innebär underjordiskt garage med möjlighet till komplementbyggnader ovanpå garagen.

Komplementbyggnader kan byggas om sammanlagt 50 kvm och uppförs som en gemensamhetsanläggning.

**Privata uteplatser**

Privata uteplatser kan anordnas inom angiven byggrätt för bebyggelsen. Den byggbara ytan har utökats inåt kvarteren för att möjliggöra en mer flexibel utkravning av byggnaderna in mot gården.

**Höjder och våningar**

Våningsantalet har låsts för de höjdelar som förekommer, för dessa områden anges högsta våning och inte våningar i ett spann. Utöver våningar anges också en högsta nockhöjd. För flera byggrätter har nockhöjden reglerats mer flexibelt än antalet våningar för att möjliggöra olika takutformningar, angiven BTA reglerar ytan för respektive byggrätt. För E-områden har nockhöjden satts till 3 meter.

**Gemensamhetsanläggningar**

Möjlighet att bilda gemensamhetsanläggning finns angivet inom de flesta byggrätterna, dels för att bilda gemensamma ytor/komplementbyggnader på gården men också för att kunna bilda gemensamhetsanläggningar för de underjordiska garagen. g reglerar gemensamhetsanläggning för gård och g<sub>1</sub> reglerar möjlighet till gemensamhetsanläggning för underjordiskt garage under annan byggnad eller under gård.

**Komplementbyggnader**

Radhusen har getts separat byggrätt för komplementbyggnad. För de större bostadsgårdarna har en byggrätt för komplementbyggnad angivits för respektive

egenskapsområde. Komplementbyggnad på de större gårdarna föreslås byggas som gemensamhetsanläggning.

### **Förgårdsmark**

Förgårdsmark möjliggörs längs vissa gator, bland annat mot gårdsgatorna, mot Enhagsvägen och Centralvägen. Förgårdsmarken är 80 cm bred och syftar till att fastighetsägaren ska nyttja ytan för plantering eller eventuell hantering av dagvatten.

### **Utkragande byggnadsdelar och balkonger**

Generellt gäller att balkonger får kraga ut över prickmark och över allmän plats. Balkonger får kraga ut 1,5 meter från fasad över allmän plats över en fri höjd om 3,2 meter. För byggnader med fasader mot torg eller gårdsgata får balkonger kraga ut 2,4 meter från fasad över allmän plats över en fri höjd av 3,2 meter, detta anges med bestämmelse  $f_1$ . Mot gård finns inga restriktioner om hur stora balkonger får göras. Byggbar yta har gjorts bredare än husets fotavtryck för att möjliggöra privata uteplatser på bottenvåning eller balkonger, mot gård.

Generellt gäller att utkragande byggnadsdel (ej balkong) få skjuta ut 0,8 meter från fasad över allmän plats över en fri höjd om 3,2 meter. För en byggrätt har bestämmelse ( $v_1$ ) om större utkragande byggnadsdelar införts då byggrätten ej omfattar bostäder.

### **Tunnlar**

Skrafferat i planområdets mitt är skyddsområde för Käppalas tunnel. Tunneln är skyddad med vattendom. Plankartan anger att sprängning, borring, schaktning och pålning endast får göras till en djup av 9,75 meter över nollplanet. Kommunens tunnel tangerar planområdets nordöstra hörn. Inom kommunens tunnels skyddsområde begränsas sprängning, borring, schaktning och pålning till ett djup av 12 meter över nollplanet.

### **Skyddsbestämmelser**

Gamla kommunhuset har reglerats med skyddsbestämmelse med anledning av att byggnaden är kulturhistoriskt intressant. Det motiveras av de antikvariska utredningarna. Bestämmelsen anger att byggnaden inte får flyttas eller rivas, byggnaden inte får ändras till sin exteriör så att dess karaktärsdrag förvanskas och kulturhistoriska värden minskas. Byggnadens arkitektoniska uttryck; befintliga tegelfasader, takform, entrépartier samt fasaddetaljer bevaras. Byggnaden ska ha tak i rött tegel och fasadmaterial i rött tegel.

### **Bestämmelser på grund av risken från farligt gods**

För byggrätterna mot Enhagsvägen och Centralvägen finns bestämmelsen  $b_1$  med syftet att följa upp de åtgärder som riskutredningen föreslår för att det ska

vara lämpligt att placera bostadshus på ett avstånd av ca 20 meter från väg med transporter av farligt gods. Bestämmelsen avser utrymningsväg bort från vägen och att friskluftsintag placeras mot gården bort från vägen.

Bestämmelsen  $b_2$  har lagts till plankartan i de områden byggnaderna ligger inom 16 meter från vägen. För dessa platser föreslås brandsäker fasad (E130) och brandsäkert fönster (EW30) samt förbud att placera balkonger till en höjd av 13 meter. Placeras dessutom sovrum inom detta avstånd ska fasader istället utföras i klass EI60 och fönster i EW60.  $b_2$  förekommer endast i en byggrätt, i ett hörn mot cirkulationsplatsen. I övrigt ligger bebyggelsen på ett större avstånd än 16 meter från väggkant.

### **Entréer**

Bestämmelsen  $f_2$  reglerar vilka byggnader som ska uppföras med trapphus genomgående mellan gata och gård och ha sin huvudentré mot gatan.

### **E-områden**

Samtliga byggnader inom e-områden ska uppföras med vegetationsbeklädda tak.

### **Allmän tillgängligt område reglerat med x**

Områden inom kvartersmark som behöver vara allmänt tillgängliga har reglerats med x. Det gäller byggnadsdelar som kragar ut över allmän trottoar, dvs hörn som har fasats av i bottenvåning, för att klara sikt och tillräcklig bredd på trottoar. Det gäller också för ett område parallellt med Roslagsbanan, i södra delen av området, där gångbana är reglerad med x inom kvartersmark. Intill förskolan föreslås parkering för hämtning och lämning varför en remsa reglerats med x för att klara allmän gångtrafik längs Smedjevägen.

### **Störningsskydd**

Detaljplanen reglerar vilka bullervärden som ska uppfyllas vid bygglövskedet.

### **Administrativa bestämmelser**

Inom de administrativa bestämmelserna framgår att planen har utökat marklov för fällning av träd med stamdiameter större än 15 cm. Beteckningen  $n_2$  reglerar att träd ska bevaras. Det framgår också att allmän platsmark inom 1 meter från fasad kan omfattas av servitut enligt principskissen på plankartan. Syftet är att anläggningar för dagvatten och byggnaders grundläggning ska kunna kraga ut under allmän platsmark.