

Planprogram för centrala Vallentuna

Handlingar:

- Denna PM benämnd "Planprogram för centrala Vallentuna"
- "Strukturplan och gestaltungsprogram för centrala Vallentuna", upprättad mars 2005

1. Inledning

1.1 Syfte

Detta planprogram, med strukturplan och gestaltungsprogram, ska utgöra underlag för fortsatt detaljplanering i centrala Vallentuna. Planprogrammet är det första skedet i detaljplaneprocessen enligt plan- och bygglagen, PBL. I programmet anges gemensamma utgångspunkter för kommande detaljplaner i området när det gäller kvartersstruktur, typ av bebyggelse, vägnät, gång- och cykelstråk, grönområden, service, rekreation och fritid, teknisk försörjning m m samt riktlinjer för gestaltning av stadsmiljön. När kommunfullmäktige, efter remiss och utställning, godkänt detta planprogram är det första skedet enligt PBL genomfört varför processen för kommande detaljplaner kan starta direkt i det andra skedet enligt PBL, samrådet (och därefter utställning och antagande).

Inom området finns det ett antal pågående detaljplaner för vilka programsamråd redan har genomförts. Planarbetet med dessa detaljplaner fortsätter. Detta gäller:

- Bostäder och handel norr om Centrumpassagen och väster om Banvägen.
- Planskild korsning mellan Roslagsbanan och Väsbyvägen/Angarnsvägen.
- Området öster om Mörbyvägen.
- Bostäder norr om Åby gata, Tegelbruket.

För delar av Vallentunas centrala område kommer det sannolikt att dröja flera år innan detaljplanens samrådshandling tas fram. Det formella programsamrådet kan komma att göras om för dessa detaljplaner.

1.2 Långsiktigt hållbar stadsmiljö

Enligt *Översiktsplan 2001* ska fortsatt samhällsutveckling i Vallentuna så långt möjligt ske utifrån de nationella miljö kvalitetsmålen och de regionala målen för att uppnå en långsiktigt hållbar miljö. I översiktsplanen har lokala mål angivits utifrån de nationella och regionala målen. Planprogrammet är upprättat på grundval av dessa mål.

1.3 Förenlighet med 3, 4 och 5 kap. Miljöbalken

Inga riksintressen berörs av planerad utbyggnad i planområdet.

Den planerade bebyggelsen kommer inte att leda till att gränsvärdena enligt miljö kvalitetsnormerna överskrids i närområdet eller i Vallentuna kommun i övrigt.

1.4 Miljökonsekvensbeskrivning

Parallellt med processen för detta planprogram genomförs detaljplanering av planskild korsning mellan Roslagsbanan och Angarnsvägen – Väsbyvägen, ett samordningsprojekt för naturreservatet Björkby-Kyrkviken samt ett projekt för att anlägga våtmarksparkar utmed Ormstaån för hantering av dagvatten i centrala Vallentuna. Våtmarksparken vid Vallentunasjön ingår i naturreservatet. För korsningen och våtmarksparkerna upprättas miljökonsekvensbeskrivningar enligt miljöbalken.

I denna PM sammanfattas effekter för miljön av planerad utbyggnad i planområdet på en översiktlig nivå. Ett genomförande av föreslagen bebyggelse och vägnät bedöms ej innebära betydande påverkan på miljön, människors hälsa och hushållningen med naturresurser. Enligt denna *preliminära* bedömning finns det därför troligen ej behov av miljökonsekvensbeskrivning enligt plan- och bygglagen (PBL) i kommande detaljplaner. Efter genomfört programsamråd tar kommunen ställning till om någon detaljplan kan antas medföra betydande miljöpåverkan enligt 6 kap. 11 § miljöbalken.

1.5 Vallentuna i regionen

Vallentuna utgör del av Nordostsektorn och har ett geografiskt strategiskt läge mellan Stockholm och Arlanda. Kommunen har därför en stor potential för fortsatt utbyggnad av bostäder och arbetsplatser. Enligt översiktsplan 2001 finns en beredskap för en fördubbling av befolkningen i Vallentuna och en kraftig ökning av antalet arbetsplatser inom en trettioårsperiod. För denna befolkningsökning behövs en attraktiv och väl fungerande ”stadskärna”.

Enligt översiktsplanen ska därför en fördjupad studie göras av det centrala området i Vallentuna som underlag för fortsatt detaljplanering. Inriktningen är att utveckla området på ett sätt som förstärker tätortens och kommunens identitet. Här ska kommuninvånare och företagare erbjudas ett brett utbud av handel och annan service, kultur- och fritidsaktiviteter samt mötesplatser. Att få till stånd denna utveckling betyder mycket för kommunens attraktionskraft i regionen

2. Planområdet

2.1 Avgränsning

Vallentunas centrala område, i fortsatt text också benämnt planområdet, består i grova drag av fyra kvartiler uppdelade av Roslagsbanan och Väsbyvägen- Angarnsvägen.

Den *nordvästra kvartilen* omfattar hela nuvarande centrum, västerut till Gärdesvägen – Mörbyvägen och norrut till det planerade nya kvarteret norr om Centrumpassagen. Den *sydvästra kvartilen* består av det gamla sockencentrum med Vallentuna kyrka samt parklandskapet ner mot Vallentunasjön och sträcker sig västerut till Kvarnbadet. Den *nordöstra kvartilen* begränsas norrut av Åby Gärde och Lingsbergsvägen. Den *sydöstra kvartilen* omfattar bl a backen med Hjälmstaskolan och Vallentuna Företagsby.

2.2 Nuvarande bebyggelseområden

Vallentuna centrum har byggts ut alltsedan 1950-talet. Centrum innehåller bostäder, kontor, ett femtiotal butiker, restauranger och övrig service samt bibliotek och utställningslokal. Pågående och planerade projekt innebär att ytterligare bostäder och lokaler tillkommer.

Industriområdet öster om järnvägen har successivt ändrat inriktning. En av de gamla industribyggnaderna för företaget Tellus har byggts om till gymnasium. I den andra Tellusbyggnaden pågår en successiv förändring från industri till kontor, utbildning och samlingslokaler. Sjukhemmet Korallen ligger söder om Åby Gata. Utmed Åbyholmsvägen finns villabebyggelse. Vallentuna IP erbjuder möjligheter att utöva många sportgrenar. Det är främst i detta område, kring Tellus, i området norr om Angarnsvägen, i området norr om Åby Gata samt söder om Lingsbergsvägen som det finns större obebyggda arealer för nybebyggelse.

2.3 Större markägare

Vallentuna kommun äger området öster om Mörbyvägen (del av Vallentuna-Rickeby 1:436), det obebyggda området norr om Centrumpassagen och väster om Banvägen (Vallentuna-Rickeby 1:3 och 1:57) samt mark i Tellusområdet, Åbyholm och kring Vallentuna IP (Vallentuna Åby 1:94, 1:88, 1: 96 och 1:126).

Riksbyggen / Norrortstomter AB äger Västra Åby (del av Vallentuna-Åby 1:125), samt del av ett område söder om Lingsbergsvägen (del av Vallentuna-Åby 1:125).

Vallentuna församling äger området kring kyrkan och ner mot Vallentunasjön (Vallentuna Prästgård 6:2). Stockholms stift äger marken mellan gång-och cykelvägen och Stockholmsvägen kring Ormstaån (Vallentuna Prästgård 1:1).

