

Tjänsteutlåtande

Samhällsbyggnadsförvaltningen

Leif Sörensson

Datum 2014-01-10

Dnr KS 2013/0097-214

Till Kommunstyrelsens arbetsutskott

Detaljplan för Rosenkälla Öst, etapp I

Beslutsförslag

Kommunstyrelsens arbetsutskott beslutar

Samhällsbyggnadsförvaltningen får i uppdrag att ställa ut förslag till detaljplan för Rosenkälla Öst, etapp 1, för **granskning**.

Bakgrund

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra utvecklingen av ett nytt handels- och verksamhetsområde invid Rosenkälla trafikplats. Kommunstyrelsen antog 2007-05-28 planprogram för Rosenkälla och gav planuppdrag. Kommunstyrelsen gav ett nytt planuppdrag 2013-04-10. Trafikverkets vägplan för anslutning av området till väg 276 och delar av Rosenkälla trafikplats har nyligen varit ute på samråd. Efter bl a förändringar i vägplanen har områdets disposition förändrats sedan tidigare plansamråd under 2008. Detaljplanen har därför varit ute på förnyat samråd, parallellt med Trafikverkets vägplan. Förslaget till detaljplan omfattar upp till 195 000 m² lokalyta för centrumändamål, handel och kontor mm. För delar av vägnätet förutsätts kommunalt huvudmannaskap. Förslaget bedöms innebära betydande miljöpåverkan varför miljöbedömning genomförs. En miljökonsekvensbeskrivning har upprättats.

Förvaltningens slutsatser

Inkomna skriftliga synpunkter under samrådet har sammanfattats och kommenterats i en samrådsredogörelse. Förändringar av planförslaget redovisas i samrådsredogörelsen.

Bilagor

1. Planförslagets handlingar i form av plankarta med bestämmelser, illustrationsplan, plan- och genomförandebeskrivning, 2014-01-27
2. Samrådsredogörelse 2, 2014-01-27
3. Miljökonsekvensbeskrivning, 2014-01-27
4. Gestaltungsprogram, 2013-06-04



Jan-Olof Friman
Kommundirektör



Sören Karlsson
Tf Samhällsbyggnadschef

DETALJPLAN FÖR
ROSENKÄLLA ÖST, ETAPP 1

ÖSTERÅKERS KOMMUN, STOCKHOLMS LÄN

UPPRÄTTAD DEN 27 JANUARI 2014 PÅ SAMHÄLLSBYGGNADSFÖRVALTNINGEN



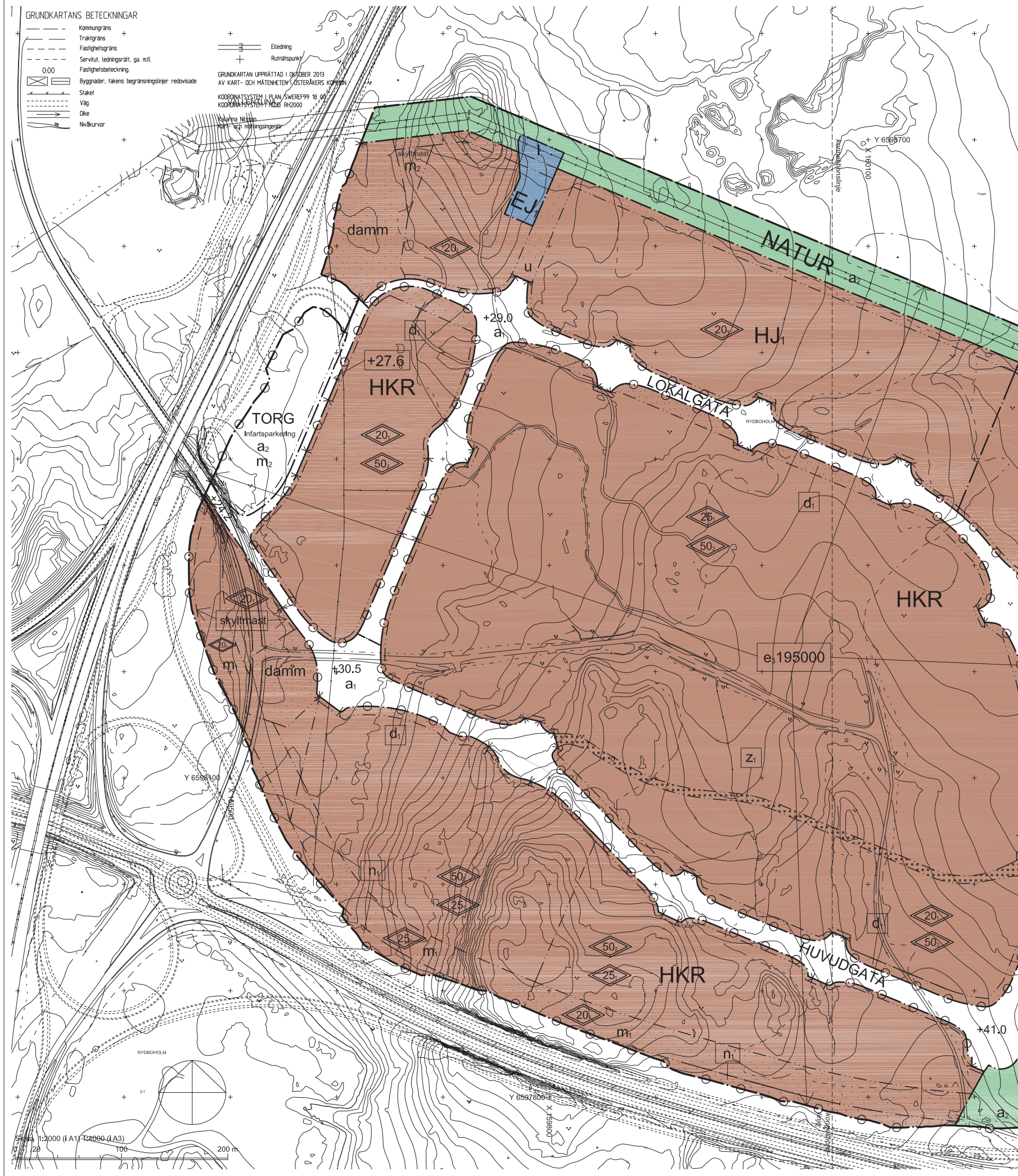
Fågelperspektiv Rosenkälla

TILL DETALJPLANEN HÖR FÖLJANDE HANDLINGAR:

- PLANKARTA MED PLANBESTÄMMELSER
- ILLUSTRATIONSPLAN
- PLAN- OCH GENOMFÖRANDEBESKRIVNING

- GRUNDKARTANS BETECKNINGAR**
- Kommungräns
 - Trakigräns
 - Fastighetsgräns
 - Servitut, ledningsgränt, ga. mfl.
 - Fastighetsbeteckning
 - Byggnader, takens begränsningslinjer redovisade
 - Staket
 - Väg
 - Dike
 - Nivåkurvor

GRUNDKARTAN UPPRÄTTAD I OKTOBER 2013
AV KART- OCH MÄTNHETEN I ÖSTERÅKERS KOMMUN
KOORDINATSYSTEM I PLAN, SWEREF99 18 94
KOORDINATSTÄNK I PLAN, R42000



PLANKARTA MED BESTÄMMELSER

Till detaljplanen hör förutom denna plankarta med bestämmelser:
- Illustrationsplan
- Plan- och genomförandebeskrivning

PLANBESTÄMMELSER

Följande gäller inom områden med nedanstående beteckningar. Endast angiven användning och utformning är tillåten. Bestämmelser utan beteckning gäller inom hela planområdet.

- GRÄNSER**
- Planområdesgräns
 - Användningsgräns
 - Egenskapsgräns
 - Administrativ gräns

ANVÄNDNING AV MARK OCH VATTEN
Ehätstation får inrymmas inom kvartersmark

- Allmänna platser**
- LOKALGATA: Lokaltrafik
 - HUVUDGATA: Trafik mellan områden
 - PARK: Anlagd park
 - NATUR: Naturområde, mindre byggnader om max 30 kvm får uppföras
 - TORG: Gångtrafik, handel, kollektivtrafik och publik verksamhet

- Kvartersmark**
- ER: Tekniska anläggningar, kultur och fritid
 - HLR: Handel, odling, kultur och fritid
 - HKR: Handel, kontor, kultur och fritid
 - HJLR: Handel, lager, ej störande industri, odling, kultur och fritid
 - HJ: Handel, lager och ej störande industri
 - GH: Fordonsservice och handel
 - HJL: Handel, lager, ej störande industri och odling
 - EJ: Tekniska anläggningar, verksamheter och ej störande industri
 - HLNR: Handel, odling, friluftsliv, kultur och fritid

- UTFORMNING AV ALLMÄNNA PLATSER**
- +0.0: Föreskriven höjd över nollplanet
 - bro: Vägbro
 - infartsparkering: Infartsparkering skall finnas
 - skyllmast: En skyllmast får uppföras till en högsta höjd av 45 meter över omgivande mark

- BEGRÄNSNINGAR AV MARKENS BEBYGGANDE**
- Marken får inte bebyggas
 - l: Marken skall vara tillgänglig för allmän luftledning
 - u: Marken skall vara tillgänglig för allmänna underjordiska ledningar
 - z: Marken skall vara tillgänglig för allmän busstrafik
 - Marken får byggas över med körbart bjälklag samt skärmtak

- UTNYTTJANDEGRAD/FASTIGHETSINDELNING**
- Transparenta väderskydd omfattas inte av angiven bruttoarea (BTA)
- e,000: Största bruttoarea (BTA) i m² ovan mark
 - e,000: Största totala byggnadsarea (BYA) i m² per byggnad
 - e,000: Största sammanlagda bruttoarea i m² ovan mark exklusive garage och tekniska utrymmen

- PLACERING, UTFORMNING, UTFÖRANDE**
- ☒: Högsta nockhöjd i meter ovan mark
 - ☒: Högsta totalhöjd i meter ovan mark. Den angivna höjden tillåts enbart för byggnader med transparenta väderskydd
 - skyllmast: En (1) skyllmast får uppföras till en högsta höjd av 45 meter över omgivande mark

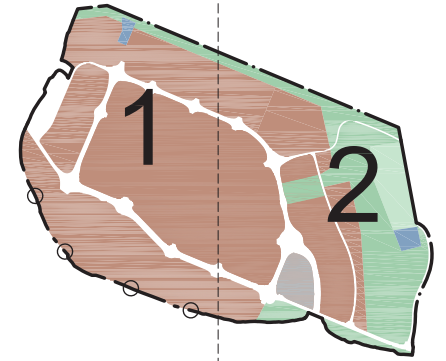
- MARKENS ANORDNANDE (utformning av kvartersmark)**
- Dagvatten ska infiltreras och/eller avledas till fördröjningsmagasin eller dagvattendamm inom kvartersmarken. Minst 5 % av parkeringsytorna ska utformas för infiltrering av dagvatten.
- d: Marken skall vara tillgänglig för dagvattenanläggning
 - n: Vegetationszon skall finnas
 - dam: Dagvattendamm skall finnas



- Utfart, stängsel
- ☒: Körbar utfart får inte anordnas
- STÖRNINGSSKYDD**
- m: Fasader ska utföras i material av lägst yttskikt-klass B-s1, d0
 - m: Fasader ska utföras i material av lägst yttskikt-klass B-s1, d0 samt i lägst brandteknisk klass E30
- ADMINISTRATIVA BESTÄMMELSER**
- a: Kommunen är huvudman för allmän plats
 - a: Kommunen är inte huvudman för allmän plats
- Genomförandetiden är 10 år från den dag planen vinner laga kraft
- ILLUSTRATION**
- : Illustrationslinje



ORIENTERINGSBILD



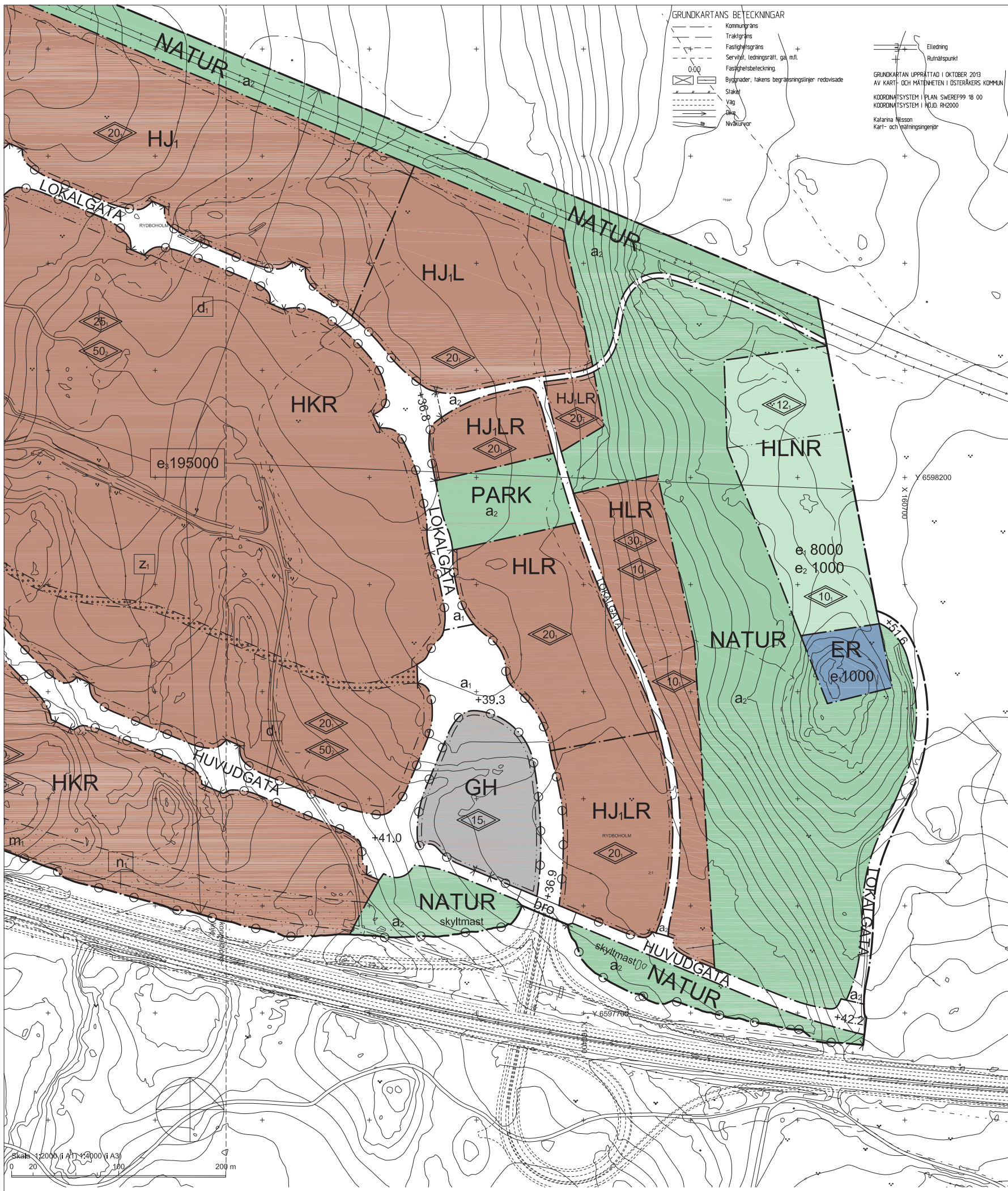
KARTBLADSIKDELNING

GRANSKNINGSHANDLING

Detaljplan för
Rosenkälla Öst, etapp 1
Österåkers kommun, Stockholms län
Upprättad den 27 januari 2014, enligt PBL (2010:900)

blad 1 (2)

Lars Barrefelt Stadsarkitekt	Jonas Carlsson Planarkitekt	Joe Lindström Arkitekt
Antagande	Laga kraft	Genomförandetid slutar
Plan nr		
Beslutsdatum		
Instans	KF	



GRUNDKARTANS BETECKNINGAR
 Kommungräns
 Traktersgräns
 Fastighetsgräns
 Servitut, ledningsgränt, gas m.fl.
 Fastighetsbeteckning
 Byggnader, takens begränsningslinjer redovisade
 Slakst
 Yag
 Dik
 Nvåkurvor

GRUNDKARTAN UPPRÄTTAD I OKTOBER 2013
 AV KART- OCH MÄTNHETEN I ÖSTERÅKER KOMMUN
 KOORDINATSYSTEM I PLAN: SWEREF99 18 00
 KOORDINATSYSTEM I HÖJD: RH2000
 Katarina Nilsson
 Kart- och mätningssjönör

PLANKARTA MED BESTÄMMELSER
 Till detaljplanen hör förutom denna plankarta med bestämmelser:
 - Illustrationsplan
 - Plan- och genomförandebeskrivning

PLANBESTÄMMELSER

Följande gäller inom områden med nedanstående beteckningar. Endast angiven användning och utformning är tillåten. Bestämmelser utan beteckning gäller inom hela planområdet.

- GRÄNSER**
- Planområdesgräns
 - Användningsgräns
 - Egenskapsgräns
 - Administrativ gräns

ANVÄNDNING AV MARK OCH VATTEN

Elnätsstation får inrymmas inom kvartersmark

- Allmänna platser**
- LOKALGATA: Lokaltrafik
 - HUVUDGATA: Trafik mellan områden
 - PARK: Anlagd park
 - NATUR: Naturområde, mindre byggnader om max 30 kvm får uppföras
 - TORG: Gångtrafik, handel, kollektivtrafik och publik verksamhet

- Kvartersmark**
- ER: Tekniska anläggningar, kultur och fritid
 - HLR: Handel, odling, kultur och fritid
 - HKR: Handel, kontor, kultur och fritid
 - HJLR: Handel, lager, ej störande industri, odling, kultur och fritid
 - HJ: Handel, lager och ej störande industri
 - GH: Fordonsservice och handel
 - HJL: Handel, lager, ej störande industri och odling
 - EJ: Tekniska anläggningar, verksamheter och ej störande industri
 - HLNR: Handel, odling, friluftsliv, kultur och fritid

- UTFORMNING AV ALLMÄNNA PLATSER**
- +0.0: Föreskriven höjd över nollplanet
 - bro: Vägbro
 - infartsparkering: Infartsparkering skall finnas
 - skyltmast: En skyltmast får uppföras till en högsta höjd av 45 meter över omgivande mark

- BEGRÄNSNINGAR AV MARKENS BEBYGGANDE**
- i: Marken får inte bebyggas
 - u: Marken skall vara tillgänglig för allmän luftledning
 - z₁: Marken skall vara tillgänglig för allmänna underjordiska ledningar
 - z₂: Marken skall vara tillgänglig för allmän busstrafik
 - z₃: Marken får byggas över med körbart bjälklag samt skärmtak

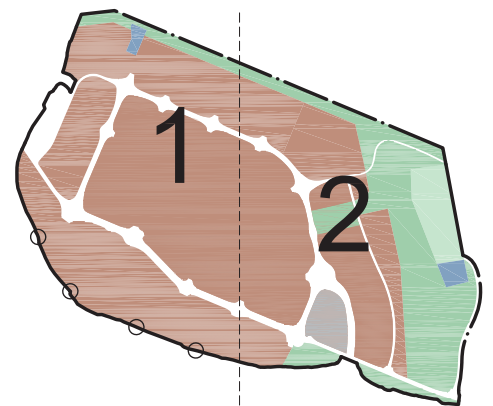
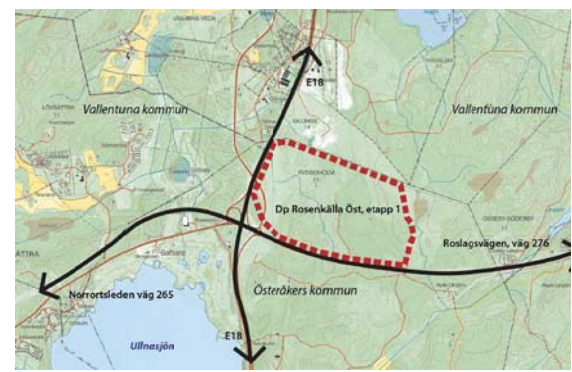
- UTNYTTJANDEGRAD/FASTIGHETSINDELNING**
- Transparenta väderskydd omfattas inte av angiven bruttoarea (BTA)
- e_{0.00}: Största bruttoarea (BTA) i m² ovan mark
 - e_{0.00}: Största totala byggnadsarea (BYA) i m² per byggnad
 - e_{0.00}: Största sammanlagda bruttoarea i m² ovan mark exklusive garage och tekniska utrymmen

- PLACERING, UTFORMNING, UTFÖRANDE**
- ◊: Högsta nockhöjd i meter ovan mark
 - ◊: Högsta totalhöjd i meter ovan mark. Den angivna höjden tillåts enbart för byggnader med transparenta väderskydd
 - skyltmast: En (1) skyltmast får uppföras till en högsta höjd av 45 meter över omgivande mark

- MARKENS ANORDNANDE (utformning av kvartersmark)**
- Dagvatten ska infiltreras och/eller avledas till fördröjningsmagasin eller dagvattendamm inom kvartersmarken. Minst 5% av parkeringsytorna ska utformas för infiltrering av dagvatten.
- d₁: Marken skall vara tillgänglig för dagvattenanläggning
 - n₁: Vegetationszon skall finnas
 - damm: Dagvattendamm skall finnas



- Utfart, stängsel**
- ↔: Körbar utfart får inte anordnas
- STÖRNINGSKYDD**
- m₁: Fasader ska utföras i material av lägst ytskiktssklass B-s1, d0
 - m₂: Fasader ska utföras i material av lägst ytskiktssklass B-s1, d0 samt i lägst brandteknisk klass E30
- ADMINISTRATIVA BESTÄMMELSER**
- a₁: Kommunen är huvudman för allmän plats
 - a₂: Kommunen är inte huvudman för allmän plats
- Genomförandetiden är 10 år från den dag planen vinner laga kraft
- ILLUSTRATION**
- : Illustrationslinje



GRANSKNINGSHANDLING




Detaljplan för
Rosenkälla Öst, etapp 1
 Österåkers kommun, Stockholms län
 Upprättad den 27 januari 2014, enligt PBL (2010:900)

Lars Barrefelt Stadsarkitekt	Jonas Carlsson Planarkitekt	Joe Lindström Arkitekt
Antagande	Laga kraft	Genomförandetid slutar
Plan nr		
Beslutsdatum		
Instans	KF	

ILLUSTRATIONSPLAN

Till detaljplanen hör förutom denna illustrationsplan
 - Plankarta
 - Plan- och genomförandebeskrivning

FÖRKLARINGAR

-  Planområdesgräns
-  Användningsgräns
-  Alternativ placering av byggnader


GRANSKNINGSHANDLING

Detaljplan för
Rosenkälla Öst, etapp 1
 Österåkers kommun, Stockholms län
 Upprättad den 27 jan 2014, enligt PBL (2010:900)

Lars Barrefelt Stadsarkitekt	Jonas Carlsson Planarkitekt	Joe Lindström Arkitekt
Beslutsdatum	Antagande	Laga kraft
Instans	KF	Genomförandeföretag
		Plan nr

Skala 1:2500 (i A1) 1:5000 (i A3)
 0 20 100 200 m



Detaljplan för **ROSENKÄLLA ÖST, ETAPP 1** Österåkers kommun, Stockholms län

PLAN- OCH GENOMFÖRANDEBESKRIVNING

Plan- och bygglagen (2010:900), som trädde i kraft 2 maj 2011, har tillämpats vid framtagandet av detaljplanen. Detaljplanen hanteras med normalt planförfarande.

HANDLINGAR

Till planförslaget hörande handlingar:

Plankarta med planbestämmelser
Illustrationsplan
Plan- och genomförandebeskrivning

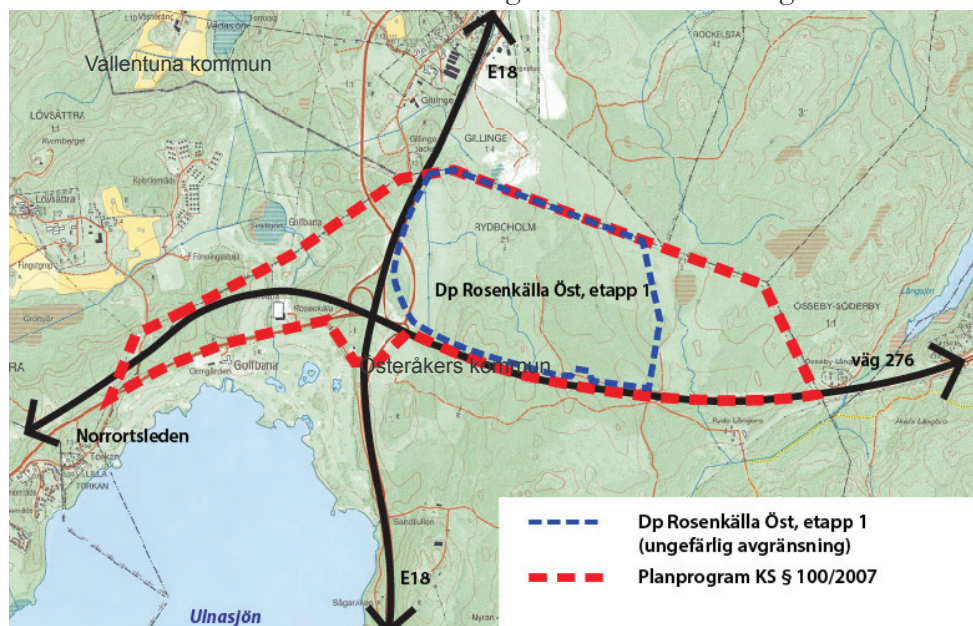
PLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG

Detaljplaneläggningen av Rosenkälla Öst, etapp 1, syftar till att möjliggöra en etablering av handel, upplevelser, kontor samt verksamheter av icke störande karaktär. Området nås från väg 276 via den planerade trafikplats "Handel". Etapp 1 möjliggör uppskattningsvis ca 195 000 kvm BTA och ca 2-3000 nya arbetstillfällen. En första deletapp beräknas omfatta ca 100 000 kvm BTA.

PLANDATA

Lägesbestämning

Planområdet för Rosenkälla Öst, etapp 1, ligger i nordvästra delen av Österåkers kommun. Planområdet gränsar i väster till E18 och i norr och i öster till kommungränsen mot Vallentuna kommun. I söder avgränsas området av väg 276.



Planområdets läge

Areal

Arealen för aktuellt detaljplaneområde uppgår till ca 87 ha. Planområdets avgränsning är gjord med hänsyn till lämplig etappindelning som också utgår från bedömning av lämplig omfattning för att få ett tillräckligt brett innehåll i etableringen från start.

Markägoförhållanden

Planområdet ligger inom fastigheten Rydboholm 2:1 som är privatägd.

TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

Översiktsplan

Rosenkälla nämns i gällande översiktsplan från 2006 som ett utredningsområde där planeringen inte är så långt framskriden. Översiktsplanen anger att planområdet är avsett som ett område för utrymmeskrävande verksamheter och sällanköpshandel. Området kan ses som en del av E18-stråket norr om Täby/Arninge och är intressant för utbyggnad efter att Norrortsleden färdigställts och kommunikationsläget starkt förbättrats.

Planprogram för Rosenkälla

För hela Rosenkälla finns ett planprogram godkänt 2007-05-28 av kommunstyrelsen vilket ska ligga till grund för fortsatt planering. Programmet behandlar samtliga utbyggnadsetapper (detaljplaneområden) inom Rosenkälla. Etapperna behandlas inte i detalj, men planprogrammet anger allmänna riktlinjer vilka ska tillgodoses i kommande detaljplanearbete. I ett tidigare planprogram för "Rosenkällaområdet med utblick mot Rydbo-Ullna-Rosenkälla" som godkändes av Kommunstyrelsen 2001-02-01 angavs motsvarande användning för det aktuella planområdet.

Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen (RUF5)

I RUF5 2010 nämns att det saknas verksamhetsområden för varuförsörjning i nordöstra Stockholmsregionen och att Rosenkälla/Gillinge kan utvecklas för detta ändamål och annan transportintensiv verksamhet. Området skulle också kunna utvecklas som stöd- och utvecklingspunkt för nordostsektorns varuförsörjning.

I den regionplanering som TMR bedriver har den mest lämpliga och sannolika markanvändningen i Rosenkälla beskrivits olika. Delrapporten Regionala stadskärnor (2009) utreder handels utveckling. Här beskrivs Rosenkälla som planerat handelsområde som en del av Täby C-Arninge på grund av att området starkt påverkar kärnan och kommer växa samman med den. Följande går att läsa:

"I Rosenkälla, med totala utbyggnadsplaner på över 200 000 m², kan mycket väl delar av handelsområdet komma att uppföras som ett shoppingcentrum. Hur snabbt denna process kommer att gå beror inte bara på konsumtionstillväxten, utan som nämnts också på om det byggs bostäder och arbetsplatser i och kring handeln och om det finns bra allmänna kommunikationer. /.../ Att en kraftig utbyggnad av volymhandeln kommer ske i Arninge-Rosenkälla bedöms som ganska säkert, eftersom Nordostsektorn nu har den minst utbyggda volymhandeln i förhållande till efterfrågan."

Stockholm Nordost

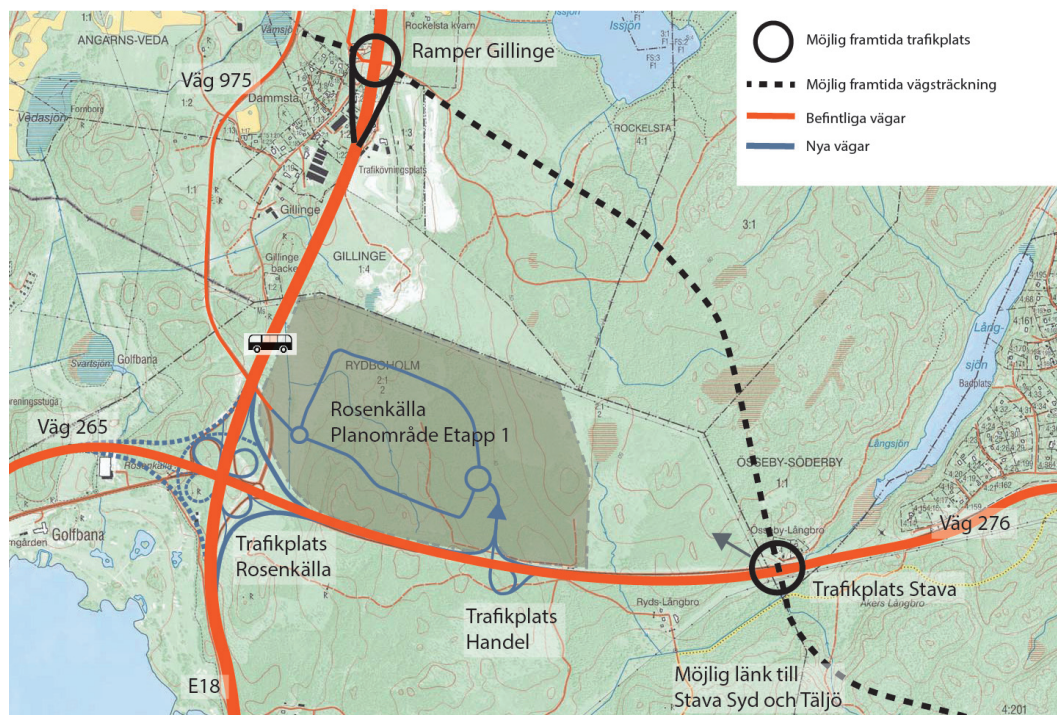
Stockholm Nordost består av kommunerna Danderyd, Norrtälje, Täby, Vallentuna, Vaxholm och Österåker. Den gemensamma visionen för 2010-2040 är antagen av kommunstyrelse och kommunfullmäktige i respektive kommun. I visionen beskrivs även de enskilda kommunernas inriktning för den gemensamma framtiden.

I visionen ser man att regionkärnan Täby C-Arninge kan erbjuda ett utbud av god kollektivtrafik, bostäder, arbetsplatser, mötesplatser och möjligheter till näringslivetableringar. Regionkärnan kan ge goda möjligheter till resurseffektiva infrastrukturlösningar. För Österåkers kommun kan effektiva transporter utvecklas genom bl a förbättrade västliga förbindelser för ökad regional tillgänglighet, väg 276 och dess anslutningar till angränsande kommuner får förbättrad kapacitet för att kunna möta befolkningsutvecklingen. Detta förutsätter successiva investeringar och inkluderar buss-, gång- och cykeltrafik.

Som en del av denna vision att utveckla nordostsektorn kommer Österåker utveckla flera nya arbetsplatsområden med inriktning mot båtnäring och lätt industri, inklusive den regionala handelsetableringen vid Rosenkälla.

Detaljplaner, områdesbestämmelser och förordnanden

Planområdet ligger inom fastigheten Rydboholm 2:1, Rydboholms gård. Området har sedan flera hundra år varit del av ett storgodslandskap. Planområdet är inte tidigare detaljplanelagt, men har med ungefär samma avgränsning varit föremål för plansamråd under 2008. Planarbetet avbröts tillfälligt då Trafikverkets prognoser förändrades.



Översiktlig trafikstruktur

Förstudie för Rosenkälla trafikplats

Som ett led i planarbetet för Rosenkälla handelsområde har dåvarande Vägverket Region Stockholm genomfört en förstudie (beslutshandling 2010) för väg E18 och 276 vid Rosenkälla. Syftet med förstudien var bland annat att översiktligt beskriva befintliga förhållanden och förutsättningar för vägnätet i anslutning till handelsområdet, att beskriva vilka konsekvenser handelsområdet kommer att få på det närliggande vägnätet idag och i framtiden samt att ta fram förslag till anslutningspunkter för handelsområdet.