2.4 Planlagda områden

Det finns detaljplaner i stora delar av planområdet. Detaljplan saknas dock för marken mellan gång-och cykelvägen och Stockholmsvägen kring Ormstaån ner mot Vallentunasjön, området för Vallentuna IP med angränsande obebyggda områden norrut till Lingsbergsvägen och söderut till Angarnsvägen- samt för Tegelbruket (tidigare benämnt Västra Åby) och intilliggande kulle med Åbys fabriksvillor. Som ovan nämnts under punkt 1.1 pågår detaljplanläggning för

- Bostäder och handel norr om Centrumpassagen och väster om Banvägen.
- Planskild korsning mellan Roslagsbanan och Väsbyvägen/Angarnsvägen.
- Området öster om Mörbyvägen.
- Bostäder norr om Åby gata, Tegelbruket.

För dessa detaljplaner har programsamråd redan genomförts.

3. Strukturplan och gestaltungsprogram

3.1 Process

Kommunstyrelsen beslutade 2002-06-03 att godkänna en av samhällsbyggnadsnämnden upprättad startpromemoria ”*Planprogram för centrumområdet i Vallentuna tätort*”.

Som underlag för detta planprogram har *Strukturplan med gestaltungsprogram för centrala Vallentuna* arbetats fram och redovisas i särskild handling. Kommunstyrelsens och samhällsbyggnadsnämndens arbetsutskott har varit politisk styrgrupp för projektet. Planen har utarbetats av Småstaden Arkitekter AB i nära samverkan med en projektledningsgrupp med tjänstemän från kommunledningskontoret, samhällsbyggnads- och kulturförvaltningarna samt en arbetsgrupp med tjänstemän från samhällsbyggnads- och kulturförvaltningarna. Arkitekt SAR/MSA Kristina Berglund har varit projektledare.

Strukturplanen och gestaltungsprogrammet har utarbetats under tre skeden:

Skede 1. I det första skedet inventerades området och viktiga förutsättningar kartlades. Detta skede redovisas i *Beskrivning av centrala området i Vallentuna* daterad 2002-11-29. Den politiska styrgruppen godkände beskrivningen som underlag för fortsatt arbete med planprogrammet 2003-01-30. Styrgruppen beslutade också om en *inriktning* för fortsatt arbete.

Skede 2. I det andra skedet utarbetades *Riktlinjer för det centrala området i Vallentuna*. Riktlinjerna togs fram i seminarieform dels genom ett större inledande seminarium, till vilket kommunens alla politiker, större markägare, företagare m fl, och dels genom sju arbetsseminarier med företrädare för olika intressen. Den politiska styrgruppen fattade beslut 2003-11-26 om att riktlinjerna ska ligga till grund för det tredje skedet.

Skede 3. I det tredje skedet utarbetades *Strukturplan och gestaltungsprogram för centrala Vallentuna*. Processen skedde i dialog med kommuninvånare och andra intresserade genom presentation på hemsidan, samrådsmöten, seminarier, utställning och enkäter. Den politiska styrgruppen fattade beslut 2005-02-23 om att strukturplanen och gestaltungsprogrammet ska ingå i detta planprogram.

3.2 Innehåll i korthet

Syftet är

- att de olika utbyggnadsetapperna vid fortsatt utveckling i området ska bilda en sammanhängande stadsmiljö av hög kvalitet och med god funktion,
- att kommunen, kommuninvånare, företagare, byggherrar och andra parter ska ha en gemensam syn på principerna för fortsatt utbyggnad samt
- att strukturplan och gestaltungsprogram ska utgöra underlag för fortsatt detaljplanering, ekonomisk planering och exploateringsavtal.

I strukturplanen redovisas kvarter, huvudgator, lokalgator, torg, gång- och cykelvägar, principer för parkering samt grönområden. Viktiga huvudgator är Smidesvägen och dess

förlängning till Lindholmsvägen samt "Nya Lindholmsvägen" mot Arningevägens cirkulationsplats.

Strukturen är inspirerad av den traditionella småstaden. Gestaltungsprogrammet innehåller allmänt hållna riktlinjer för hur bebyggelsen kan utformas i de olika kvarteren, vilka kvaliteter som ska finnas i de offentliga rummen och på de privata gårdarna samt hur parkeringen ska inordnas i stadsmiljön på ett bra sätt. Nybebyggelsen kan komma att omfatta ca 120000 m² BTA (bruttoarea) vilket möjliggör ca 1300 – 1700 bostäder. Dessa kan bestå av bostäder för olika målgrupper – familjer, äldre och ungdomar- i flerbostadshus och småhus. Bostäder och verksamheter kan blandas i kvarter och mellan kvarter.

Av särskild betydelse är de redovisade gatusektionerna som är utformade med inriktningen att skapa attraktiva stadsrum. Vidare finns typexempel på hur kvarteren kan byggas för att få en god inramning av gaturummen, skyddade gårdar och en varierad stadsmiljö med olika hustyper och hushöjder.

Se vidare särskild handling.

I det följande redovisas olika aspekter på fortsatt utbyggnad i centrala Vallentuna. För varje aspekt redovisas den inriktning som beslutats av den politiska styrgruppen samt en sammanfattning av effekter bl a för miljön utifrån föreslagen struktur och gestaltning.

4. Kulturmiljö

4.1 Riksintressen och områdesskydd m.m.

Vallentuna sockencentrum med Vallentuna medeltida kyrka ingår i kulturmiljö av regionalt och lokalt intresse enligt kulturminnesvårdsprogram för Vallentuna kommun (1986). För kyrkomiljön gäller förordnande till skydd för landskapsbilden enligt den tidigare naturvårdslagen (19 §, äldre lydelse). Kulturmiljön kring Vallentuna kyrka ingår i ett utredningsområde enligt strukturplanen. Se nedan under punkt 5.3 och 7.2.

Angarnssjöängen, kulturmiljö av riksintresse, ligger öster om utredningsområdets nordöstra del.

Generellt biotopskydd gäller enligt förordningen om områdesskydd enligt miljöbalken för *Allévägen* (allé med minst fem lövträd i enkel eller dubbel rad) samt för *Åbyholmsvägen* (stenmurar med tydlig långsträckt utformning med avgränsande funktion). Allévägens vackra allé används som förebild i gatusektionen för "Nya Lindholmsvägen". Åbyholmsvägen med dess stenmurar avses bevaras och ingå i lokalgatunätet vid fortsatt utbyggnad. Den planerade lokalgatan genom området är inriktad mot en av öppningarna i murarna.

4.2 Fornlämningar

Fornlämningarna i området ligger i huvudsak i anslutning till gårdslägen och visar på bebyggelsens kontinuitet från järnålder. Större gravfält finns på ömse sidor om Lindholmsvägen norr om infarten till Vallentuna IP.

Stockholms läns museum har utfört en arkeologisk utredning enligt 2 kap 11 § KML (Länsstyrelsens beslut, dnr 431-04-45649). I utredningen redovisas fyra objekt som utgör fasta fornlämningar och två objekt vars fornlämningsstatus tillsvidare är oklar.

Fornlämningarna har dock ännu ej avgränsats. Två säkra boplatzlägen har konstaterats, ett på ömse sidor om Lindholmsvägen, i anslutning till ovan nämnda gravfält, med trolig datering till bronsålder – äldre järnålder. Det andra ligger mellan Angarnsvägen och ishallen, sydost om denna, med trolig datering till yngre stenålder. Dessa boplatzlägen redovisas på strukturplanen. En skärvstenshö, troligen från bronsålder – äldre järnålder har påträffats sydväst om fastigheten Vallentuna—Åby 1:82. Söder om företagsvillorna har en fångstgrop påträffats. Härutöver har två osäkra fornlämningar konstaterats dels en eventuell boplatz öster om Vallentuna IP och dels en hög med oklart ursprung och funktion vid Vallentunasjön.