Vägplan för E18 och väg 276

Trafikverket upprättar parallellt med detaljplanen en vägplan benämnd *"E18 och väg 276, ombyggnad av trafikplats Rosenkälla och ny trafikplats väg 276"*. Arbetet med att ta fram vägplan för etapp 1 pågår och förutsätts gå vidare för fastställande i början av 2015.

Riksintressen

Rosenkälla trafikplats samt E 18 utgör riksintresse enligt 3 kap 6 § Miljöbalken. I övrigt finns inga riksintressen inom planområdet.

Behovsbedömning avseende betydande miljöpåverkan

Översiktlig miljökonsekvensbeskrivning för planprogrammet

En översiktlig miljökonsekvensbeskrivning (MKB) har tagits fram för programmet för Rosenkälla. Programmet anger förutsättningar för en ny handelsplats som kommer att byggas ut under flera års tid och därför kommer att indelas i flera detaljplaner. Program-MKB:n syftar till att ta ett helhetsgrepp kring handletableringens miljökonsekvenser och inbegriper därför hela programområdet.

I samband med programsamrådet gavs Länsstyrelsen tillfälle att yttra sig över behovsbedömningen och avgränsningen av MKB:n. Programmets sammantagna miljökonsekvenser innebär att programmet samt efterföljande detaljplaner sammantaget antas medföra betydande miljöpåverkan. De miljöaspekter som vid samrådet bedömdes relevanta att konsekvensbedöma har i huvudsak utretts i MKB:n för hela programområdet. I den översiktliga MKB:n finns en preliminär avgränsning av de miljöaspekter som bedöms behöva studeras vidare med hänsyn till detaljplanens specifika förutsättningar. Dessa är naturmiljö, vattenverksamhet, risk och säkerhet samt luftföroreningar.

Miljökonsekvensbeskrivning för detaljplanen

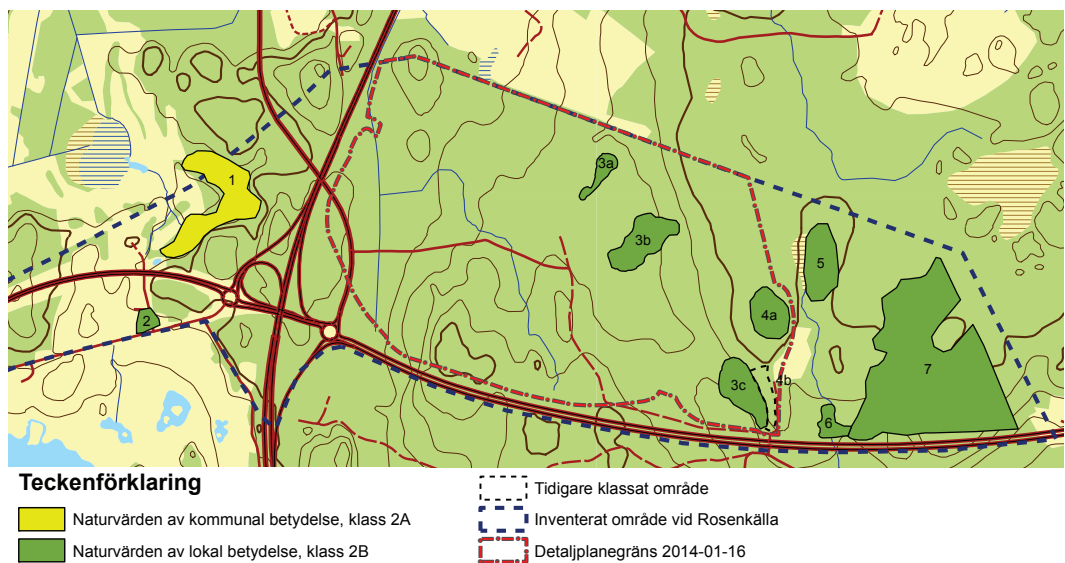
En ny MKB har upprättats för detaljplanen. Det nya bebyggelseförslaget skiljer sig något från tidigare framtaget underlag för planprogram och tidigare redovisat samrådsförslag. Detta, tillsammans med delvis förändrade förutsättningar i planerad infrastruktur, innebär att avgränsning och konsekvensbeskrivning anpassats. De aspekter som bedömts vara betydande är naturmiljö, vatten, risk och säkerhet samt regional grönstruktur och regionala trafikkonsekvenser. De aspekter som inte bedöms vara betydande, men som ändå beskrivs är landskap, rekreation och friluftsliv, kulturmiljö, luftkvalitet, buller samt hushållning med resurser. En samlad bedömning beskrivs i avsnittet *Samlad bedömning från MKB*.

FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR

Naturmiljö

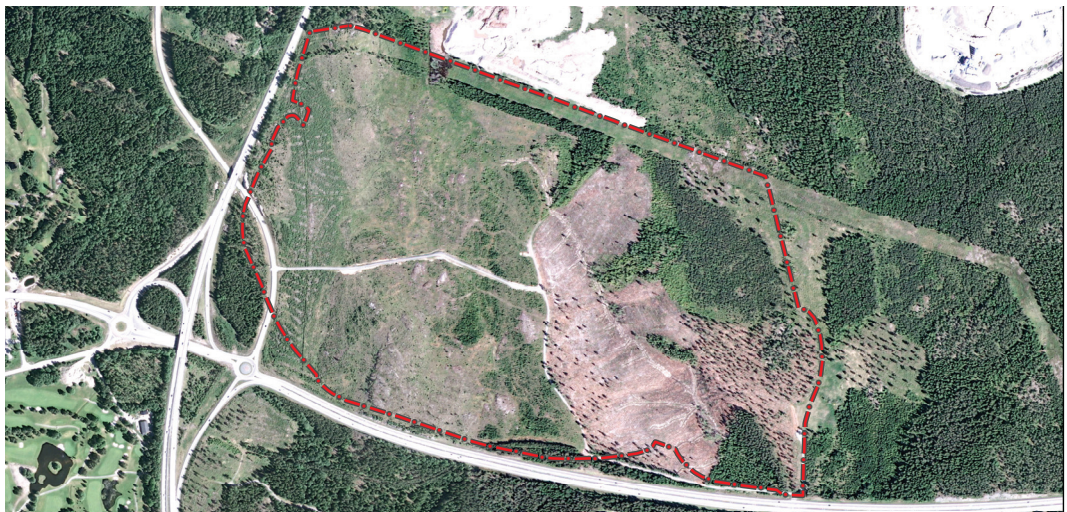
Mark och vegetation

Detaljplaneområdet utgörs idag av skogsmark. Det har pågått ett intensivt skogsbruk i området och planområdet består till stor del av kalhyggen. Under programarbetet har en naturinventering genomförts vilken har identifierat områden av kommunalt och lokalt intresse. Naturinventeringen har kompletterats i samband med detaljplanarbetet, bl.a med avseende på spridningsanalys. Etapp 1 berör delvis områden med sumpblandskog och barrskog som är utpekade med kommunalt intresse.



Naturvärden (planområdet och programområdet ungefärligt markerat). Källa: Ekologigruppen

Planens genomförande kan innebära att brytning genomförs av bergmassor inom planområdet enligt beviljad brytningsplan. Planen förutsätter markberedning inom stora delar av planområdet med anläggande av nya höjder varvid stora delar av områdets befintliga naturmark kommer att försvinna.



Ortofoto med planområdet ungefärligt markerat. Källa: Lantmäteriet (2011)

Geologi och grundvattenförhållanden

Planområdet är kuperat med högre liggande delar i söder och i öster där berggrunden är synlig eller nära markytan under ett moränjordtäcke. Moränen utgörs främst av silt med viss förekomst av sand och block. Mäktigheten bedöms vara från mindre än en meter i höjdområdena till ca tio meter i sluttningarna ner mot den lägre liggande terrängen. Den lågläntare delen av området mot väster är delvis täckt av organiska jordar så som torv och gyttja medan övriga delar täcks av lerjord eller silt (som är en ytterst finkornig jordart). Torvens mäktighet bedöms uppgå till tre meter och leran till fyra meter och underlagras av morän som vilar på bergets överyta. Lerans odränerade skjuvhållfasthet bedöms vara låg.

Nederbörd som inte avdunstar eller tas upp av vegetationen bildar grundvatten inom de delar där markytan har kapacitet att infiltrera vattnet. Infiltrationskapacitet finns inom de höglänta delarna med moränjord vid markytan. Inom torvområdet och delarna med lerjord eller silt sker avrinningen i markytans jordlager och vidare till de diken som finns inom området.

Inom delarna med torv eller lera/silt kan det därmed förekomma två grundvattenmagasin. Ett grundvattenmagasin (markvattenmagasin) i det översta marklagret, med vattentransport i sprickor, rotkanaler etc. och ett grundvattenmagasin i underlagrande moränjord eller i ytliga sprickor i berggrunden. Båda magasinerna bedöms ha en hög grundvattennivå och det undre moränjordsmagasinet kan periodvis ha en så kallad artesisk nivå vilket innebär en trycknivå över markytan.

Den bergbetingade höjdryggen i söder och öster utgör en vattendelare för grundvattenflödet som till stor del bedöms gå mot nordväst inom planområdet mot Angarnsjöängarna.

Det finns lagstiftade miljö kvalitetsnormer (krav) för grundvatten med avseende på kemisk och kvantitativ status. Dessa gäller enbart för, av vattenmyndigheterna, utpekade grundvattenförekomster. Inom planområdet finns inga sådana grundvattenförekomster.

Grundläggning

Nedan ges en kortfattad redogörelse av grundläggningsprinciperna för planerade byggnader.

Berg och morän i dagen. Byggnader grundläggs med plattor på morän, berg eller på packad fyllning. Lokalt kan viss urgrävning av lös jord (lera, silt) behövas, alternativt utförs plintar till morän eller berg.

Organisk jord och lera. Organiskt material skiftas ut. Byggnader grundläggs med spetsburna pålar och fribärande golv. Fyllning under byggnader utförs med pålningsbara massor. Alternativt grundläggs byggnader med plattor efter att urgrävning av all organisk jord och lera skett och att man återfyllt med packad sprängsten.

Markförstärkningsåtgärder

För att reducera framtida marksättningar och för att erhålla tillräcklig stabilitet för gator, parkeringsytor, VA m.m., krävs omfattande markförstärkningsåtgärder i området med organisk jord och lera.

Förorenad mark

Inom detaljplaneområdet finns inga kända markföroreningar.

Radon

Radonmätning är inte utförd, men kan komma att krävas vid bygglovsansökan.

Fornlämningar

En arkeologisk utredning har genomförts av Arkeologikonsult under maj 2007 vilken utpekat en möjlig fornlämning inom planområdet. Länsstyrelsen har sedan dess tagit ställning till objektet och slutligt avfört det. Om det under byggnation eller markarbeten påträffas misstänkta fornlämningar ska detta anmälas till Riksantikvarieämbetet.

Landskapsbild

Marken inom planområdet är helt obebyggd och till liten del täckt av barr- och blandskog. Av skogsmarken utgör en liten del strövvänlig skog och i övrigt finns stora arealer kalhygge och tät ungskog. Kuperade partier med bergsknallar förekommer. Planområdet är svårtillgängligt p.g.a. de stora trafiklederna och en betydande del av skogsmarkerna är bullerstörda och rekreativvärdena bedöms därmed vara begränsade. Planområdet domineras visuellt av de omkringliggande trafiklederna E18 och väg 276 samt Trafikplats Rosenkälla. Landskapet är relativt kuperat med en lågpunkt på ca +27 och högsta höjder på drygt +50. Höjdryggen i områdets östra kant ("Skogsparken") är den mest utmärkande, även om kullarna i sydväst och nordväst också är rumsskapande. Marken är obebyggd och till stora delar öppen på grund av ett några år gammalt kalhygge. Längs kanterna finns viss sparat äldre vegetation, främst tall. I områdets norra kant löper en kraftledningsgata.

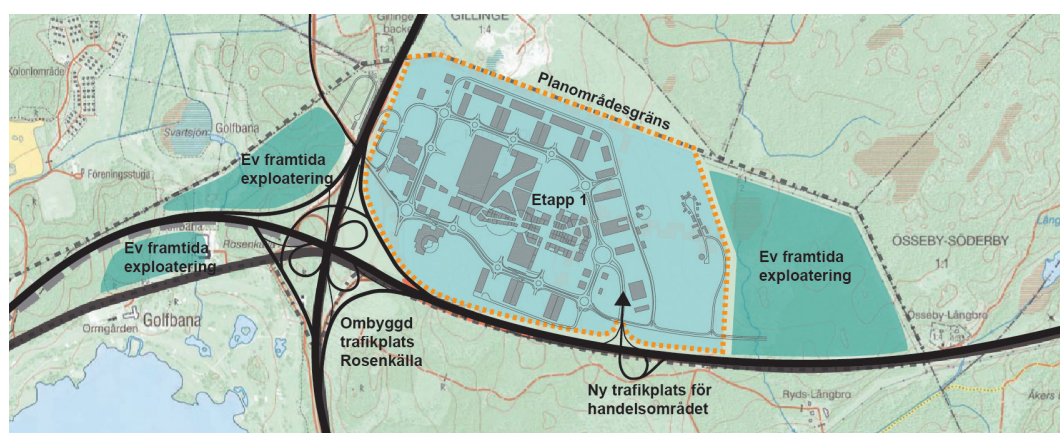
I detaljplanen är inte byggnadernas lägen och volymer låsta. Men strukturen som föreslås utgörs av större parkeringsytor, en begränsad andel bebyggd mark och byggnader i varierad höjd. Karaktärsskapande byggnadsvolymer föreslås finnas, exempelvis i form av de transparenta väderskydden. Planområdet upptar ett stort landskapsområde och medför därmed stora förändringar för hela landskapskaraktären. Området förvandlas från att ha varit ett omfattande och trivialt skogsbruksområde till att bli ett intensivt och iögonfallande område, som påkallar förbipasserandes uppmärksamhet. Den tidigare obebyggda marken blir en del av den perifera stadsbygden. Landskapsbildningen kommer att präglas av den storskaliga bebyggelsen, med tillhörande element, såsom vägar, rondeller, belysning, skyltar och nya grönområden.

På avstånd påverkas inte landskapsbildningen lika tydligt, eftersom stora delar av planområdet ligger i en sänka. De högsta byggnadsdelarna som detaljplanen medger kan komma upp strax över trädtopparna på kullarna.

Planförslaget

Idag finns ingen bebyggelse inom området. Detaljplanen ger förutsättningar att uppföra byggnader för främst handel men även inslag av tex kultur, upplevelser och fritid. Planen möjliggör också etablering av kontor samt verksamheter, dessa är då främst av icke störande karaktär. Etapp 1, dvs detaljplanen, vars avgränsning har ändrats sedan programskedet, föreslås möjliggöra en utbyggnad på ca 195.000 m² BTA.

Ett blandat innehåll är en viktig del för att skapa ett attraktivt handelsområde. För att få människor att besöka och stanna kvar på platsen behövs trevliga och upplevelserika miljöer, parkstråk, torg och platser för möten.



Ungefärligt planområde med avgränsning för etapp 1.



Illustrationsplan

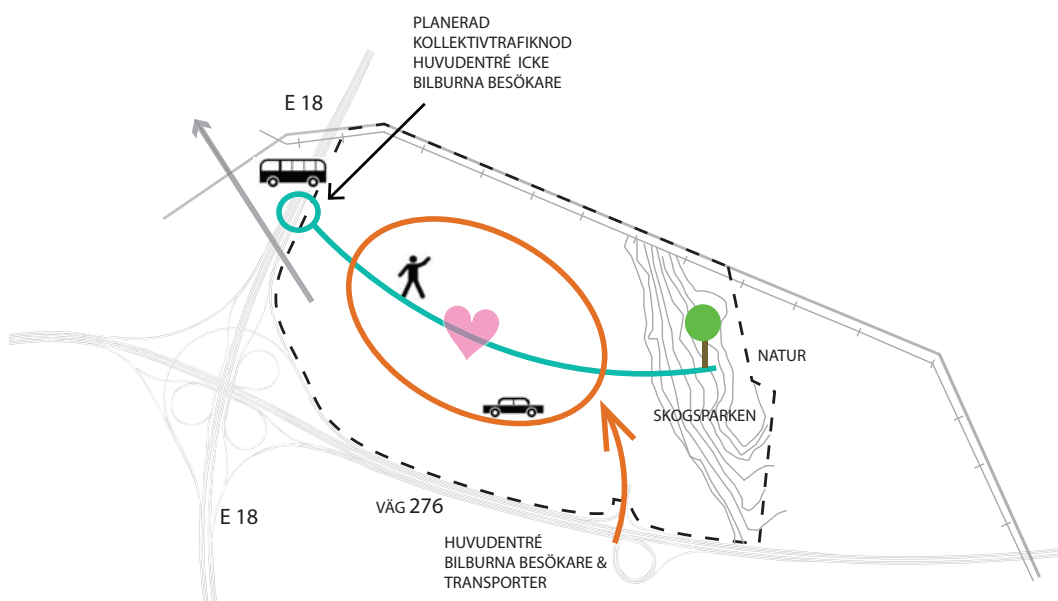
Bebyggelsestruktur och utformning

Det övergripande målet med planstrukturen är att utnyttja områdets förutsättningar, att området blir lättorienterat med god trafikkapacitet samt att området får en varierad och god gestaltning utan tydliga baksidor. Området karakteriseras av storskaliga grepp och annonserar sig mot E18 och väg 276.