Arkeologisk utredning kommer att utföras för området längs Ormstaåns utlopp till Vallentunasjön under 2005. Med anledning av planerad utbyggnad i centrala Vallentuna behövs också fortsatt arkeologisk utredning / förundersökning / utgrävning främst för boplatzen på ömse sidor om Lindholmsvägen samt för boplatzen mellan Angarnsvägen och ishallen, se vidare under punkt 6.2.

4.3 Bebyggelse

Kyrkkullen med medeltida kyrka är unik och en stor tillgång för närområdet och för tätorten. Åbyholms gård, med välbevarad gårdsbebyggelse från 1880-talet, ligger centralt i utredningsområdet.

Från det tidiga stationssamhället finns mer sammanhängande miljöer längs Olsborgsvägen och Åbyholmsvägen. Viktiga enskilda byggnader från denna period är Lokstallet, Biografen, Åbys fabriksvillor och Hjälmskolan.

På 1950-talet anlades Allévägens paradgata och den nya Centralvägen som band samman miljöerna kyrka – kommunalhus – station. Flerfamiljshus och småhus uppfördes utefter dessa huvudvägar. Centralskolan/Hjälmskolan, intill Röda skolan, är också från denna tid.

Torghuset, som byggdes på 1960-talet inledde den omvandling och utveckling av centrum som alltjämt pågår. På 1960-talet byggdes också Elverket och Tellus Maskin AB på andra sidan järnvägen. Grupphusbebyggelsen på Åby Gärde växte fram under senare hälften av 1970-talet.

Sedan 1980 har utvecklingen fortsatt på ömse sidor om Roslagsbanan. Väster om järnvägen har centrum kompletterats med bostadshus och affärsbyggnader. Öster om

järnvägen har Vallentuna sjukhem och vårdcentral, ombyggnad av Tellus maskin till gymnasium, Ragnsellsbyggnaden samt företagsvillorna byggts.

I strukturplanen redovisas nybebyggelse i närområdena till äldre villor vid Åbyholmsvägen, Åbyholms gård, Åbys fabriksvillor och Hjälmtaskolan. Med stöd i gestaltungsprogrammet avses nybebyggelsen utformas med god anpassning till dessa äldre bebyggelsemiljöer. Särskild varsamhet krävs vid utformning av ny bebyggelse i anslutning till Åbyholms gård. Den befintliga biografbyggnaden från 1930-talet kan eventuellt inte ligga kvar i nuvarande läge. Frågan om den gamla byggnaden och biograf funktionen bör utredas vidare bl a i samband med pågående planläggning av området norr om Centrumpassagen.

Tunahuset lades för den viktiga siktaxeln som sammanband stationen, kyrkan och samhället. Stadsbilden blev därmed slutet och ”ryggen” är vänd mot samhällets entré. I strukturplanen föreslås ett järnvägstorg, på båda sidor om plankorsningen samt att denna fasad och entré till centrum görs mera välkomnande.

4.4 Sammanfattning av miljöeffekter

Den politiska styrgruppens beslut om inriktning: Anpassa fortsatt utbyggnad i Vallentunas centrala område till äldre struktur och tidstypiska byggnader.

Förutom kulturmiljön kring Vallentuna kyrka, som ingår i ett utredningsområde, berörs ej områden av riksintresse eller med områdesskydd. Fortsatt arkeologisk utredning / förundersökning / utgrävning krävs inom utredningsområdet.

De viktiga siktstråken Allévägen, Centralvägen och Smidesvägen bevaras vid fortsatt utbyggnad i utredningsområdet enligt strukturplanen. De större bebyggelseområdena, ”årsringarna”, kommer även i fortsättningen att vara tydligt läsbara i stadsbygden. Äldre villor kommer att utgöra värdefulla inslag i det nya stadslandskapet. För nybebyggelse i anslutning till Åbyholms gård krävs särskild varsamhet. Den befintliga biografbyggnaden från 1930-talet kan eventuellt ej kvarligga på nuvarande plats. Frågorna om den gamla byggnaden och biograf funktionen bör utredas vidare.

Strukturplanen och gestaltungsprogrammet visar god anpassning till kulturmiljöerna i utredningsområdet och till egenarten i befintliga bebyggelsemiljöer. Frågor som rör anpassning till kulturmiljön får analyseras ytterligare i kommande detaljplaner.

5. Natur och landskap

5.1 Riksintressen och områdesskydd m.m.

Björkby - Kyrkviken är naturreservat. *Angarnssjöängen*, som gränsar till utredningsområdet, är naturmiljö av riksintresse, naturreservat och länets främsta fågelsjö. Angarnssjöängen är också Natura 2000-område (EU:s fågeldirektiv). Beträffande biotopskydd för Allévägen och Åbyholmsvägen, se under punkt 4.1 ovan.

5.2 Strandskydd

För Vallentunasjöns norra strand råder strandskydd, 100 m, fram till Kvarnbadet.

5.3 Utredningsområde i strukturplanen

Naturreseptatet Björkby-Kyrkviken och strandskyddsområdet vid Vallentunasjön redovisas i strukturplanen som utredningsområde. Vallentunasjön utgör en unik resurs genom de möjligheter sjön erbjuder för rekreation och friluftsliv. Denna kvalitet avses tas till vara genom att utveckla en våtmarkspark (se vidare under punkt 7.2), eventuellt besökscentrum med kafé och brygga, gång- och cykelvägar m m. Kyrkan planerar en utökning av begravningsplatsen. Ett samordningsprojekt har initierats för de pågående projekt och frågor som rör området i och i anslutning till naturreseptatet. Inför eventuella förändringar i resevatet krävs bl a ytterligare inventeringar, arkeologiska m fl utredningar, upprättande av nya föreskrifter och ny skötselplan för naturreseptatet samt prövning med hänsyn till strandskyddet och skydd för landskapsbilden. Se även punkt 7.2.

5.4 Naturvårdsobjekt

Naturreseptatet i *Vallentunasjöns* norra omgivningar innehåller ängs- och hagmarker samt strandängar. Här finns, med hänsyn till områdets storlek, ett anmärkningsvärt stort antal rödlistade arter av insekter. Detta är en stark indikator på att den biologiska mångfalden är hög. Bl a finns den enda kända förekomsten i Svealand av gyttjekärrlöparen, en sällsynt jordlöpare. För överlevnaden av dessa insektsarter är det viktigt att spara döda träd och ved samt att den naturliga strandfloran vidmakthålles. Hela området är en viktig häkningslokal.

Norr om Åby Gata mitt emot Korallen finns en rad stålliga träd. Norr om Smidesvägens vändplan och intill Banvägen finns stora fristående ekar. Samtliga dessa träd ska bevaras som vackra inslag i stadsmiljön. I Telluskvarteret finns en lokal för knölvial, en rödlistad kultur- och nyttoväxt. Växtplatsen ligger i utsatt läge nära stora parkeringar. För att säkra växtens fortbestånd flyttas nu exemplar till flera olika nya platser och växtens överlevnad bevakas. Öster om vägen upp mot IP finns torrängsflora. Denna lär ha uppkommit på ditlagda jordmassor och är ej ursprunglig. Florans värde på denna plats och angelägenheten att eventuellt bevara denna växtlokal får utredas vid kommande detaljplanering.

5.5 Landskap

Tydliga drag i landskapsbilden är dalgången från Ormsta ner till Vallentunasjön, kyrkkullen, höjdpatriet med Hjämsaskolan, höjdpatriet vid Åbyholm samt kullar norr om Åby Gata, i norra delen av Vallentuna centrum och norr om Smidesvägens vändplan.