Genom att bevara höjdryggen och dess grönska i områdets östra del bevaras också många av de värden som finns i området. Grönområdet på höjden ska utvecklas och göras lättillgängligt och upplevelsevärt för besökare.


En effektiv markanvändning och en tät bebyggelse eftersträvas vilket ger delar av området en mer stadsligt karaktär. Detta skapar en tilltalande skala för människor att röra sig genom. En grundstruktur som möjliggör kvartersbildning ska också bidra till en utveckling mot stadsstruktur.

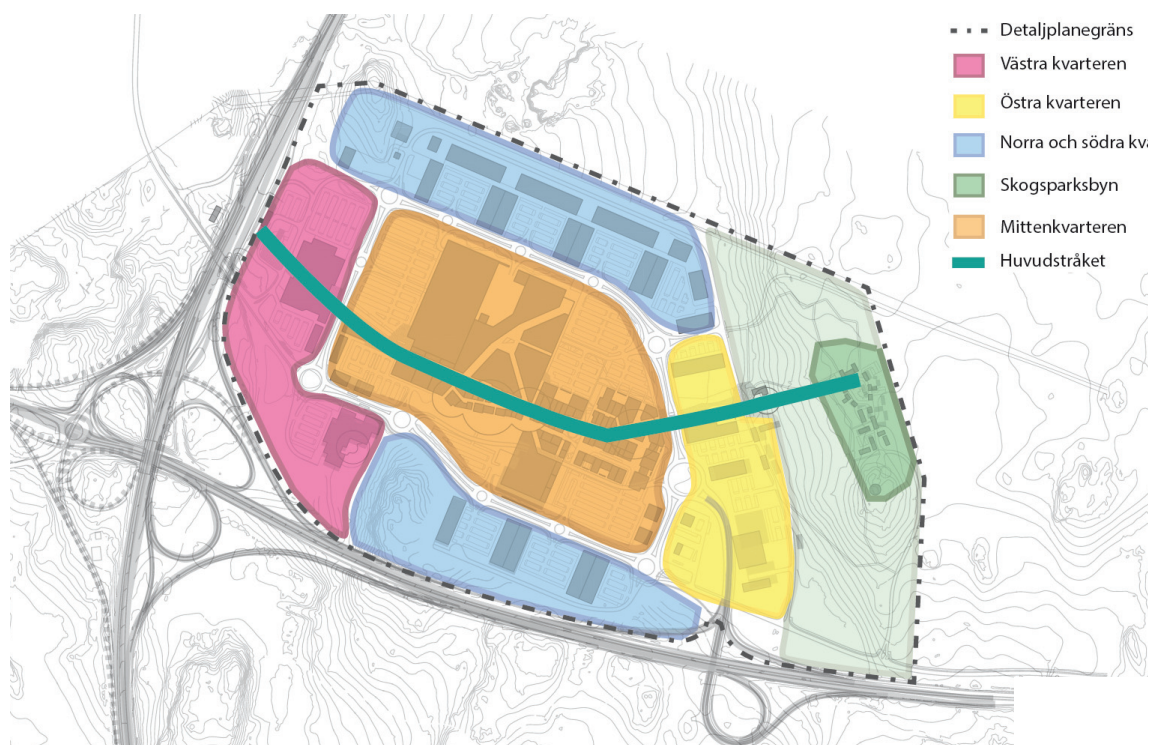
Bebyggelsens totalhöjd begränsas i planen. De transparenta väderskydd som föreslås blir synliga och annonserar området. För dessa medges en högre totalhöjd om upp till 50 meter över omgivande gator.



Områdesdisposition

 **Ringvägen.** Planstrukturen byggs upp kring en central ringväg som går i en cirkelrörelse runt området och som med sin utformning utgör en tydlig gata för att nå de olika delarna. Möjligheten till cirkulation förenklar orienterbarheten och tar bort känslan av återvändsgränder. Entrén till området från väg 276 ska ha en tydlig och stark gestaltning. Vägen kopplad till entrén leder in i området via en stor cirkulationsplats där gestaltningen ska ge en bild av områdets karaktär.

 **Huvudstråket.** Tvärs genom området från kollektivtrafiknoden vid E18 till skogsparken i öster kommer ett trevligt och tillgängligt stråk för främst fotgängare finnas. I anslutning till detta stråk kommer omsorgsfullt gestaltade karaktärsbyggnader ligga.



Bebyggelsestruktur

Mittenkvarteret. Detta kvarter präglas av en stor variation på stadsrum och byggnadsvolym. Större husvolym (större handelsaktörer och galleria) placeras i ytterkant mot ringvägen varvat med parkeringsgårdar. Byggnadsstrukturen mot kvarterets mitt och Huvudstråket har som kontrast en uppbruten småstadskaraktär med gågator och torg. En del av denna struktur föreslås vara klimatskyddad.

Västra kvarteret. Den västra och sydvästra delen har ett exponerat läge mot E18 och närhet till kollektivtrafik. Här planeras en kollektivtrafiknod och större byggnader av mer iögonfallande karaktär.

Norra och södra kvarteren. I områdena norr och söder om mittenkvarteret består byggnaderna till övervägande del av större volymer för sällanköpsvaror och verksamheter. Dessa placeras i kvartersstruktur med byggnader så nära vägen som möjligt för att skapa ett tätare gaturum och bryta upp de stora parkeringsytorna.

Östra kvarteret. De kvarter i öster som med sitt exponerade läge mot infarten lämpar sig för handel nås via en lokalgata med två anslutningar till ringvägen. Här är bebyggelsen anpassad till höjdryggen så att siktlinjer mot skogsparken från övriga området är möjliga.

Skogsparken. På höjdryggen i öster kommer viss bebyggelse placeras för att levandegöra området med målpunkter och innehåll. Ett vattentorn möjliggörs på toppen som kan fungera som landmärke för området och innehålla utsiktsmöjlighet.

Gestaltungsprinciper

Huvuddragen för gestaltningen inom området beskrivs nedan. I tillhörande gestaltungsprogram till detaljplanen beskrivs gestaltungsprinciperna mer i detalj.

Karaktär

Arkitekturen i Rosenkälla ska karakteriseras av variation i gestaltning och skalor. De centrala butiksstråken ska ha en småstadskänsla och inbjuda till flanerande. Längs det genomgående Huvudstråket hålls skalan nere mot butiksgatan medan volymerna tillåts vara större mot ringvägen.

I området kommer finnas ett antal byggnader med mer publik verksamhet som kommer ha ett karaktärsstarkt formspråk och vara en del av Rosenkällas ansikte utåt. Större byggnadsvolymer med uppglasade, tydliga och välkomnande entreér placeras främst i områdets yttre kvarter. I området ska sociala mötesplatser finnas, ytorna ska vara skyddade, trygga och omsorgsfullt utformade.

Arbetet med landskapet ska integreras med gestaltningen av arkitektur och andra teknikområden, så att området tydligt hålls samman och får en enhetlig karaktär som knyter ihop byggnader med utemiljön.

En central målsättning i arbetet med strukturen och gestaltningen av Rosenkälla är att skapa stadsmässighet och då främst längs Huvudstråket. I Rosenkällas centrala delar planeras ett nätverk av gångstråk, torg, parker m.fl. ytor som samlar rörelserna i området och också ger det en intressant och inbjudande karaktär. Det handlar om att skapa mötesplatser i en mänsklig skala och med en stor variation.

Byggnadsutformning

I gestaltningen ska medvetna materialval göras ur ett hållbarhetsperspektiv. Materialen ska väljas med omsorg och passa rummets och byggnadens skala. I de rum där man rör sig till fots ska materialen ha en mer detaljerad, taktill och varierad prägel, medan man kan arbeta i större skala med fasadmaterial i de volymer som man passerar med bil.

Solceller och solpaneler kan komma att placeras på en del av taken på området för att bidra till en hållbar energilösning. Solceller kommer även att integreras i fasaderna där det är möjligt.

I Rosenkällas centrala delar planeras ett handelsstråk där shopping under transparenta väderskydd, en galleria och butiksgator med småstadskaraktär "Village", integreras med varann och skapar en varierad och spännande shoppingupplevelse.

Klimatskyddande transparenta väderskydd

De transparenta väderskydden som föreslås som kupoler blir ett dominerande inslag i arkitekturen. Väderskydden har en rymd och ljud- och ljusmiljö som ger en känsla av att vara utomhus. I de väderskydd som placeras över delar av huvudstråket kommer bland annat en handlegata finnas. Byggnaderna längs gatan hålls nere i skala och har ett varierande taklandskap, takfot och fasadgestaltning. Markbeläggning, belysning och skyltning gestaltas så att utomhuskänslan förstärks. Väderskydden möjliggör ett behagligt klimat året om där växtlighet kan frodas.



Butiksgata under transparent väderskydd.

Område med småstadskaraktär, Village

Här ska byggnaderna hållas nere i skala. Ett levande taklandskap, varierad takföthöjd och individuell utformning av skyltfönster bryter upp gatubilden. Den mänskliga skalan, variation på fasader och en hög detaljeringsgrad i byggnaderna bidrar till småstadskaraktern.



Exempel på kupoltak. Bild: Vector Folitec



Gångstråk genom village, butiksgata med småstadskaraktär.

Galleria, i mittenkvarteret

En större volym, sammankopplad med Huvudstråket planeras innehålla en galleria i två plan. Stora välkomnande entréer placeras i anslutning till parkeringar.

Byggnader för kultur, fritid och upplevelse

Västra, mitten och östra kvarteret. Byggnader med fritidsbetonat och kulturellt innehåll som upplevelsecenter, lekande-lärande, museum, äventyrsbad eller sporthall.

Innehållet ska attrahera besökare i alla åldersgrupper och vara attraktiva besöksmål under veckans alla dagar. Gestaltningen i dessa byggnader ska vara karaktärsstark och anpassas till omkringliggande miljöer.



Galleria



Exempel byggnadstyp för kultur, fritid och upplevelsebaserad verksamhet.

Volymhandel

Främst i norra och södra kvarteren. En del av områdets bebyggelse utgörs av stora byggnadsvolymer. Byggnaderna kommer vara varierade i storlek och höjd men ska hållas samman i uttryck, gestaltning av entréer, skyltning och fasadmateriäl. En del byggnader kan komma att ha gröna tak och solceller. Målet är att områdets byggnader har en gemensam färgskala som dessutom klarar butikernas skiftande grafiska profiler.

Byggnader för volymhandel i östra kvarteret, i direkt anslutning till skogsparken ska planeras så de medger inblickar till grönskan. Gestaltningen här får en mer lantlig prägel, t ex byggnader som är mer ladulika med sadeltak och träfasader för att skapa en övergång till naturen.



Volymhandelskvarter

Byggnader i Skogsparken

På höjdryggen kommer viss bebyggelse placeras för att levandegöra området med målpunkter och innehåll. Här planeras för t.ex café, växthus med försäljning, skogsparkslek eller möjlighet för omklädning inför joggingturen. Bebyggelsen hålls nere i skala och ska underordna sig naturen. Material och färger ska hämta inspiration från naturen och byggnaderna ska smälta in i omgivningen.

I Skogsparken möjliggörs ett vattentorn placerat på höjden. Denna byggnad kommer att synas från stora delar av omgivningen, ett landmärke, och ska därför ges en medveten utformning. Någon form av publik funktion kan komma att integreras i tornet.



Exempel på bebyggelse i skogsparken.



Gångstråk genom Skogsparken.

Gestaltning av utemiljö

Fyra olika karaktärer föreslås i området, vilka var för sig beskriver en funktion i utemiljön. Dessa är grönstruktur, stadsbyggnadsgrönska, sociala platser samt gaturum.

Grönstruktur

Grönstrukturen är viktig i Rosenkälla, dels genom sitt bidrag till spridningen av djur- och växtarter och andra ekosystemtjänster men också genom möjligheten den skapar till lokalt omhändertagande av dagvatten och inte minst genom de estetiska upplevelsevärden den tillför miljön som helhet. På vissa platser utgår grönstrukturen från befintliga naturvärden och biotoper, och i flera fall skapas helt nya grönområden. Grönstrukturen är också en viktig del av Rosenkällas koppling till omgivningarna där en del utgörs av mötet med det planerade grönstråket i Gillinge, Vallentuna kommun, en annan del är mötet med vägområdet för väg 276.

Skogsparken i områdets östra del, fungerar som aktivitetsområde, och möjliggör på så sätt kontakt med den omkringliggande naturmiljön och friluftslivet. Befintlig skog bevaras huvudsakligen och utnyttjas som en utgångspunkt för nya planteringar i området. Detta förstärker spridningsmöjligheterna i området, som idag i övrigt saknar vegetation av större värde. Kompletteringar i form av stråk och byggnader görs på ett sätt som tillvaratar befintliga kvaliteter, och som på samma gång lyfter fram dem och gör dem tillgängliga för besökare. Tänkt funktioner är rekreation, lek, sport, äventyr, event och dagvattenhantering.

Stadsgrönska

För att skapa en struktur även i den yttre miljön och på så sätt skapa en jämbördig medspelare till byggnaderna i området skapas ett system av stadsbyggnadsgrönska runt om i Rosenkälla. Grönskan varierar i omfattning och skala, alltifrån parkstråk som skär genom hela det centrala området till trädrader längs gator och små fickparker. Vid sidan av områdets sociala platser erbjuder stadsgrönskan ett pausrum för besökare. I det genomgående parkstråket finns tex sittplatser, lekytor och vattenspel. Det har också en potentiell funktion som spridningskorridor för mindre djur som t.ex insekter och fåglar.

En del av stadsbyggnadsgrönskan kan utgöras av gröna tak. Genom att fysiskt länka dessa till parkstråken, parkerna och gräsytorerna i marknivå blir den övergripande gröna strukturen mer sammanhängande och funktionell. Detta kan göras med t.ex. gröna väggar, klättrväxter på fasaderna eller genom att de gröna taken kopplas till mark.

Sociala platser

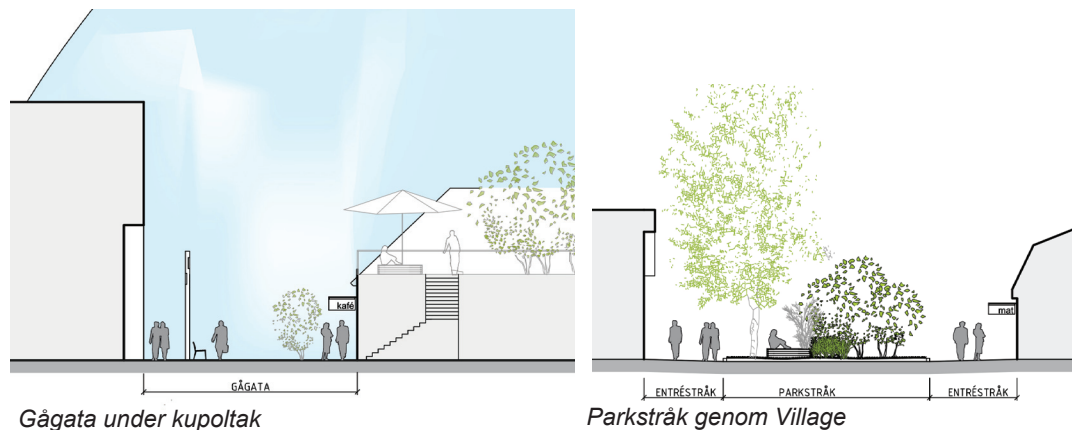
De sociala platserna består av större torg och mindre platser, gågator och entréstråk. De utformas med en hög grad av stadsmässighet och rumskänsla. Storleken, detaljeringsgraden och proportionerna skapar en mänsklig skala och ger goda förutsättningar för ett gott liv mellan husen. De har alla en hög kvalitet i material och en hög bearbetningsgrad. Till största delen utgörs platserna av hårdgjorda ytor, men det finns även plats för trädplanteringar, dagvattenhantering och blomsterplanteringar. En sammanhållen gestaltning med möjligheter till variation eftersträvas för att hålla samman området.



Torgmiljö i Village.

Gaturum och parkering

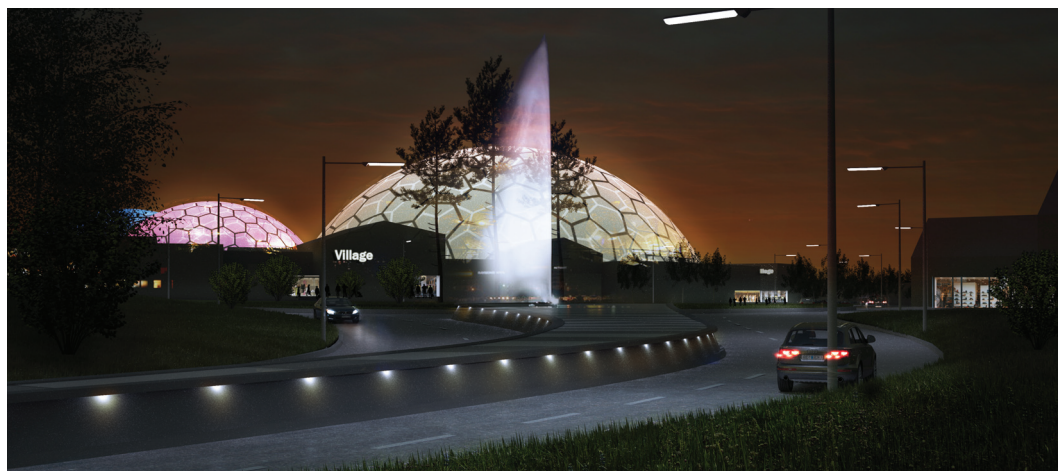
Gatorna inne i området är utformade för att rymma godstransporter och bilburna besökare. De erbjuder en möjlighet till genomfart för cykelpendlare, men ger även tillgång till området för cykelburna liksom gående besökare som anlant med kollektivtrafik. Ringvägen runt området utförs med en grön, trädplanterad mittremsa för uppsamling, avledning och infiltration av dagvatten. Generellt fungerar cirkulationsplatserna som trafikfördelare inne på området. Med en tydlig gestaltning utgör de ett visuellt tillskott och en variation till gaturummet. Dess identiteter hjälper också besökare att orientera sig i området. Gång- och cykelstråken skapar ett nät av möjliga vägar för gående och cyklister som tillsammans kopplar ihop området. I utformningen är det viktigt att åstadkomma en miljö med god trafiksäkerhet och en orienterbarhet. Detta bidrar till att skapa en god "Walkability".



Parkeringsytorna är för de flesta besökare länken mellan trafiksystemet och själva handelsdelen. De ska vara överblickbara, lättorienterade och ha god kapacitet men samtidigt varierade. Parkeringsytorna är asfaltbelagda med infiltrationszoner mellan bilraderna. De ska erbjuda en god komfort med genomgående breda parkeringsplatser, extra breda familjeplatser och platser för funktionshindrade. De delas in i mindre enheter med hjälp av rumsavgränsande och strukturerande trädrader, som fortfarande medger en god överblick och kontakt med butiksentréer. Någon form av väderskyddade gångvägar kommer troligen anordnas tvärs parkeringsytorna.

Belysning

Belysningen är viktig inte minst för att skapa trygghet. Den anpassas till respektive situation för att skapa ändamålsenliga och intressanta miljöer. Vid infarterna till området ger belysningen karaktär och knyter ihop passerande vägar med området. Ringvägen belyses med fokus på funktionalitet, medan belysningen av parkeringar och gångstråk har en mer gestaltad och mänsklig skala. Ljussättningen av torg görs med karaktärsfulla armaturer av mer unikt slag. Belysningen kommer till största del drivas med förnyelsebar energi och olika typer av integrerade belysningslösningar är möjliga.



Exempel på belysning/ljussättning.

Skyltning

Med handelsplatsen följer ett stort behov av utomhusskyltning som förmedlar information samt exponerar företagsnamn och logotyper. Skyltar kan placeras antingen på fasad eller bli fristående. På plankartan är fyra områden definierade för placering av höga skyltmaster. Större reklamskyltar och skyltmaster inom detaljplaneområdet är bygglovspliktiga.

Inlastning

Inlastning till handelskvarteren sker i huvudsak separerat från kundtrafiken via lokalga- tor och inlastningszoner. Inlastning ska i största möjliga mån ske i butikernas bakkant vilket möjliggör lastkajer direkt till respektive butik. Inlastningszoner/lastgårdar bör utformas så att de inte ger intryck av att vara en baksida. I områdets centrala delar där butikerna till stor del är mindre och där gångstråket är beläget, kommer viss frontinlastning ske. I de övertäckta delarna ska omlastning och distribution göras med områdets egna elfordon.

Dagvattenhantering

Utformningen av dammarna är ett viktigt landskapselement då de kommer att ligga i blickfånget vid områdets entréer. Då vattenytans storlek varierar med nederbörd och



Förslag till utformning av dagvattenhantering.

torrperioder, är det viktigt att utformning och växtlighet anpassas för detta, både i dammen men även omgivande mark. Dammarna bör även förses med en grundzon för säkerhet eller avgränsas med hjälp av växtlighet eller staket.

Dagvatten tas om hand lokalt. Dels genom infiltrationsytor mellan parkeringsplatser, mellan ringvägens körbanor (i en grönjord mittremsa) och dels genom uppsamling av dagvatten till ett öppet dagvattendike som meandrar genom ett parklandskap.

Den långsträckt parken löper från de centrala delarnas högsta punkt ner till en dagvattendamm i områdets nordvästra ände. Diket utformas så att vattnet ömsom färdas snabbt, liksom i en bäck, och ömsom stannar upp i dämmen.

Gestaltningen är medvetet utformad för att generera maximala värden för naturen, miljön och som upplevelse. Områdets södra delar avvattnas till en dagvattendamm i sydväst som gestaltas tillsammans med den intilliggande cirkulationsplatsen. Den norra dagvattendammen utformas som ett ekologiskt ”delta” med små öar med vattenälskande växter. Förhoppningsvis kommer dammen på sikt rymma ett rikt biologiskt liv, och vara ett tillskott till områdets våtmarksarter.

Tillgänglighet

Det skall vara lätt att orientera sig och röra sig inom Rosenkälla. Tydliga ledstråk ordnas för synskadade, och höjdsättningen av området görs så att det blir tillgängligt även för rörelsehindrade.

Utomhusmiljö

Vid nivåskillnader i mark integreras ramper i miljön så att de ligger intill rörelsestråket i övrigt men samtidigt smälter in på ett naturligt och självklart vis i den övriga gestaltningen. Tydliga varningsmarkeringar planeras vid platser som exempelvis övergångsställen, busshållplatser, entréer och cykelbanor etc.

Inomhusmiljö

Vid nivåskillnader inomhus integreras ramper i miljön så att de ligger intill rörelsestråket i övrigt men samtidigt smälter in på ett naturligt och självklart vis i den övriga gestaltningen. Tydliga kontrasmarkeringar, genom exempelvis material med avvikande struktur samt ljushet skall fällas in i golv för ledstråk, och som varningsmarkering vid exempelvis trappor/ramper etc.

Skyltning

Skyltning för synskadade kan utföras av taktila skyltar, taktila kartor, taktila modeller alternativt av talande informationsskyltar.

Övrigt

Belysning utformas så att den förstärker och tydliggör platser och rum för såväl synskadade som övriga. Entréer skall tydliggöras för synskadade.

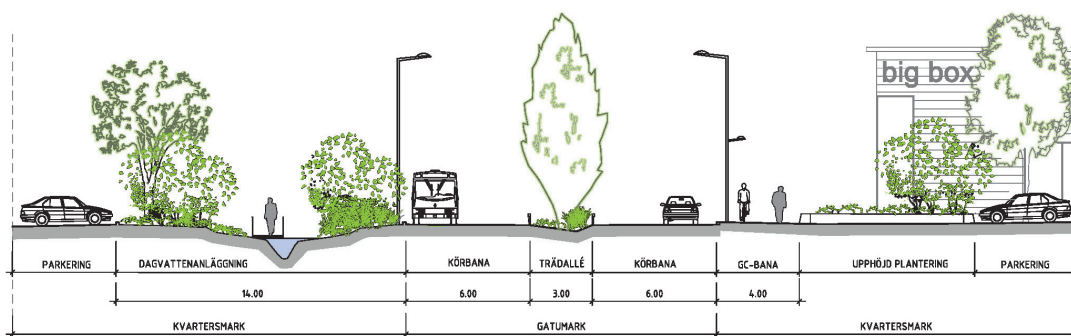
Gator och trafik

Detaljplaneområdet har ett strategiskt läge i knutpunkten mellan de regionala huvudvägarna E18 Norrtäljevägen och väg 265 Norrortsleden/276 Åkersbergavägen. Länsväg 975 utgår från Rosenkälla trafikplats. Trafikverket har i en förstudie sett över de långsiktiga behoven av trafikförsörjning av Rosenkälla och Gillingeområdet och därav följande behov av förstärkning av vägnätet. I en avsiktsförklaring mellan Trafikverket, Vallentuna kommun och Österåkers kommun har en övergripande trafikstruktur beslutats som består av tre sammankopplade trafikplatser; Rosenkälla, Stava och Gillinge. En vägplan tas för närvarande fram för att möjliggöra en utbyggnad av Rosenkälla trafikplats och en ny trafikplats för försörjning av detaljplaneområdet, trafikplats "Handel". Trafikverkets utformning av vägnätet har legat till grund för detaljplanens vägstruktur.

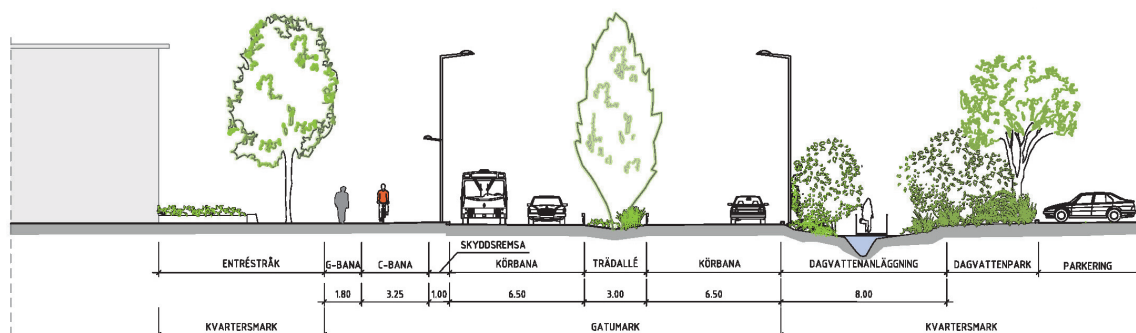
Vägnät samt tillfarter till området

Huvudinfarten till handelsområdet Rosenkälla kommer att vara via trafikplats Handel (på väg 276), Infartsvägen från trafikplats "Handel" korsar planskilt under väg 276 och den huvudgata som planeras att dras österut mot Stava parallellt med väg 276.

Områdets huvudstruktur utgörs av handelsområdets ringväg. Från denna ringväg fördelas biltrafiken i området via sekundära kvartersgator.



Vägsnitt för norra delen av Ringvägen, lokalgata.



Vägsnitt för södra delen av Ringvägen, huvudgata.

Det interna gatunätet karaktäriseras av ett antal cirkulationsplatser som är placerade vid infarterna till de olika parkeringsplatserna. Ringvägen utformas för fyra körfält inom hela området. Mellan cirkulationsplatserna nordöst, nordväst och sydväst är bedömningen att två körfält är tillräckligt i en första etapp. I utkanten av ringvägen tillkommer distributionsgator, huvudsakligen ämnade för varuleveranser. En separat bussgata möjliggör gen trafik och hållplatser centralt i området.

Trafikanalys

Rosenkälla planeras att byggas ut under de kommande 5-15 åren till en plats för i första hand handel, upplevelser och fritidsaktiviteter. På lång sikt kan bostäder och näringsverksamhet tillkomma. Området kommer att alstra trafik i form av besökare, och leveranser till och från området. Besökare färdas med bil eller kollektivtrafik. Handelsbesökare färdas till övervägande del med bil, medan anställda och besökare till upplevelse- och fritidsanläggningarna i högre utsträckning färdas med kollektivtrafik.

Trafikprognos för år 2025 innefattar full utbyggnad enligt förslaget till detaljplan. Prognosen omfattar det lokala vägnätet och det statliga vägnätet i direkt anslutning till Rosenkälla, och säger inte något explicit om de regionala effekterna. Basprognosen utgår dock från Trafikverkets prognos för Stockholms län som bygger på en regional utveckling enligt RUF 2010.

Rosenkälla bedöms få ett stort upptagningsområde som huvudsakligen omfattar de centrala och norra delarna av Stockholms län. Prognosen bygger på antagandet om att den biltrafik som alstras av Rosenkälla fördelar sig på de statliga vägarna enligt nedan:

Riktning	Andel	Kommentar
Norr	10 %	Trafik på E18 norrifrån från norra Vallentuna och Norrtälje.
Väst	35 %	Trafik på 265 västerifrån från centrala Vallentuna, norra Täby, Sollentuna, Upplands-Väsby och nordvästra Stockholm.
Syd	35 %	Trafik på E18 söderifrån kommer från centrala Täby, Vaxholm, Danderyd och centrala Stockholm.
Öst	20 %	Trafik på 276 österifrån kommer från Österåker och östra Norrtälje.

Utbyggnaden av handelsanläggningar har varit kraftig under de senaste åren, och utvecklingen förväntas fortsätta i samma riktning. Befintliga anläggningar byggs om och expanderar och nya anläggningar tillkommer. Så har t ex Sollentuna centrum och Täby centrum nyligen byggts om och till och planer finns för utbyggnad av Arninge. En ny stor inomhusgalleria öppnar inom ett par år i Arenastaden i Solna. Samtidigt ökar befolkningen i länet kraftigt, vilket lägger grunden för ett ökat handelsutbud.

Förändringarna i den regionala kartan över boende och handelsanläggningar är omfattande och effekterna i resande är komplexa att beskriva. Tillkomsten av en ny stor anläggning som Rosenkälla innebär förändrade resmönster i och med att vissa väljer att utföra sina inköp där i stället för i någon av de befintliga handelsanläggningarna. Samtidigt alstrar det arbetsresor för de anställda och utökade eller ändrade rutter för distributionstrafik.

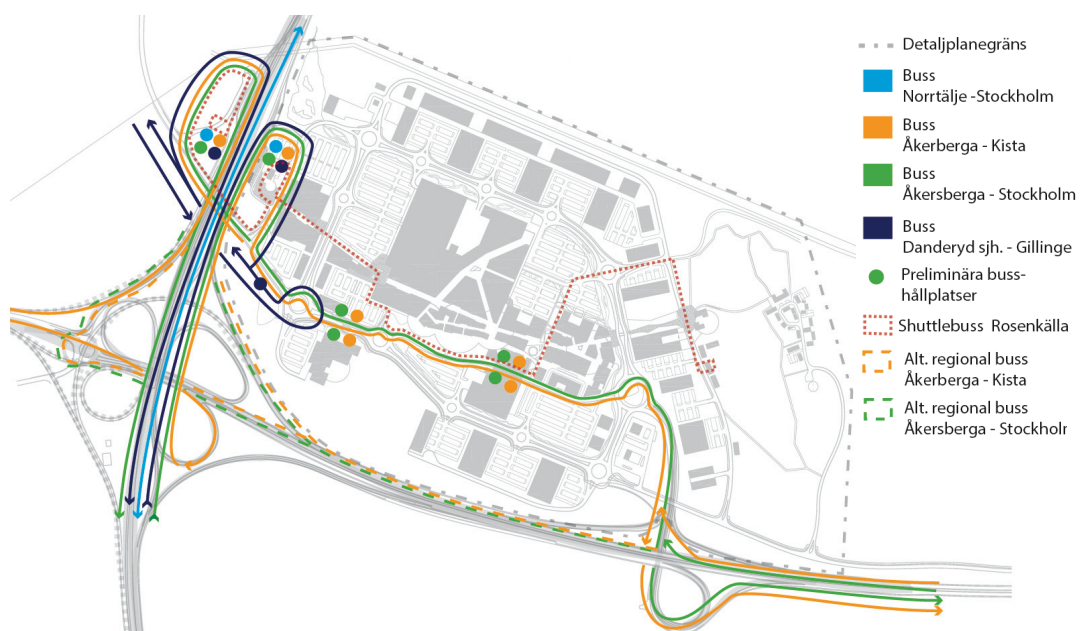
Kollektivtrafik

Föreslagna kollektivtrafiklösningar till och från Rosenkälla erbjuder resmöjligheter dels för besökare till Rosenkälla, dels för de som arbetar i området. Placeringen av handelsområdet invid de stora vägarna erbjuder förhållandevis goda förutsättningar för attraktiv kollektivtrafik.

I huvudsak föreslås busstrafik i relationerna Åkersberga-Kista respektive Åkersberga-Stockholm trafikera Rosenkälla. Inom området trafikeras bussarna en separat bussgata i den södra delen. Föreslagna hållplatser ligger i nära anslutning till det centrala handelsstråket och olika entréer. I direkt anslutning till hållplatserna föreslås övergångsställen för god tillgänglighet till och från bussen. Busstrafik i relationen Stockholm-Norrköping föreslås inte passera genom Rosenkälla, utan angöra en ny motorväghållplats på E 18 i höjd med handelsområdet. Även busstrafiken Stockholm-Gillinge föreslås i huvudsak angöra motorväghållplatserna på E 18.