Dalgången utmed Ormstaån och det öppna landskapsrummet söder om Angarnsvägen tas till vara som våtmarksparker och öppna grönstråk i utredningsområdet. Den nya bebyggelsen kommer att uppföras främst i två till tre våningar, i centrala lägen även i fyra våningar, och kommer sålunda ej att bli högre än de trädridåer som avgränsar det stora öppna landskapsrummet i centrala Vallentuna.

5.6 Sammanfattning av miljöeffekter

Den politiska styrgruppens beslut om inriktning: Ta tillvara naturresurserna vid fortsatt utveckling bl a dalgången med siktstråket mot vattnet, närheten till två naturreservat samt till Vallentunasjön.

Närheten till Vallentunasjön och naturreservatet Björkby-Kyrkviken är en stor resurs för centrala Vallentuna. Möjligheterna att utveckla reservatet och ta tillvara denna resurs utreds parallellt med planprogrammet (se punkt 5.3). I övrigt berörs ej områden av riksintresse eller med områdesskydd.

Strukturplanen och gestaltungsprogrammet visar god anpassning till natur och landskap. Värdefulla utpekade träd föreslås bevaras. Bevakning bör ske av lokaler för knölvial och torrängsflora i fortsatt detaljplanering. På så sätt kan påverkan på biotoper med eventuellt höga naturvärden minimeras.

För utveckling av våtmarkspark m fl anläggningar i naturreservatet samt utmed Ormstaån i övrigt inom centrala Vallentuna krävs miljökonsekvensbeskrivning samt vattendom enligt miljöbalken.

6. Trafik

6.1 Övergripande vägnät

Stråket Väsbyvägen – Angarnsvägen leder västerut till E4 och österut till E18. Planskild korsning, alternativet ”överdäckning”, enligt upprättade preliminära arbetsplaner och pågående detaljplanearbete är en planeringsförutsättning. Järnvägen avses lyftas upp på bro över en cirkulationsplats där vägarna möts. Trafikmängderna beräknas uppgå till ca 25000 fordon/ÅMD på Angarnsvägen och 16000 fordon/ÅMD på Lindholmsvägen år 2020. Ökad framkomlighet genom utbyggnad av planskildhet är av avgörande betydelse för kommunens och centrumområdets fortsatta utbyggnad. Den valda lösningen med en järnvägsbro innebär den bästa anpassningen till närmiljön, framförallt till kyrkkullen. Barriäreffekterna av vägar och järnväg minskar jämfört med idag genom överdäckning av Väsbyvägen samt genom att planskildheter byggs ut.

Enligt Översiktsplan 2001 finns ett reservat för eventuell framtida förlängning av Arningevägen. Väsbyvägen-Angarnsvägen, Stockholmsvägen, Arningevägen och Lindholmsvägen klassificeras som vägar för genomfart/infart i trafikplanen.

6.2 Huvud- och lokalgator

I strukturplanen redovisas nya huvudgator som anknyter till det övergripande vägnätet. Dessa huvudgator består av en sammankoppling av Smidesvägen med en ny gata som sträcker sig öster om Lindholmsvägen till Arningevägens cirkulationsplats, Nya Lindholmsvägen. Den del av Nya Lindholmsvägen som ligger närmast norr om cirkulationsplatsen ligger i samma läge som reservatet för Arningevägen och blir därmed den första delsträckan av Arningevägen om denna förlängs i framtiden. Om så sker

ansluts Nya Lindholmsvägen i en trevägskorsning till den förlängda Arningevägen. Den redovisade utformningen möjliggör tillfart till kvarteret nordost om cirkulationsplatsen.

Lindholmsvägen ansluter norrifrån till Smidesvägen och Nya Lindholmsvägen i en cirkulationsplats. Lindholmsvägens sträcka söder därom till Angarnsvägen avses tas bort i samband med planens genomförande. Såväl Nya Lindholmsvägen som cirkulationsplatsen berör områden med fornlämningar för vilka krävs ytterligare arkeologisk utredning / förundersökning / utgrävning. Det etappvisa genomförandet av dessa åtgärder i trafikinätet bör utredas i tidigt skede i den fortsatta processen.

Till huvudgatorna Smidesvägen, Nya Lindholmsvägen, Banvägen samt Lingsbergsvägen ansluter mindre gator, lokalgator. För att få tydliga och vackra gaturum förses Angarnsvägen samt huvud- och lokalgator med trädplanteringar. Läget för den genomgående lokalgatan i området norr om Angarnsvägen kan komma att förskjutas på flera ställen på grund av ställvis svåra lutningsförhållanden. Därför bör förprojektering av gatan ske i tidigt skede för att fastlägga sträckningen.

Gärdesvägens anslutning flyttas västerut i samband med genomförande av planskild korsning. Tillfarten till kyrkan och Kvarnbadet förutsätts förbättras parallellt med utbyggnaden av planskild korsning. Skördevägen avses förlängas till cirkulationsplats på Banvägen varigenom ytterligare en tillfart erhålls till centrum.

6.3 Gång- och cykelstråk

Huvud- och lokalgator är utformade för blandtrafik. I strukturplanen redovisas övergripande gång- och cykelstråk mellan bostäder – stationen – centrum – gymnasiet – övriga skolor – Vallentuna IP – Vallentunasjön. På lokalgatorna redovisas separata cykel- och gångstråk när stråket sammanfaller med lokalgatans sträckning. När så inte är fallet hänvisas cykeltrafik till bilgatorna. Se vidare gatusektioner i strukturplanen/ gestaltungsprogrammet.

Gång- och cykelpassager mellan områdena på ömse sidor om Roslagsbanan och på ömse sidor om Angarnsvägen – Väsbyvägen sker idag uteslutande i plan i närområdena till korsningen mellan järnvägen och vägen. Vid utbyggnad av planskild korsning blir dock stråket omedelbart norr om korsningen planskilt med Roslagsbanan. En gångtunnel byggs under Angarnsvägen öster om korsningen. Även väster om korsningen, över Väsbyvägen, kommer gångtrafiken att ledas planskilt, dels strax väster om korsningen och dels i förlängningen av Centralvägen mot kyrkbacken.

Topografin inbjuder inte till planskilda korsningar med Smidesvägen samt med Nya Lindholmsvägen. Med hänsyn till att det bedöms bli stora trafikmängder på dessa huvudgator är det nödvändigt att plankorsningarna för gång- och cykeltrafik utformas med stor omsorg, t ex med insnävningar av körfälten, ”öar” i gatans mitt mellan körfälten, eventuella långa plåtåggupp med pollare, belysning m m för att få ner hastigheten på biltrafiken.

6.4 Kollektivtrafik

Stationsområdet utgör en knutpunkt för kollektivtrafiken, för bussar och tåg. Mark för dubbelspår på Roslagsbanan är en planeringsförutsättning. En utredning pågår inom SL om banans framtida standard. Områdena norr om Tellus och norr om Åby Gata (Tegelbruket) ligger inom kort gångavstånd från stationen. Området norr om Angarnsvägen ligger upp till 1 km och området söder om Lingsbergsvägen upp till 1,5 km från stationen.

Härutöver finns busslinjer i anslutning till bebyggelseområdena. Stockholmsvägen, Banvägen, Angarnsvägen, Olborgsvägen samt Lindholmsvägen trafikeras idag av buss. Lokalbuss (660) på Lindholmsvägen kan efter genomförandet av det nya huvudvägnätet ledas över till Smidesvägen eller Nya Lindholmsvägen. Det senare alternativet innebär att Rickebyborna får bättre kollektivtrafik än i dag. Genom att Nya Lindholmsvägen och Smidesvägen binds samman finns också möjlighet att busstrafik på Angarnsvägen – Väsbyvägen kan köra via denna vägslinga. Enligt SL kan ytterligare en busslinje bli aktuell på Lingsbergsvägen.