Ett komplement till föreslagna busslinjer genom området är att använda ett system med "shuttle bus". Syftet är dels att skapa en bra koppling till de högtrafikerade busslinjerna vid motorväghållplatsen på E 18, dels att möjliggöra på- och avstigning nära entréer vid ett antal punkter inom området och därmed erbjuda resor till och från bussbytespunkten. Systemet med "shuttle bus" möjliggör även resor inom området, vilket kan bidra till att minska biltrafiken. Exploatören förväntas ansvara för denna.

Ytterligare en möjlighet gällande kollektivtrafikförsörjning kan vara att etablera kommersiell busstrafik till handelsområdet. Möjligheten till detta har förenklats genom den nya kollektivtrafiklagen. En sådan linje kan tänkas starta från Cityterminalen och exempelvis ha stopp vid Danderyds sjukhus och Arninge resecentrum. Den kommersiella busslinjen bör angöra i 2-3 punkter inom handelsområdet med nära anslutning till viktiga entréer.



Kollektivtrafik.

Cykeltrafik

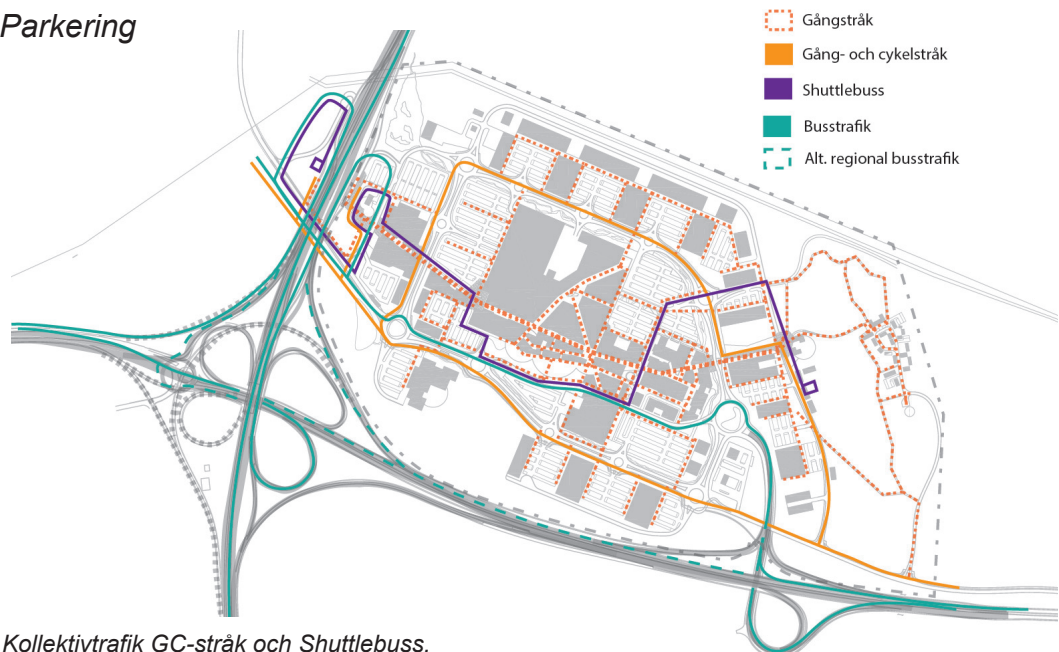
Detaljplanen medger att ett nytt regionalt cykelstråk etableras i östvästlig riktning genom detaljplaneområdet. Detta separeras från handelsområdets bil- och gångtrafik och etableras längs den nya gatan parallellt med väg 276 på sträckan mellan trafikplats "Handel" och trafikplats Stava. Stråket är tänkt att fortsätta längs ringvägen (väg 975) genom området och vidare västerut under E18.

Gång- och cykelbana byggs även utmed ringvägens norra slinga. I öster länkas stråken ihop via vägen öster om infartsvägen.

Gångtrafik

Gångvägnätet utformas så att man kan röra sig tryggt och säkert till fots till och inom området. Ett centralt gångstråk etableras i öst-västlig riktning som förbinder områdets yttre entréer med de tyngsta målpunkterna. Gångbanor byggs utmed huvudvägarna.

Parkering



Kollektivtrafik GC-stråk och Shuttlebuss.

Bilparkering

Ambitionen för Rosenkälla är att skapa goda kommunikationer för kollektivtrafik och cykel. Trots detta kommer bilen vara det dominerande transportslaget för besökare. Området måste därför ha hög parkeringskapacitet. Handelsområdet kommer att inrymma ca 6 000 parkeringsplatser.

Grundidén i Rosenkälla är att parkeringsytorna delas upp i flera områden för att minimera avstånden från parkeringarna till butikernas entréer samt för att fördela trafiken. Med många parkeringsytor undviks även stora, öppna, parkeringar som riskerar att upplevas ödsliga och otrygga. Parkeringsytorna utformas med funktionen i fokus, det ska vara enkelt att hitta en ledig plats och genom att sprida trafiken undviks köer inne på parkeringsytorna. För att underlätta orientering till de olika parkeringsytorna samt för att visa var det finns lediga platser kan ett parkeringsledningssystem anläggas.

Beroende på typ av handel varierar parkeringsbehovet i området och tre olika parkeringstal används (antal bilplatser per 1000 m² BTA):

- Dagligvaruhandel: ca 45 bpl/1000 m² BTA
- Butiker (galleria och village): ca 40 bpl/1000 m² BTA
- Volymhandel, sällanköpshandel: ca 30 bpl/1000 m² BTA

Det totala parkeringsbehovet i området uppgår enligt detta till ca 7 000 parkeringsplatser. Genom samnyttjande av parkeringsplatser mellan olika butiker reduceras behovet med 15 % och parkeringsbehovet bedöms säkerställas med ca 6 000 parkeringsplatser. Antalet platser på respektive parkeringsyta beror på den slutgiltiga utformningen av området och vilken typ av handel som etableras, men de flesta kommer inrymma mellan 100 och 200 platser. Parkeringsgarage i markplan eller i källarplan under mittenkvarteret kompletterar ytparkeringarna.

Infartsparkering

Parkeringsytorna i områdets västra del kan med fördel samutnyttjas mellan besökare till Rosenkälla och pendlare som använder dem som infartsparkering för vidare färd med buss. Attraktiva infartsparkeringar ställer höga krav på närhet till bytespunkten och därför lokaliseras en parkeringsyta i direkt anslutning till hållplatserna vid E18.

Cykelparkering

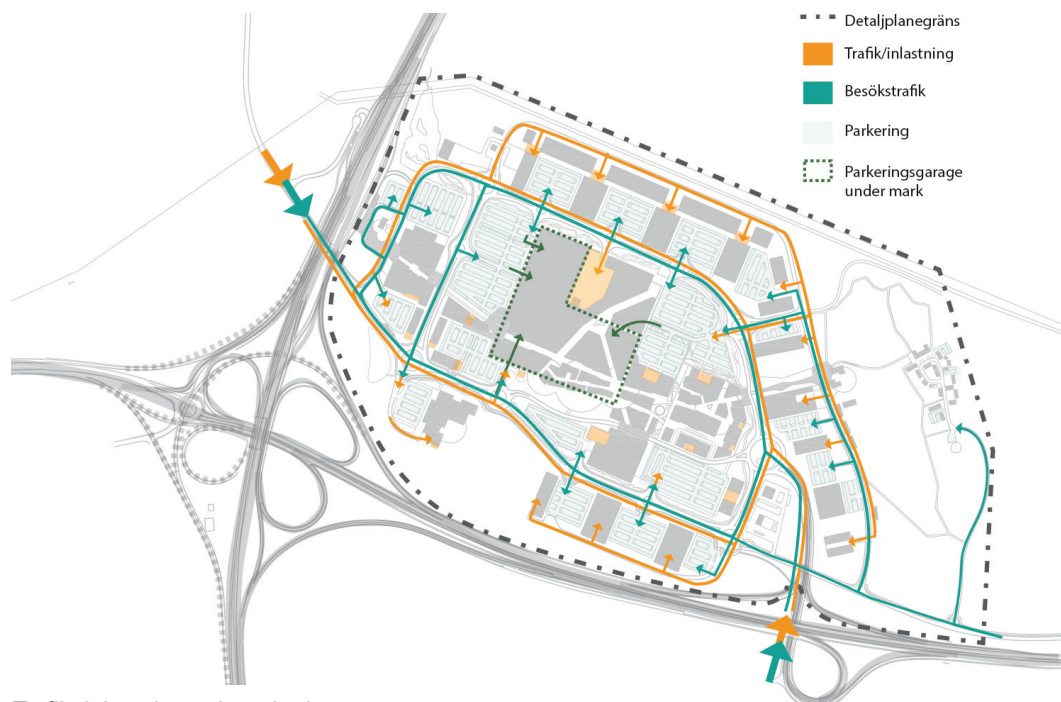
Besökare och personal som kommer till Rosenkälla med cykel ska ges goda parkeringsmöjligheter. Cykelparkeringar placeras därför i nära anslutning till butikernas entréer och med bästa möjliga tillgänglighet till det lokala cykelvägnätet. Parkeringsbehovet för cyklar uppskattas till 1-2 platser per 1000 kvm BTA beroende på typ av handel. Lånecyklar med viss lastmöjlighet kan finnas tillgängligt för besökare som vill ta sig runt i området. Parkeringar för dessa placeras på strategiska platser såsom busshållplatser och större entréer.

Varutransporter och logistik

Inom Rosenkälla planeras för i huvudsak tre typer av handel; detaljhandel och dagligvaruhandel, volymhandel (sällanköpsvaror) samt shopping (butikshandel).

Volymhandeln genererar generellt transportrörelser utanför affärernas öppettider. Transporterna anländer via såväl 24-meter långa långtradare som 12-meter stora distributionsbilar. Inlastning till volymhandeln i områdets norra del planeras ske på baksidan av respektive butik från en särskild lastgata som löper längs områdets norra gräns. Denna väg ansluter till ringvägen. Avseende volymhandeln i områdets södra del föreslås en lastgata utgå från den södra cirkulationsplatsen, vilket ger access till inlastningskajer på respektive butik.

Gällande dagligvaruhandel genererar dessa varutransporter under hela butikens öppettider, men med en tyngdpunkt på förmiddagen. Inlastning föreslås ske längs byggnadens södra del där en yta mellan byggnaden och ringvägen (väg 975) finns att tillgå. Om dagligvaruhandeln är en del av en butikskedja kommer kedjans egna logistikuppbygg och egna lastbilar nyttjas, vilka består av såväl 24-meters- som 12-metersfordon.



Trafik, inlastning och parkering.

Avseende mittenkvarteret genererar verksamheterna här transporter under hela handels öppettider. Samtidigt är lagringsytorna överlag begränsade, vilket ytterligare ökar antalet transporter. Särskilt restauranger och caféer genererar många och frekventa transporter. Varutransporter till shoppingdelen i mittenkvarteret föreslås anlända till en gemensam varumottagningscentral från vilken interna transportvägar inne i centret upprättas. Då mittenkvarteret rymmer flera olika butiker försörjs dessa genom vanlig stycke godshandling av de stora distributörerna, vilka oftast distribuerar mindre gods med 12-meters fordon. Undantag kan dock vara de större butikerna i ett köpcentrum vilka kan ingå i respektive kedjas distributionsupplägg.

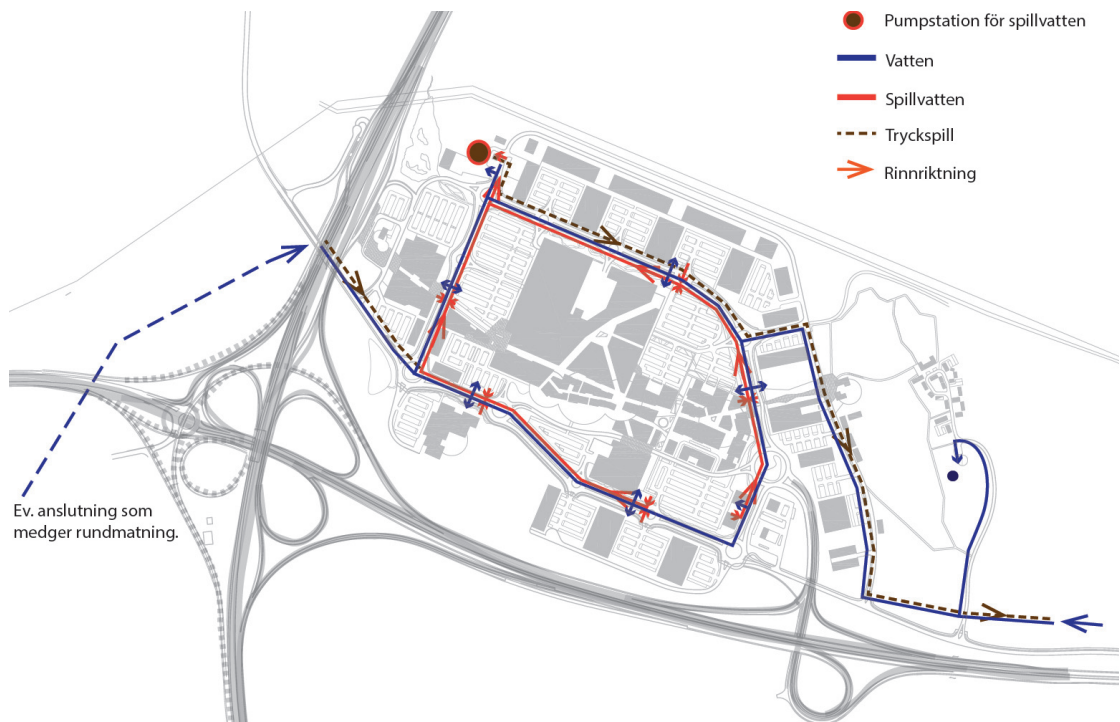
Teknisk försörjning

Vatten och spillvatten

Anslutning för vatten sker från befintlig huvudvattenledning mellan Rydbo och Åkersberga. Det kommunala vattensystemet inom planområdet utformas så att lokal rundmatning erhålls. Vattensystemet kommer att kunna försörja områden öster om aktuellt planområde samt väster om E18.

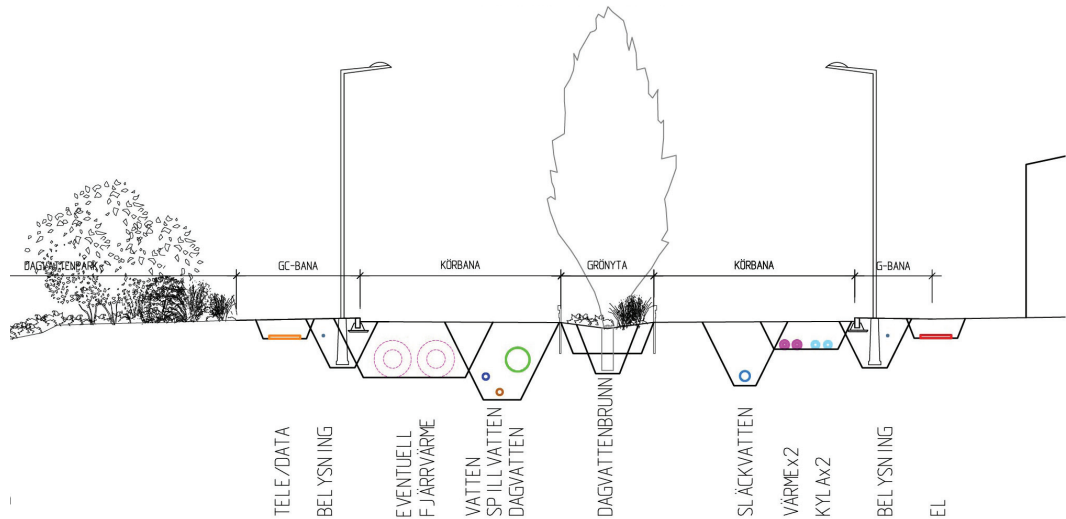
Eventuellt kan det kommunala vattenledningsnätet kopplas samman med befintligt nät vid Arninge och därmed ge mycket god driftsäkerhet för Rosenkälla. Om sammankopplingen inte sker kan en vattenreservoar för dricksvattnet bli aktuell, den kan i detta fall komma att samplaceras med reservoar för släckvatten.

Inom planområdet leds spillvatten med självfall till en pumpstation i nordväst och pumpas därifrån mot fastighetens östra gräns. Lågt belägna byggnaders spillvatten kan lokalt behöva pumpas till självfallssystemet i gatan. Spillvattnet ska ledas till Margretelunds alternativt Svinninge reningsverk via ny anslutning från Rosenkälla via Stava och Täljö.



Ev. anslutning som medger rundmatning.

Vatten och spillvatten



Principsektion för ledningssamordning genom Ringvägen, södra delen

Släckvatten

Om vattenledningsnätet kopplas samman med befintligt nät vid Arninge ansluts sprinklersystem och brandposter till detta ledningsnät inom Rosenkälla handelsområde. Sprinklersystem kräver dock tryckstegring. Planen ger utrymme för en reservoar om behovet finns för att säkerställa tillräcklig tillgång på släckvatten för hela fastigheten. För detta krävs en separat tryckstegringsstation. Brandpostnätet dimensioneras för att även försörja sprinklersystemen i de olika byggnaderna. Brandposter kommer att placeras ut i erforderlig omfattning.

Dagvatten och recipienter

Dagvattnet från handelsområdet ledes norrut till Angarnsjöäng via dike i Trafikverkets vägområde. Detta är nedströms reglerat via Löfsåtra, Veda och Rockelsta torrlägningsföretag upprättat 1920-22. Söderut ledes dagvattnet till Trafikverket vägområde och sedan ut till Ullnasjön. I och med att Trafikverket flyttar diket från västra sidan till Östra sidan av E18 berörs eventuellt även Veda småbruks torrlägningsföretag 1929.

Dagvattnet inom detaljplaneområdet ska omhändertas i enlighet med Österåkers dagvattenstrategi. Något kommunalt verksamhetsområde för dagvatten kommer emellertid inte att inrättas. Målet för dagvattenhanteringen för handelsområdet är att avrinningen ska vara långsam och ren istället för snabb och smutsig. För att klara krav på robusthet, hydrologi och rening föreslås en lösning som kombinerar ett konventionellt system av dagvattenledningar samt mellansteg bestående av gröna tak, lokalt omhändertagande i växtbäddar och mark på parkeringar, förgårdsmark och gator. Genom ett sådant system efterliknas det naturliga hydrologiska kretsloppet och påverkan på vattenbalansen minimeras. För att minimera förorening av vattnet görs materialval, i de fall ytorna utsätts för nederbörd, med omsorg. Det allmänna dagvattensystemet dimensioneras enligt Svenskt Vattens dimensioneringsanvisningar. Sekundära avrinningsvägar utformas för att minimera skador vid kraftigare nederbördstillfällen. Utöver denna lokala dagvattenhantering föreslås dammar, eller våtmarker, för att begränsa förorenings- och flödespåverkan på recipienterna och deras dikessystem. Dagvattendammarna föreslås vara enskilda anläggningar där drift och underhåll åläggs gemensamhetsanläggningen/fastighetsägaren, yta för dammarna reserveras i plankartan. Vissa av de diken, som dagvatten från området kommer att anslutas till, är reglerade torrlägningsföretag, i dessa fall utformas dagvattenhanteringen till denna reglering.



Avfall/ Återbruk

Allt uppkommet avfall från verksamheter i området ska sorteras för materialåtervinning, energiproduktion, eller särskild behandling. Matavfall sorteras för extern biogasproduktion och användning av biogödsel. Deponering av avfall ska minimeras. Farligt avfall från förvaltningen av området hanteras centralt i avfallsterminalen. Fettavskiljare för restauranger mm placeras med bra tillgänglighet för tömning enligt kommunens anvisningar.

Gemensam avfallsterminal i anslutning till godsmottagning och intern hantering planeras för de centrala inomhusdelarna. Alla övriga byggnader planeras med egen avfallshantering och ska kunna angöras med sopbil, slamsug och eventuellt lastväxlarfordon enligt kommunens anvisningar. Vid planeringen ska stor hänsyn tas till arbetsmiljön för såväl de kommersiella avfallslämnarna, som för sophämtarna.

Stationär sopsug för avfall från byggnader och papperskorgar kan komma att anläggas i området. Lokal flisning och öppen kompostering av park- och trädgårdsavfall som uppstår på området planeras. Det färdiga materialet används inom områdets grönytor.

En mindre återvinningscentral som service för kunderna med mottagning av t ex kasserade möbler och textilier för återanvändning, en aktivitetsverkstad för enklare reparationer, samt sortering för återvinning kan komma att planeras i samråd med kommunen.

Värme och Kyla

Värme och kyla kommer att levereras via ett värme- och kylnät som utgörs av kulvertar i en ringled. I anslutning till värme-/kylsystemet kommer värmexväxlare och värmepump att placeras i närliggande undercentral. Värme-/kylnätet kommer att samordnas med övrig ledningsdragning och teknisk infrastruktur.

Värme- och kylförsörjning kommer i första hand baseras på säsongslagring av energi i ett lokalt borrhålslager. Solpaneler kan komma att placeras på hustak i närheten av borrhålslaget för att ladda lagret med extra värme under sommarmånaderna. Alternativt eller som komplement kan markslingor komma att nyttjas för att återladda lagret med värme under sommarmånaderna. För att säkerställa att energiförsörjningen klarar spetslastbehov kommer ett biobränsleeldat närvärmesystem att uppföras inom planområdet. Alternativt kan värmesystemet anslutas till regionalt fjärrvärmenät.

EI

Elanslutning och elnät

Området kommer att ansluta till en lokal eldistributör. Befintlig koncessionsgräns delar planområdet i två delar. Förhandling mellan berörda parter pågår och avsikten är att koncessionsgränsen flyttas så att den sammanfattar med planområdesgränsen i öster. Målet är att planområdet endast ska omfattas av ett koncessionsområde. Anslutning till elnätet kan ske genom en eller flera anslutningspunkter. Området kommer att ha en lokal ringmatningsledning och områdets elnätsanslutningar och elledningar kommer att samordnas med övrig ledningsdragning och teknisk infrastruktur. Fastighetsägaren kan behöva ett separat elnät för egenproducerad el.

Elproduktion på området

Förnybar elproduktion för lokal användning föreslås på området. Fastighetselen kommer huvudsakligen att produceras från solceller på byggnadstak, byggnadsfasader och på paneler på skärmtak vid parkeringarna. Solcellerna kommer att stå för en hög andel av den lokalproducerade elen. Förnybar produktion av el till gatubelysning kan komma att ske med hjälp av kombinationslösningar av exempelvis solceller.

Belysning

Belysningen kommer till största del drivas med förnybar energi och olika typer av integrerade belysningslösningar är möjliga.

Tele/ bredband

Planområdet blir försett med tele- och bredbandsnät i samband med övrig ledningsutbyggnad.

Hälsa och säkerhet

Lukt

Lukt kan förekomma från avloppspumpstation. Vid behov kommer utrustning för luktbehandling installeras.

Vägtrafikbuller

En bullerutredning har genomförts. Jämfört med dagsläget medför planförslaget en ökning av trafiken i och kring planområdet. Enligt genomförd bullerutredning ger detta dock inte upphov till några nämnvärda skillnader i ljudnivå från vägtrafiken. Den ökade trafiken och därmed sammanhängande buller är främst orsakat av generell ökning av den regionala trafiken.

Brand och risk

Handelsplatsen är belägen i närheten av större vägnät där det transporteras bl a brandfarlig vara. Separata riskanalyser har utförts vilket resulterat i att byggnader placeras på sådant sätt att riskerna för åverkan vid eventuell olycka minimerats till acceptabla förhållanden.

Utrymningsvägar från byggnaderna kommer företrädesvis ske direkt ut till det fria. Samordning med gångvägar och tydliga återsamlingsplatser ska säkerställa god övergripande säkerhet.

Inom området planeras även sk takkupoler över vissa hus. Dessa är internationellt godkända för denna typ av byggnader vad gäller brandskydd. I händelse av brand finns det flera inbyggda mekaniska system i konstruktionen som kommer att verka för god utrymnings säkerhet och övergripande brandskydd för byggnaderna.

Möjligheten för brandförsvaret att göra insatser kommer att vara god då det finns möjligheter att nyttja det interna vägnätet inom handelsplatsen. Separata uppställningsytor för brandförsvarets bilar kommer att planeras vid behov. Vägnätet är planerat för att kunna trafikeras av tunga fordon.

Genomförd riskanalys (Tyréns 2013-12-16) visar att risknivån för den planerade nybyggnationen inom planområdet är måttlig och att åtgärder krävs. De risker som identifierats är i huvudsak förknippade med bebyggelse och personintensiva verksamheter nära farligt gods-led, samt nyetablering av bensinstation inom området. Etableringen av bensinstationen genererar transporter av farligt gods, (främst bensin och diesel, men det kan inte uteslutas att andra drivmedel kan förekomma). Utredningen visar att det ur ett riskperspektiv är möjligt att uppföra planerad bebyggelse nära E18 (primär led för farligt gods) och Roslagsvägen väg 276 (sekundär led för farligt gods).

Följande åtgärder rekommenderas genomföras/beaktas vid utformningen:

- Avåkningskydd i form av skyddsräcke, vall eller liknande för att begränsa avåkningssträckan för avåkande fordon mot planområdet ska upprättas längs E18 och väg 276.
- Byggnader inom ett avstånd av 30-75 meter från E18 skall utföras med fasad i material av lägst ytskiktssklass B-s1,d0 och fasad som vetter mot E18 skall utföras i lägst brandteknisk klass E30. Verksamheten i byggnaderna kan utgöras av uppvärmd vänthall, kiosk och liknande i enlighet med illustrartionsplan.
- Byggnaderna med fasader som vetter mot de båda vägarna ska utformas så att tillgång till utrymning finns i flera riktningar och bort från E18 och väg 276.
- Central avstängningsbar ventilation är en relativt billig och effektiv åtgärd vid nybyggnation. Byggnaderna med handel och kontor skall utföras med denna funktion.
- Fasader som vetter mot väg 276 inom ett avstånd av 50 meter från vägen ska utföras i lägst brandteknisk klass E30 och i ytskikt av lägst klass B-s1,d0.
- Fasader som vetter mot E18 och väg 276 inom ett avstånd av 50 meter från vägen bör (endast rekommendation) utföras med begränsade öppningar (max 15 %, till dessa öppningar räknas dörrar, portar och glaspartier).
- Nyetablering av bensinstation. Risken bedöms som måttlig och åtgärder krävs. Följande åtgärder ska genomföras/beaktas vid utformningen:
 - Länsstyrelsens riktlinje om minst 50 meter mellan bensinstation och personintensiva verksamheter ska upprätthållas. Detta uppfylls i aktuellt förslag men skall regleras med bestämmelser i planen så att det inte finns möjlighet att placera bensinstationen närmare än så.
 - Byggnad inom bensinstationen bör med hänsyn till brand- och explosionsrisk för bensin (oberoende av försäljningsvolym för fordonsbränsle) inte uppföras inom ett avstånd av 25 meter från: 1. Tankfordonets lossningsplats, 2. Avluftsanordningar från bensincistern. 3. Tankställe där fordon tankas (pump). Detta hanteras vid etablering av bensinstationen.
 - Lossningsplats ska placeras så att transport av farligt gods inte sker genom handelsplatsområdet. Lossningsplatsen ska utformas enligt MSB:s rekommendationer så att tankbilen kan köra till och från lossningsplatsen utan att backa.

Luftföroreningar och miljökvalitetsnormer (MKN)

Enligt länets luftkvalitetskartor från Stockholms och Uppsala läns luftvårdsförbund är luftkvaliteten god inom planområdet. Vid väggkant ligger halterna av både partiklar (PM10) och Kvävedioxid (NO₂) väl under miljökvalitetsnormen. Dygnsmedelvärdet för halten PM10 ligger inom intervallet 18-25 µg/m³. Dygnsmedelvärdet för kvävedioxidhalten ligger inom intervallet 18-30 µg/m³ för planområdet.

Marknära ozon överskrider miljökvalitetsnormen i bakgrundsluften i hela länet. Övriga halter luftföroreningar ligger under miljökvalitetsnormen.

Konsekvenserna har bedömts tillsammans med Vectura (Trafikverkets konsult) för vägplan Trafikplats Rosenkälla. Trafikmängden per årsdygn (ÅDT) beräknas år 2035 uppgå till omkring 58 000 fordon per dygn på väg 276 öster om trafikplatsen som är den mest trafikerade sträckan i anslutning till handelsområdet.

Mot bakgrund av det som beskrivits i förutsättningarna finns en viss risk för överskridande av miljökvalitetsnormen för PM10 och dygn inom vägområdet på de platser där trafikflödena är som allra högst närmast handelsområdet. Erfarenheter visar dock att överskridandena troligtvis enbart skulle förekomma inom vägområdet.

I Naturvårdsverkets handbok, Luftguiden, som syftar till att ge ett stöd för kontroll och tillämpning av miljökvalitetsnormerna för utomhusluft, betonas att när det gäller var normerna ska tillämpas, måste deras syfte, dvs. att skydda människors hälsa beaktas. I handboken anges ett par exempel på miljöer där normen inte bör tillämpas, bland annat anges att normen inte bör tillämpas för den luft på vägen som fordonsresenärer exponeras för.

Normen bör heller inte tillämpas där människor normalt inte vistas som inom vägområdet längs med större vägar eller i den luft gående och cyklister kortvarigt exponeras för vid korsande av vägen eller vid passage nära tunnelmynning.

I detta fall riskeras inte överskridande av normen inom bostadsområden, inga cykelvägar ligger längs med de mest trafikerade trafiklederna. Den exponering som människor utsätts för är att betrakta som kortvarig t.ex. vid korsande av väg eller möjligen på handelsområdets parkeringar.

Med stöd av Naturvårdsverkets uttolkningar av lagstiftningen i Luftguiden bör normerna inte tillämpas i detta fall. De skyddsåtgärder som föreslås är till för att minska människors exponering av luftföroreningar:

- Förbättring och tillgängliggörande av andra färdmedel än bil till handelsplatsen är viktiga för att luftföroreningarna ska hållas så låga som möjligt i planområdet men också utanför.
- Inom ramen för vägplanen är det främst genom val av beläggning som det går att påverka alstrandet av partiklar.
- Människors exponering för luftförorening kan minska genom att gång- och cykelbana inte placeras i de stora vägarnas omedelbara närhet.

KONSEKVENSER

Samlad bedömning från MKB

Anläggandet av handelsplatsen innebär att skogsmark med lokala naturvärden påverkas. En del av planområdet kommer att bevaras som huvudsakligen naturområde men med inslag av byggnader. Planområdets närhet till vägar innebär att området i idag är bullerstört. Mot de större vägarna finns viltstängsel vilket kraftigt begränsar tillgängligheten.

Två av sumpskogsområdena påverkas negativt av bebyggelsen varav ett av sumpskogsområdena ligger inom det område som huvudsakligen är planlagt som natur. Den negativa påverkan mildras av en ny damm och vattendrag som skapas med naturlig utformning för att gynna naturmiljön. Sammantaget blir de negativa konsekvenserna för spridningssambanden små. Även avseende spridningssambanden för barrskog är de negativa konsekvenserna små. För sumpblandskogen som finns idag inom planområdet innebär planförslaget märkbart negativa konsekvenser och för barrskogens naturvärden små negativa konsekvenser. För gräsmarkssambanden blir det inga negativa konsekvenser. Med åtgärder som gröna tak och boplatser för insekter inom planområdet kan spridningssambandet för arter knutna till gränsmarker stärkas.

Vattnet inom planområdet avrinner till recipienterna Ullnasjön och Angarnssjöängen. Vid anläggandet av vägar och parkeringsytor kommer föroreningsinnehållet i dagvattnet att öka. Dagvattnet kommer att samlas upp i två dammar och renas. Föroreningsbelastningen ut från området bedöms öka jämfört med nollalternativet. Konsekvensen för recipienterna bedöms bli marginell då planområdets areal är omkring 1 % av hela avrinningsområdets areal. Till Angarnssjöängen finns också långa diken som bidrar till rening då föroreningar kan fastläggas. Planförslaget kan innebära vissa förändringar i grundvattennivåer inom planområdet.

Tillgängligheten för rekreation kan stärkas med planförslaget genom att det är möjligt att passera väg 276 in i planområdet. De utökade bussförbindelserna ger betydligt större möjligheter att ta sig till området. Dock försvinner vissa av områdets upplevelsevärden helt såsom kvarvarande skogskänsla, variationsrikedom och naturpedagogik. Upplevelsevärde aktivitet och utmaning kan komma att stärkas genom de verksamheter som planeras både i grönområdet och i anläggningar i andra delar av planområdet.

Risken med hänsyn till farligt gods-olyckor i området bedöms som måttlig och rimliga riskreducerande åtgärder krävs. Skyddsavstånd mellan väg och bebyggelse behövs och även skyddsavstånd mellan bensinstation och bebyggelse. Skyddsavstånden klaras i planförslaget. Andra krav ur risksynpunkt är avåkningskydd från vägen, brandsäkra fasader på vissa byggnader och avstängningsbar ventilation i vissa byggander., För bensinstationen krävs även skyddsavstånd mellan olika tekniska installationer och bebyggelse.

Vid jämförelse med nollalternativet ökar ljudnivån i utbyggnadsalternativet, vilket beror på stora asfalterade ytor samt ökad trafik inom planområdet. Några riktvärden för denna typ av område utomhus finns inte, men för att skapa en attraktiv vistelsemiljö är bullerdämpande åtgärder av stor betydelse. I utbyggnadsområdet kommer



Förslag till en första utbyggnadsetapp

trafikbullret uppfattas som ett kontinuerligt brus. Det går att skapa en behaglig och stressfri vistelsemiljö i det närliggande gaturummet med exempelvis högtalarinstallationer som ger ifrån sig naturljud eller att husfasaderna konstrueras ljudabsorberande för att reducera oönskat ljud.