Busshållplatserna bör vid stationen samlas väster om järnvägen. Mark bör dock enligt SL reserveras för busshållplatser på östra sidan för eventuellt framtida behov. Busshållplatser på Smidesvägen, Nya Lindholmsvägen och Lingsbergsvägen bör förläggas i anslutning till ordnade övergångsställen.

Sammanfattningsvis innebär detta att avståndet till hållplats för kollektivtrafik kommer att uppgå till högst ca 700 m för alla nya bebyggelseområden enligt strukturplanen.

6.5 Parkering

Det krävs ytterligare infartsparkering jämfört med dagens förhållanden. Den stora infartsparkeringen öster om järnvägen och söder om Åby Gata kan få fördubblad kapacitet genom att utformas som en tvåplansparkering. Det finns också möjlighet att på olika platser i stationsområdet lägga in mindre infartsparkeringar. Cykelparkering, bl a vid stationen på Roslagsbanan, bör ske i ordnade former. Det bör finnas cykelställ under tak med insyn samt med bra låsmöjligheter. Utformningen av stationsområdet i sin helhet bör, som ovan nämnts, klarläggas i särskild studie.

Kommunens allmänna riktlinjer för bostadsparkering är 1,5 pl/lgh upp till 3½ rok och 1,8 pl/lgh för 4 rok och större i flerbostadshus, 2,0 pl/småhus och 3,0 pl/småhus med additionsbostad. I centrala lägen med blandning av bostäder, arbetsplatser och handel kan dock parkeringsnormen sänkas ner till 1 pl/lgh samt 0,2 pl/lgh för besökande under förutsättning att resterande behov kan tillgodoses genom dubbelutnyttjande av kontors- och butiksparkering. För kontor är riktlinjerna 22 platser/ 1000 m² BTA kontorsyta och för handel 33 platser/1000 m² BTA butiksytta.

6.6 Trafikbuller

Planeringen ska inriktas på att byggnader och anläggningar så långt möjligt fungerar som bullerskydd för att minska behov av plank eller andra bullerskydd.

Efter utbyggnad av planskildhet kommer bullernivåerna från väg/järnväg att ungefär motsvara dagens nivåer. Detta innebär att av riksdagen antagna riktvärden för buller i huvudsak ej kommer att överskridas för befintlig bebyggelse i anslutning till korsningen. Det är dock bekant att många boende utmed Angarnsvägen och Väsbyvägen har framfört att de är störda av trafikbuller. Vägverket har kartlagt vilka fastigheter i länet som har bullerstörningar över 65 dBA ekvivalentnivå. Detta gäller några fastigheter utmed Angarnsvägen – Väsbyvägen.

Planområdet ligger centralt i kommunen, nära kollektivtrafik - både tåg och buss, nära kommunens centrum med handel, skolor och annan service samt nära utbyggda ledningar för vatten, avlopp och fjärrvärme. Att här förtäta stadsbygden betyder hushållning med naturresurser och ekonomi. Det gäller då att tillvarata alla möjligheter att få en så hög exploatering som möjligt inom ramen för en god stadsmiljö. Det betyder också att kommunens centrum får ökat närunderlag vilket ger förutsättningar för ett bredare och bättre utbud. Detta gör centrum mer attraktivt och bör också leda till minskat bilresande. Det kan därför vara motiverat att i detta centralt belägna område eventuellt acceptera vissa avsteg från de antagna riktvärdena för trafikbuller och tillämpa avstegsfall A enligt Länsstyrelsens rapport *”Trafikbuller och planering II”*:

”Från riktvärdena enligt kvalitetsmålen görs avsteg utomhus från 70dBA maximal ljudnivå och 55 dBA ekvivalent ljudnivå. Samtliga lägenheter skall dock ha tillgång till tyst sida för minst hälften av boningsrummen med betydligt lägre nivåer än 55dBA. Tyst uteplats kan ordnas i anslutning till bostaden”.

Vid eventuell tillämpning av avstegsfall A bör man överväga att som kompensation tillämpa ljudklass B inomhus d v s 4 dB lägre nivåer än riktvärdena (*Svensk standard, SS 25 267:2004*). Detta bör regleras genom planbestämmelse i kommande detaljplaner.

Enkelt framtagna schablonvärden för erforderliga skyddsavstånd med hänsyn till trafikbuller utmed huvudgatorna ligger till grund för strukturplanen. Värdena bygger på uppskattade trafikmängder år 2020 och i övrigt på förutsättningarna högst 65 dBA ekvivalentnivå vid fasad mot vägen och högst 5 % överskridande av maximalnivån samt tyst sida mot gård (avstegsfall A), hastighet 50 km/tim, andel tunga fordon 5 %, lutning 15 promille och vägbredd 7 m. Hänsyn tas också till effekten av reflektion mot bebyggelse på ena eller båda sidor av gatan. Med dessa förutsättningar behövs preliminärt följande avstånd från vägmitt till fasad:

Angarnsvägen	25 m
Smidesvägen	22 m
Nya Lindholmsvägen	12 m

I strukturplanen redovisas betydligt större avstånd än dessa schablonvärden. I fortsatt planarbete måste fördjupade bulleranalyser ske utifrån de förhållanden som råder i varje detaljplaneområde.

6.7 Trafiksäkerhet

Konflikter mellan framkomlighet för biltrafik och säkerhet för oskyddade trafikanter finns främst på Stockholmsvägen, Lindholmsvägen och Angarnsvägen i centrala Vallentuna. Enligt trafikplanen utgör centrumområdet ett prioriterat område för åtgärder för att öka trafiksäkerheten.

6.8 Sammanfattning av miljöeffekter

Den politiska styrgruppens beslut om in riktning: Utveckla en trafikstruktur som ger flexibilitet i markanvändningen, trafiksäkerhet och tillgänglighet för både biltrafik och gång- och cykeltrafik.

Utbyggnad av planskild korsning mellan Angarnsvägen – Väsbyvägen och Roslagsbanan är av avgörande betydelse för kommunens och centrumområdets fortsatta utbyggnad. Den valda lösningen innebär den bästa anpassningen till närmiljön, framförallt till kyrkkullen och barriäreffekterna av vägar och järnväg minskar jämfört med idag. Utbyggnaden är nödvändig för att möta den förväntade trafikökningen och för att förhindra onödiga luftutsläpp som följd.

Blandning i samma gaturum av bilar, bussar, cyklar och fotgängare betyder att gatan bör utformas på de oskyddade trafikanternas villkor. Detta innebär lägre hastighet vilket ger ökad trafiksäkerhet, lägre bullernivåer och om trafiken flyter jämnt, även minskade luftföroreningar.

Fler boende och arbetande i planområdet ger förutsättningar för ökad turtäthet i kollektivtrafiken och flera busslinjer. Därmed blir kollektivtrafiken mera attraktiv och bilresandet bör minska. Ytterligare infartsparkeringsplatser och väderskyddade cykelparkeringar ökar också benägenheten att nyttja kollektivtrafik.

I den fortsatta detaljplaneringen måste trafikbullerfrågorna analyseras djupare. Behovet och möjligheten att eventuellt tillämpa avstegsfall A i vissa lägen (Länsstyrelsen) bör härvid klarläggas.

För den planskilda korsningen har miljökonsekvensbeskrivning upprättats enligt miljöbalken.

7 Teknisk försörjning

7.1 Vatten- och spillvattenledningar

Utredningsområdet ingår i verksamhetsområdet för kommunalt vatten och avlopp. Kommunalförbundet *Käppalaförbundet* svarar för omhändertagande och rening av avloppsvattnet. Kommunalförbundet *Norrvatten* svarar för vattenförsörjningen i verksamhetsområdet.

Huvudavloppsledningen från Vallentuna centrum, som ansluter till Käppaledningen i södra kommungränsen, har otillräcklig kapacitet vid regn och snösmältning vilket medför bräddning. Kapaciteten ökas genom ny spillvattenledning i Vallentunasjön från pumpstation vid Stockholmsvägen (AP 351) till ny pumpstation vid Uthamra och markförlagd ledning till Täbygränsen. Roslagsvatten har gjort en belastningsprognos för anslutning till allmänt vatten- och avloppsnät för år 2007 och 2033. Prognosen är baserad på kommunens utbyggnadsplaner och visar att kapaciteten på nätet kommer att vara tillräcklig.

7.2 Dagvatten, våtmarkspark

Större delen av området ligger inom *Oxundaåns* avrinningsområde. Vallentunasjön är ett delavrinningsområde och belastas sedan länge av stora mängder utsläpp av bl a dagvatten och bräddat spillvatten från tätorten samt enskilda avlopp. Sjöns värde som biotop och därmed för rekreation, fiske och bad i framtiden beror på dess vattenkvalitet. Det är därför av yttersta vikt att utsläpp till Vallentunasjön minskas. Östra delen av utredningsområdet ligger inom *Åkerströmmens* avrinningsområde. Ett särskilt känsligt delavrinningsområde är Angarnssjöängen.

Inom *Oxundaåns Vattenvårdsprojekt* har gemensamma riktlinjer antagits för hantering av dagvatten. Dagvatten ska utnyttjas som en positivt inslag i stadsmiljön genom öppen avledning. Vallentuna kommun avser att anlägga en våtmarkspark för omhändertagande av dagvatten från centrala Vallentuna och förorenat åvatten från Ormstaån.

Våtmarksparken är en kombination av park, våtmark för vattenrening och naturvårdsåtgärd. Åtgärderna är av sådan omfattning att det kommer att krävas vattendom. Våtmarker kan komma att anläggas på flera ställen utmed Ormstaåns sträckning genom centrala Vallentuna. Se även punkt 5.3.

Även i övrigt bör dagvattenhanteringen vara synlig, bl a i gaturummen. På kvartersmark, i lägen där det inte finns tillräckligt med utrymme för lokalt omhändertagande av dagvatten, bör plats reserveras på allmän platsmark i närheten dit dagvattnet kan ledas, fördröjas och behandlas.

7.3 Värmeförsörjning

Närvärme Sverige AB, värmeverket, hämtar genom en värmepump värme från ett lager bestående av ca 36 mil slang i Vallentunasjöns bottensediment. I Okvista industriområde finns en biobränsleanläggning kopplad till värmeverket. Ytterligare bebyggelse i centrala Vallentuna förutsätts anslutas till fjärrvärmenätet. Detta innebär behov av ytterligare produktion i Okvistanläggningen. Tillsvidare räknar bolaget med att denna ytterligare produktion utgörs av biobränsle. Mellan värmeverkets anläggning i centrum och anläggningen i Okvista går en fjärrvärmeledning diagonalt genom området. Ledningen kan behöva läggas om i det hittills obebyggda området öster om Lindholmsvägen.

7.4 Avfall

Inom centrumområdet finns idag två återvinningsstationer (vid Banvägen och Lindholmsvägen) och en miljöstation (Vallentuna Motor). De båda återvinningsstationerna är de mest använda i kommunen. Ytterligare

återvinningsstationer avses placeras ut i lättillgängliga lägen i centrala Vallentuna. Ett tänkbart läge är i anslutning till planerad bensinstation nordost om cirkulationsplatsen vid Arningevägens anslutning till Angarnsvägen. Lägen för ytterligare återvinningsstationer bör beaktas i tidiga skeden i fortsatt detaljplanering av de olika delområdena.

7.5 Kraftledningar och elförsörjning

Det finns inga kraftledningar ovan jord inom området. Det krävs nya nätstationer inom området. En nätstation räcker för upp till ca 300 hushåll. Markbehovet är ca 10 m². Det ska finnas tillfartsmöjlighet för större transportfordon vid byte av transformator.

7.6 Sammanfattning av miljöeffekter

Den politiska styrgruppens beslut om in riktning: Utnyttja Ormstaån och dammen norr om Tellus som en kvalitet i stadsmiljön och skapa ett öppet stråk för rening och avledning av dagvatten

Genom att tillvarata möjligheten till lokalt omhändertagande av dagvatten bl a genom anläggande av våtmarkspark och dammar erhålls ökad mångfald, rening och därmed minskad belastning på Vallentunasjön samt ökat rekreativvärde utmed Ormstaån och i naturreservatet Björkby-Kyrkviken.

Värmeförsörjning med fjärrvärme baserad på sjövärme och bioenergi ger mindre påfrestningar på miljön än andra uppvärmningsformer.

Miljökonsekvensbeskrivning och vattendom enligt miljöbalken krävs för utveckling av våtmarkspark m fl anläggningar i naturreservatet samt utmed Ormstaån i övrigt inom centrala Vallentuna.

8. Miljö- och riskfaktorer

8.1 Miljökvalitetsnormer

Enligt förordningen om miljökvalitetsnormer har regeringen hittills meddelat miljökvalitetsnormer för svaveldioxid, kvävedioxid, kväveoxider, bly, bensen, luftpartiklar – PM10, ozon, kolmonoxid samt buller. När det gäller kvävedioxid får medelvärdet under det åttonde värsta dygnet (under ett år) inte vara högre än 60 mikrogram/m³ luft. Enligt kartläggning av Stockholms och Uppsala läns luftvårdsförbund ligger beräknade kvävedioxidhalter år 2006 i Vallentuna kommun långt under gränsvärdet. Även när det gäller övriga utsläpp bedöms dessa ligga långt under gränsvärdena enligt miljökvalitetsnormerna. Den goda kollektivtrafikförsörjningen i centrala Vallentuna bör leda till minskat bilåkande.

När det gäller buller, se särskild redovisning ovan under punkt 6.6.

8.2 Leder för transport av farligt gods

Transport av farligt gods sker idag på Väsbyvägen, Angarnsvägen, Teknikvägen och Lindholmsvägen. Norrortsleden bedöms i huvudsak kunna ersätta Angarnsvägen – Väsbyvägen som rekommenderad primär led för transport av farligt gods.

”Inledande riskanalys för ny bebyggelse i Vallentuna kommun – risker avseende transporter med farligt gods” har upprättats av Tyréns 2004-11-19. Slutsatsen av riskanalysen är att det torde vara möjligt att uppföra bostäder 25 m från Angarnsvägen – Väsbyvägen. Enligt analysen krävs dock med detta avstånd bl a brandklassat glas i fönster, robust stomsystem och tunga fasader, mur/plank mot väg och bensinstation, anpassning av planlösning m m. I strukturplanen har därför ett större avstånd valts mellan Angarnsvägen och bebyggelsen, minst 35 m, för att minska restriktionerna för husens utformning. Mot Smidesvägen och Nya Lindholmsvägen är avstånden till den nya bebyggelsen enligt strukturplanen minst 27 m.

I fortsatt planering krävs ytterligare riskanalys för Angarnsvägen.

8.3 Verksamheter som innebär särskilda risker

Företaget Aerosol Packing AB utgör 43§-anläggning enligt räddningstjänstlagen. En eventuell olycka i denna anläggning kan få konsekvenser för omgivningen. Åtgärder som bör diskuteras är skydd genom avstånd, annat skydd t ex vägg i stabil konstruktion samt åtgärder vid projektering t ex lämplig förläggning av ytor och entréer där människor vistas. Skyddsavstånd mellan lossningsplats för gasol och bostäder bör vara minst ca 150 -170 m. Byggnader med annan användning än för bostäder kan förläggas närmare anläggningen under förutsättning att fönsterlös vägg med stabil konstruktion vetter mot anläggningen samt att entréer, parkering och andra ytor där människor uppehåller sig förläggs på motsatt sida.

Enligt riskanalysen torde det vara möjligt, dock ej önskvärt, att uppföra bostäder 25 m från bensinstationerna i centrala Vallentuna, under förutsättning av nuvarande omfattning på bensinhanteringen.

I den fortsatta planeringen bör hänsyn tas till riskobjekten *Vallentuna Motor*, *Sydupplands bil* och *Aerosol Scandinavia*. Vallentuna idrottsplats är också ett riskobjekt, men bedöms inte påverka den planerade bebyggelsen (ammoniak som köldmedium). Vid detaljplanering nära dessa objekt måste ytterligare utredning av riskerna genomföras för att bestämma omfattning av åtgärder, påverkan på utformningen av byggnader och anläggningar, placering samt typ av verksamhet.

8.4 Räddningstjänst

Det ska vara god framkomlighet för utryckningsfordon både på det övergripande och det lokala vägnätet. Väsbyvägen-Angarnsvägen, Banvägen, Lindholmsvägen, Industrivägen, samt Arningevägen utgör idag primära utryckningsvägar inom centrumområdet. Efter utbyggnad av nya huvudgator torde detta även gälla Smidesvägen och Nya Lindholmsvägen.

Brandförsvarets krav vid nybebyggelse är följande:

- *Byggnaderna får vara högst fyra våningar om det inte finns brandsäkra trapphus. Största avstånd från mark till nederkant översta fönster eller överkant balkongräcke är 11 m.*
- *Fyravåningshus med vindsvåning får dock byggas, med 4:e och 5:e våningen använd för lägenheter i två plan, om det finns entré till trapphuset även på 5:e våningen. (För byggnader mellan 5 och 8 våningar krävs maskinstege alternativt brandsäkra trapphus.)*

8.5 Störningar under utbyggnadstiden

I strukturplanen redovisas en grov etappindelning av utbyggnaden av gator och bebyggelseområden. Det är möjligt att bygga ut de olika delområdena var för sig i ett sammanhang och därmed koncentrera störningarna i tiden för närboende. Den södra delen av Lindholmsvägen, som avses tas bort, kan kvarligga under flera år och fungera som byggväg för tidiga utbyggnadsetapper. Utbyggnaden av planskild korsning kommer att medföra störningar under åren 2008-2010.

8.6 Sammanfattning av miljöeffekter

Den politiska styrgruppens beslut om in riktning: Analysera vilka åtgärder som krävs i närheten av anläggningar som innebär risk. Riskhänsyn ska införas i planbestämmelser.

Utsläppen bedöms ligga långt under gällande gränsvärden enligt miljökvalitetsnormerna.

Inför fortsatt detaljplanering bör ytterligare riskanalys genomföras för Angarnsvägen samt riskobjekten *Vallentuna Motor*, *Sydupplands bil* och *Aerosol Scandinavia*.

9. Stadsmiljö och socialt liv

9.1 Stadstyp och offentliga rum

Vallentuna centrum har karaktär av svenskt småstadscentrum. Under decennierna sedan 1950-talet har kvarter efter kvarter byggts ut med tidstypiska drag från respektive decennium. Områdets olika delar förbinds genom det nordsydliga gångstråket med torg/mötesplatser. Stråket utgör som helhet ett stadsrum med mångfald och intensitet. I strukturplanen redovisas vissa kompletteringar av bebyggelsen. De fysiska utvecklingsmöjligheterna för Vallentuna centrum är dock begränsade.

Enligt strukturplan och gestaltningsprogram ska vid fortsatt stadsutveckling eftersträvas hög kvalitet i stadsmiljön – både när det gäller arkitektur och offentliga rum, inklusive trafikens rum. Den trivsamma småskaligheten i centrum och området väster därom är värden att bevara och inspireras av i fortsatt utveckling. Viktiga kvaliteter i gestaltningsprogrammet är måttlig skala, vackra gaturum och torg, mycket grönska och blandning av boende och verksamheter. Avsikten är således att de nya områdena öster om

Roslagsbanan samt smärre kompletteringar väster om banan ska samspela väl med den befintliga småstadsbebyggelsen. Se vidare gestaltungsprogrammet.

Det är viktigt för känslan av helhet och sammanhang att även konstnärlig utsmyckning och skyltar finns med i planeringen från början. Därför bör ett program för konstnärlig utsmyckning i utredningsområdet, framförallt i centrum, tas fram i samband med fortsatt planering. Skyltprogram bör också tas fram för de olika delområdena i utredningsområdet i samband med fortsatt detaljplanering.

9.2 Parker och grönområden

Öster om järnvägen ligger grönområdet mellan Tellus och Åby Gärde. Detta område kan utvecklas till stadspark. Naturreservatet Björkby – Kyrkviken utgör ett större centrumnära parkområde. Vallentuna IP ligger i anslutning till större strövområden österut mot Angarnssjöängen. Grönstrukturen i strukturplanen är utformad bl a med tanke på att få naturliga samband med dessa grönområden.

9.3 Offentliga byggnader

I Vallentuna centrum finns kommunens bibliotek med samlings- och utställningslokal samt biograf. Biblioteket avses byggas ut. Biblioteket har hög besöksfrekvens och är en viktig mötesplats för kommuninvånarna. Gymnasiets aula används också som teater. Ungdomens hus har öppnat i Tellusbyggnaden. Det finns goda möjligheter att få till stånd ytterligare offentliga lokaler för olika behov vid fortsatt utbyggnad öster om järnvägen. Bottenvåningarna i nybebyggelsen kan vara utmärkta att använda för olika allmänna ändamål under förutsättning att verksamheten inte är störande för de boende. Som ovan nämnts, under punkt 4.3, bör frågan om biograffunktionen utredas vidare.

9.4 Tillgänglighet

I hela utredningsområdet ska det vara god tillgänglighet för personer med funktionsnedsättningar. Tillgängligheten anses god till butiker, offentliga lokaler m m i de utbyggda delarna av centrumområdet, vilket också konstaterats i en rikstäckande undersökning. Det finns dock smärre brister. Inför fortsatt utbyggnad är det viktigt att lägga fast riktlinjer för den yttre miljön så att det blir ”rätt från början”. Det gäller framförallt att skapa god framkomlighet för äldre, rörelsehindrade och synskadade. I fortsatt planarbete bör ett tillgänglighetsprogram utarbetas.

9.5 Trygghet

Trygghet hänger nära samman med rörelsemönstret i staden, förekomsten av ödsliga mellanrum i stadsbygden, bebyggelsens utformning och direkta säkerhetsåtgärder.

I strukturplanen föreslås en gatustruktur som är förgrenad och så långt möjligt utformad enligt rutnätsprincipen vilket ger flera alternativa vägar för gång- och cykeltrafikanter jämfört med ett system med återvändsgator. Olika trafikslag samlas så långt möjligt i samma stråk med tillgodoseende av trafiksäkerhetsaspekter vilket känns tryggare än separerade gång- och cykelstråk. Bebyggelsen ska utformas i enheter som möjliggör identitet och därmed social kontroll. Småskaliga parkeringar föreslås. Avsikten är att entréer ska vändas mot gator och andra offentliga platser.

Vid fortsatt planering är det viktigt att i varje detaljplan ange konkreta förslag för att öka tryggheten. Härvid är det viktigt att tänka på att platser och stråk ska vara väl överblickbara för att inte skapa lägen gynnsamma för rån och överfall. Gång- och cykelstråk ska vara överskådliga och väl belysta, inifrån och ut så att omgivningen belyses, och särskild uppmärksamhet ska ägnas utformningen av eventuella gångtunnlar. Fönsterlösa baksidor bör undvikas mot gator och gång- och cykelstråk. Ett trygghets- och belysningsprogram bör upprättas, gärna samordnat med ovan under punkt 9.4 nämnt tillgänglighetsprogram.

9.6 Sammanfattning av miljöeffekter

Den politiska styrgruppens beslut om inriktning: Utveckla en stadsmiljö i måttfull skala med förutsättningar för vitalt stadsliv, med grönska, god tillgänglighet och trygghet. Detta kan bl a uppnås genom att blanda bostäder och verksamheter.

Den föreslagna strukturen och principerna för gestaltning enligt gestaltningsprogrammet syftar till att uppnå den beslutade inriktningen. Se vidare strukturplan och gestaltningsprogram. Härigenom finns goda förutsättningar att uppnå en långsiktigt hållbar stadsmiljö.

10. Utbildning, idrott och fritid

10.1 Gymnasium

I Vallentuna gymnasium finns kapacitet för ytterligare 100 elever. Viktiga faktorer som påverkar det framtida behovet av gymnasieplatser i Vallentuna är befolkningsutvecklingen, etableringen av fristående gymnasieskolor i kommunen och i grannkommunerna samt kapaciteten i de kommunala gymnasieskolorna i grannkommunerna och i Stockholms kommun. Tillkommer inga nya gymnasier i Täby och Danderyd är det troligt att fler Vallentunaungdomar väljer gymnasieutbildning i Vallentuna eller att de inte blir mottagna i andra kommuner och därför efterfrågar plats i Vallentuna. På längre sikt kan kapaciteten vara otillräcklig. En eventuell ytterligare gymnasieskola kommer troligen att förläggas i annan del av kommunen. Mark för detta ändamål reserveras därför ej i utredningsområdet.

10.2 Vuxnas lärande

Vallentuna har ingen egen vuxenutbildning. Samverkan sker med Täby, Danderyd och Vaxholm genom *Nosvux* i Täby. Vallentuna bibliotek är en viktig del av infrastrukturen för vuxnas lärande. I biblioteket finns en lokal för ändamålet, studieverkstaden.

10.3 Grundskolor och förskolor

Med hänsyn till fortsatt utbyggnad i Vallentunas centrala område erfordras ett markreservat på 3-4 ha för skola Fkl-9 för ca 550 elever samt 80 barn i förskolan (Hagaskolan). Den planerade förläggningen av skolan i närheten av Vallentuna IP

möjliggör att befintliga sportanläggningar kan nyttjas av skolans elever. Reservat för ytterligare grundskola (Hagaskolan) redovisas i strukturplanen.

Friskolor kan bli aktuella i utredningsområdet. Möjlighet härför bör tillgodoses i kommande detaljplaner, framförallt i lägen nära parker.

10.4 Vallentuna IP, idrott och rekreation

I strukturplanen redovisas tre bollplaner vid IP (90 x 50 m, 110 x 70 m samt 70 x 50 m). Vidare redovisas lägen för eventuell ytterligare sporthall samt eventuell simhall. Dessa frågor får utredas vidare parallellt med planprogrammet. Lekplats för rörelsehindrade barn bör förläggas inom planområdet. Viss omläggning av vandrings- och motionsspår kommer att behövas i samband med utbyggnaden i östra delen av planområdet. I planen har läget för Nya Lindholmsvägen och avgränsningen av bebyggelsen söder om Lingsbergsvägen förlagts med tanke på att så lite som möjligt inkräkta på Vallentuna IP och planerad ytterligare idrottsverksamhet.

10.5 Sammanfattning av miljöeffekter

Den politiska styrgruppens beslut om inriktning: Förslag till inriktning: Planera för utbildning, idrott och fritid så att dessa byggnader och anläggningar blir attraktiva delar av stadsmiljön och lättillgängliga framförallt via gång- och cykelstråk.

Reservat för ytterligare grundskola /förskola anges i strukturplanen och eventuella reservat för friskolor får närmare klarläggas i kommande detaljplaner.

Strukturplanen förhindrar ej verksamheten och fortsatt utveckling vid Vallentuna IP. Det föreslagna gång- och cykelvägnätet i strukturplanen är utformat med tanke på att lätt kunna nå viktiga målpunkter som skolor och Vallentuna IP.

Det finns goda möjligheter att tillgodose behov av ytterligare lokaler och anläggningar för utbildning och fritid vid fortsatt utbyggnad i planområdet. Härigenom finns förutsättningar att uppnå en långsiktigt hållbar stadsmiljö.

11. Fortsatta utredningar

Pågående

- *Samordningsprojekt för naturreservatet Björkby – Kyrkviken – våtmarkspark, rekreation, eventuellt besökscentrum med kafé och brygga, gång- och cykelvägar och utökad begravningsplats. Inför eventuella förändringar i reservatet krävs bl a upprättande av nya föreskrifter och ny skötselplan för naturreservatet samt prövning med hänsyn till strandskyddet och skydd för landskapsbilden. Se även följande punkt.*
- *Förstudie och projektering av våtmarkspark vid Vallentunasjön och sträckning av Ormstaån samt vattendom*

Planerade

- *Förprojektering av Nya Lindholmsvägen jämte arkeologisk utredning / förundersökning / utgrävning*
- *Förprojektering av cirkulationsplats för Lindholmsvägen, Nya Lindholmsvägen och Smidesvägen jämte arkeologisk utredning / förundersökning / utgrävning samt etappvis genomförande*
- *Förprojektering av den genomgående lokalgatan i området norr om Angarnsvägen för att fastlägga läget av gatan bl a med hänsyn till svåra lutningsförhållanden*
- *Studie av stationsområdets utformning med infartsparkering, cykelparkering, eventuellt torg över järnvägsövergången mellan gymnasiet och Tunahuset, mera välkomnande sida av Tunahuset mot stationen m m*
- *Trafikbullanalyser för de olika delområdena*
- *Fördjupade riskanalyser för Angarnsvägen och identifierade riskobjekt*
- *Program för konstnärlig utsmyckning i planområdet*
- *Skyltprogram för olika delområden*
- *Program för tillgänglighet, trygghet och belysning i planområdet*
- *Utredning om biograffunktionen bl a i samband med ställningstagande till befintlig byggnad i pågående detaljplanläggning av området norr om Centrumpassagen*

12. Källor, underlag

Kulturminnesvårdsprogram för Vallentuna kommun, 1986

Länsstyrelsen, Trafikbullen och planering II, Stockholm 2004

Stockholms läns museum: Arkeologisk utredning inom vissa områden i centrala Vallentuna. Preliminär rapport, 2004-09-23.

Tyréns, ”Inledande riskanalys för ny bebyggelse i Vallentuna kommun – risker avseende transporter med farligt gods”, 2004-11-19

Vallentuna kommun: Beskrivning av centrala området i Vallentuna, 2002-11-29.

Vallentuna kommun: Riktlinjer för centrala området i Vallentuna, 2003-11-26.

Vallentuna kommun: Trafikplan

Vallentuna kommun, Vallentuna trafikplats, samrådshandling (under utarbetande)

Vallentuna kommun, Översiktsplan 2001 för Vallentuna kommun

Olle Wallin
Samhällsbyggnadschef

Kristina Berglund
Arkitekt SAR/MSA