Ökningen av trafik förbi planområdet innebär att luftkvaliteten försämras jämfört med nollalternativet närmast vägarna. Även i planförslaget bedöms dock luftföroreningshalterna ligga under miljö kvalitetsnormerna närmast vägarna. Vistelytorna för människor ligger längre från vägarna där halterna kan antas ha sjunkit ytterligare. Luftkvaliteten bedöms inte innebära några negativa effekter på människors hälsa.

För aspekten hushållning med naturresurser innebär planförslaget att produktiv skogsmark försvinner och ersätts med bebyggelse. Detta bedöms som en liten negativ konsekvens då området får betraktas som litet. När det gäller energiåtgång pågår arbete med att planera så att området blir energieffektivt och hållbart ur ett kretsloppsperspektiv.

Inom planområdet finns en kulturhistorisk lämning som Länsstyrelsen beslutat inte är en fast fornlämning. De negativa konsekvenserna för kulturmiljövärden bedöms som små för planförslaget

Byggandet av handelsplatsen kommer att innebära att andelen biltrafik för inköp av detaljhandel inom upptagningsområdet ökar några procent. Ökningen för inköp av detaljhandel beror på att besökare kan förväntas åka längre sträckor med bil för att besöka handelsplatsen. Av Rosenkällas besökande bilar har cirka 5 % tidigare gjort

sina inköp med kollektiva färdmedel till kollektivtrafikmässigt väl försörjda centra som Stockholms city och Täby centrum. För de boende i Österåker kommer biltrafikarbetet för inköpsresor att minska med cirka 7 % eftersom man idag åker till andra handelsplatser på längre avstånd. Jämfört med allt biltrafikarbete i upptagningsområdet bidrar biltrafiken till Rosenkälla med en ökning på runt 0,2 %.

Regionala effekter på handeln av planförslaget är att besökare till handelsplatsen tas från omgivande affärscentrum. Analysen visar att Åkersberga centrum till en början får minskad omsättning då Rosenkälla öppnas men vartefter befolkningen ökar i regionen kommer de att få en positiv nettoeffekt. Även Arninge och Täby centrum får till en början en minskning men på längre sikt en ökning. Övriga effekter på handelscentra i regionen är små.

Byggskedet kommer sannolikt innebära små störningar för allmänheten eftersom det endast finns ett bostadshus i närheten. För att minimera tillkommande belastning av föroreningar och näringsämnen på recipienterna bör reningsdammarna anläggas tidigt i byggprocessen samt sprängningsarbetet bedrivs så sprängmedelsresterna i sprängmassor minimeras. Risken för störningar för fåglarnas häckning vid Angarnssjöängen behöver beaktas i produktionsplaneringen.

På längre sikt om ytterligare exploatering genomförs öster om planområdet är risken stor att spridningssambanden påverkas negativt. Detta gäller speciellt barrskogsambanden. Det finns dock flera skyddsåtgärder som kan genomföras för att minimera negativ påverkan.

GENOMFÖRANDE

Organisatoriska frågor

Tidplan

Antagande av detaljplanen beräknas ske i mitten av 2014. Parallellt med detaljplanarbetet arbetar Trafikverket med en vägplan för Rosenkälla/infart Handel för att möjliggöra tillfarter till handelsområdet. Trafikverkets vägplan avses fastställas i början av 2015.

Genomförandetid

Detaljplanen ges en genomförandetid på 10 år efter laga kraft. Detaljplanen gäller även efter genomförandetidens utgång men kan då ändras eller upphävas utan att de rättigheter som uppkommit genom planen beaktas.

Genomförandet av detaljplanen kommer att etappindelas utifrån de förutsättningar som gäller för ett handelsområde. Utbyggnaden kommer att ske i två eller flera etapper. En första utbyggnadsetapp bedöms omfatta uppemot 100 000 m² BTA, till stor del belägen inom lokalgatans slinga. Olika anläggningar som behövs inom kvartersmarken, t ex parkeringsytor, VA-system, dagvattenhantering, bil- och gångvägar m m färdigställs. I denna etapp sker utbyggnaden av samtliga kommunala gator med tillhörande VA-anläggningar. De anslutningar och anläggningar som behövs för att försörja området med kollektivtrafik färdigställs också. Även dagvattensystemet inom de kommunala gatorna anläggs med tillhörande dammar på kvartersmark samt de efterföljande åtgärder som krävs för dagvattnets fortsatta omhändertagande.

Områdets fortsatta utbyggnad av kvartersmark kan därefter ske i etapper eller mer eller mindre kontinuerligt beroende på konjunktur och efterfrågan. Utbyggnaden av detaljplaneområdet kommer sannolikt att pågå under en relativt lång tidsperiod.

Ansvarsfördelning

Innan detaljplanen antas ska exploateringsavtal upprättas med fastighetsägaren. Avtalet avser reglera marköverlåtelse, ansvar för utförande av allmänna och gemensamma anläggningar mm.

Huvudmannaskap

PBL (2010:900), plan- och bygglagen, möjliggör ett delat huvudmannaskap i en detaljplan. Det innebär att huvudmannaskapet för allmän plats, dvs. ansvaret för underhåll av vägar och övrig allmän platsmark, kan vara enskilt eller kommunalt.

I detaljplanen för Rosenkälla handelsplats föreslås att huvudmannaskapet ska vara delat, alltså både kommunalt och enskilt. Anledningen är att kommunen ska vara ansvarig väghållare för dels en huvudgata och dels en lokalgata. Huvudgatan är tänkt att fungera som en genomfart för långsamgående trafik, busstrafik samt gång- och cykeltrafik. Lokalgatans slinga förbinder kvartersmarken med huvudgatan men trafikeras även till viss del av busstrafik i anslutning till E18 i väster. Huvudgatan och lokalgatans slinga

kommer även att användas för de kommunala VA-ledningarna. Planområdet kommer att införlivas i verksamhetsområde för allmänt VA avseende vatten och spillvatten.

Enskilt huvudmannaskap gäller för det torg som placerats i detaljplanens västra del och för lokalgatan i detaljplanens östra del.

Avtal

Ett planeringsavtal har tidigare upprättats mellan markägaren och kommunen för att reglera kostnader i samband med framtagande av planhandlingar för etapp 1 av Rosenkälla Öst.

Ett exploateringsavtal kommer att upprättas mellan kommunen, Österåkersvatten AB samt markägaren för att reglera kostnader avseende planens genomförande, t ex utförande av gator och VA-ledningar inklusive en överföringsledning från Svinninge till planområdet. Innan detaljplanen tas upp för antagande ska ett sådant exploateringsavtal vara antaget av kommunen.

Fastighetsbildning, gemensamhetsanläggning mm

Eftersom detaljplaneområdet utgörs av en enda fastighet, Rydboholm 2:1, medför den nya planen ett mycket litet behov av fastighetsbildning. Den mark som avses få kommunalt huvudmannaskap avstyckas lämpligen till en egen fastighet som ägs av kommunen. I dagsläget avser fastighetsägaren att behålla övrig mark i sin ägo och i egen regi genomföra en samlad exploatering av handelsområdet. Det medför att behovet av fastighetsbildning och andra lantmäteriförrättningar bedöms som mycket litet.

Planen medger att fastighetsägaren (=exploatören) styckar av all kvartersmark eller delar av den för att bilda nya fastigheter. Sådana avstyckningar medför att gemensamhetsanläggningar behöver bildas för fastigheternas gemensamma ändamål såsom vägar, parkeringsytor och VA mm. Dessa gemensamhetsanläggningar kommer i sådant fall huvudsakligen att ligga inom kvartersmark och betjäna de enskilda fastigheterna. Ansökan om fastighetsbildning eller bildande av gemensamhetsanläggning görs till Lantmäteriet.

Befintliga högspänningsledningar i planrådets nordöstra kant ingår i en befintlig ledningsrätt, i detaljplanen avsätts ett område för ledningarnas fortsatta bestånd.

Ekonomiska frågor

Fördelningen av kostnader för planens genomförande, t ex förrättningskostnader och kostnader för gemensamma anläggningar på kvarters- eller allmän platsmark kommer regleras i ett exploateringsavtal enligt ovan. I exploateringsavtalet regleras även exploatörens kostnader för anslutning till allmän VA-anläggning.

Exploatören svarar för kostnader för att ansluta området till lämpligt eldistributionsnät. Inom detaljplaneområdet har både E.ON Sverige AB och Elverket Vallentuna AB nätkoncession.

För bebyggelsen utgår ersättning till Samhällsbyggnadsförvaltningen för detaljplanearbetet och formell detaljplanhantering enligt ingånget planeringsavtal.

Kommunen kommer att få framtida driftskostnader för de anläggningar på allmän plats som omfattas av kommunalt huvudmannskap. Dessa driftskostnader uppskattas till en årlig kostnad om ca 400 000 kr. För Österåkersvatten AB uppstår driftskostnader för de allmänna VA-anläggningarna i området samt erforderliga överföringsledningar.

MEDVERKANDE TJÄNSTEMÄN

Detaljplanen har upprättats av Österåkers kommuns Samhällsbyggnadsförvaltning genom stadsarkitekt Lars Barrefelt samt Joe Lindström, Jonas Carlsson och Anna Härlin från Sweco Architects AB, Planering & Urban Design. Detaljplanen bygger på underlagsmaterial som tagits fram av Orrtorner AB och en projektgrupp med olika specialister från Sweco. Bildillustrationer av Sweco Architects AB när inte annat anges. För avsnittet Organisatoriska frågor har lantmätare Leif Sörensson vid kommunens plan- och exploateringsenhet ansvarat.

Lars Barrefelt
Stadsarkitekt

Jonas Carlsson
Planarkitekt

Joe Lindström
Arkitekt

Detaljplan för ROSENKÄLLA ÖST, ETAPP 1, Österåkers kommun, Stockholms län.

Förslag till detaljplan för Rosenkälla Öst, etapp 1 har varit på samråd under tiden 28 juni – 30 september 2013. Samrådsmöte hölls den 21 augusti i Alceahuset, Åkersberga. Vid mötet deltog ca 15 personer förutom kommunens och fastighetsägarens representanter. Mötet föregicks av Trafikverkets samrådsmöte för allmänheten avseende vägplanen för Rosenkälla och ny trafikplats på väg 276.

Detaljplan för Rosenkälla handelsområde har tidigare varit på samråd 2008. På grund av förändringar i utformning av det statliga vägnätet har det nu aktuella förslaget tagits fram.

Inkomna skriftliga synpunkter sammanfattas och kommenteras i denna samrådsredogörelse.

Inkomna yttranden

1. Lantmäteriet
2. E.ON Elnät Stockholm AB
3. E.ON Värme Sverige AB
4. Roslagsvatten AB
5. Vallentuna kommun
6. Vaxholms stad
7. Täby kommun
8. KPR Kommunala Pensionärsrådet
9. Österåkers hembygds- och fornminnesförening
10. Trafikförvaltningen Stockholms Läns Landsting
11. TeliaSonera Skanova Access AB
12. Vattenfall Eldistribution AB
13. Norrvatten
14. Trafikverket
15. Stava fastighetsägareförening
16. Grävelsta Fastighet AB
17. Åkersberga Lastbilscentral AB

Yttranden inkomna efter samråd tidens slut

18. Länsstyrelsen i Stockholms län

Sammanställning av revideringar efter samråd

Nedan beskrivs ändringar som har gjorts efter samrådet utifrån inkomna yttranden samt övriga revideringar.

Kvartersmark

- Plankartan kompletteras med bestämmelser för maximal ljus BTA inom planområdet.
- Plankartans användningsbestämmelser har renodlats.
- Beskrivningen förtydligas om att fastighetsägaren avser genomföra planen i egen regi utan större avstyckningar.
- Plankartan kompletteras med bestämmelse om att elnätstationer medges inom kvartersmark.
- Plankartan kompletteras med bestämmelser för skylttorn

Vägområden, torg och gc-vägar

- Huvudmannaskap redovisas tydligare på plankartan.
- Betydelsen av bestämmelsen TORG kompletteras med Infartsparkering.
- Bussgata införs i anslutning till det centrala handelsområdet i syfte att stärka kollektivtrafiken.
- Det regionala öst/västliga cykelstråket tydliggörs och separeras från handelsområdets gångytor.
- Bestämmelser om 5 % infiltrationsytor inom parkeringszoner införs.

Naturmark

- Plankartan kompletteras med öst/västliga naturstråk såväl i norr som i söder för att stärka spridningsvägar för djur och växter.
- Markerade områden för dagvattenanläggningar i anslutning till ringvägen utökas för att säkerställa nödvändig mark för öppendagvattenhantering och infiltration.
- Huvuddelen av grönområdet i planens östra del läggs ut som allmän plats NATUR.

Övrigt

- Trafikverket och Roslagsvatten uppmanas samordna ledningsdragning i anslutning till vägområdet för väg 276 så att ledningsrätt kan beviljas.
- Beskrivningen korrigeras så att visionen för Stockholm Nordost återges på aktuellt sätt.
- VA-planen ska utvecklas som underlag för exploateringsavtalet. Principiella gatusektioner med placering av allmänna ledningar har infogats. Behovet av en vattenreservoar utreds.
- Illustrationsplanen justeras så att trafikplatsens första etapp resp. slutliga utformning kan avläsas.

1. Lantmäteriet

Lantmäteriet framför synpunkter på plankartan, plan- och genomförandebeskrivning gällande genomförande- och organisatoriska frågor.

Gällande plankartan bör det förtydligas att kommunen är huvudman för allmän platsmark för områden som inte är markerade med a₁. Gränsen mellan enskilt och kommunalt huvudmannaskap är olika skala i kartan och bestämmelserna behöver korrigeras. Det är olämpligt att kombinera användningarna EH och EJ då det finns ersättningsregler för E, kvartersmark för annat enskilt byggande i 6:13 och 14:14 PBL, som ej är tillämpliga för H och J. De många kombinationer tillåtna användningar på kvartersmark, främst i kvarteret längst i öster på blad 2, kan innebära svårighet att fastighetsbilda i enlighet med detaljplanen. I texten omnämnda gemensamhetsanläggningar saknas i planen.

Gällande plan- och genomförandebeskrivningen behöver infartsparkering ingå i planen om detta ska kunna säkerställas, det behöver beskrivas, samt markeras på plankartan, vilket huvudmannaskap gång- och cykelväg på kvartersmark planeras få, och det bör framgå att ansökan om fastighetsbildning och anläggningsförrättning ska ske till Lantmäteriet. Det skulle även underlätta om detaljplanen har orienterande underrubrik av typen del av Rydboholm 2:1.

Kommentar: Plankartan föreslås kompletterad så att olika huvudmannaskap redovisas tydligare.

Kommunen bedömer att kombinationen av olika markanvändningar inte kommer utgöra något hinder för fastighetsbildning. Då fastighetsägaren avser driva området i egen regi är inte regler för inlösen relevanta. Eventuell överlåtelse av kvartersmark för tekniska anläggningar regleras i exploateringsavtalet.

Kommunen anser inte att markreservat behövs för gemensamhetsanläggning i plankartan. Gemensamhetsanläggningar upprättas om planområdet indelas i flera fastigheter vilket inte är aktuellt i nuläget. Inrättande av gemensamhetsanläggningar sker genom lantmäteriförrättning.

2. E.ON Elnät Stockholm AB

E.ON Elnät Stockholm AB framför att det planerade området är delat mellan två koncessionsområden, E.ON Elnät Stockholm AB och Elverket Vallentuna AB, vilket dock inte ses som något hinder för plangenomförande eller för att försörja området med el, tillika att ta emot lokalt producerad el. E.ON medverkar gärna till att koncessionsgränsens läge genom planområdet får en lösning som är praktisk för alla inblandade.

Bilagor med karta för koncessionsområdet samt önskad placering av 3 stycken nya E-områden bifogas yttrandet.

Kommentar: E-område för mottagningsstation redovisas i planen. Utrymme för elnätstationer avses anordnad inom kvarteretsmark. Plankartans bestämmelser kompletteras så att detta tydligt framgår.

3. E.ON Värme Sverige AB

E.ON Värme informerar om planerad bibränslebaserad kraftvärmeanläggning på Hagby i Täby kommun, vilken kommer utgöra bas i ett sammanhängande miljövänligt fjärrvärme- och elproduktionssystem i de nordöstra kommunerna i Stockholms län (Österåker, Täby, Vallentuna). Fjärrvärmesystemets distributionsledningar kommer att passera Rosenkälla som tillsammans med angränsande framtida bostads- och industriområde är möjliga att ansluta till systemet, alternativt kombinera med lokala energilösningar för värme och kyla med fjärrvärme i framtiden. E.ON kan vara behjälplig med planeringen och utbyggnad av närvärmesystem och lokala lösningar för el, värme och kyla. De önskar att beskrivningen i beskrivningen gällande "Värme och Kyla" breddas för att inte exkludera framtida miljövänliga alternativ.

Kommentar: Beskrivningen kompletteras under rubriken Teknisk försörjning, Värme och Kyla. Planen möjliggör utbyggnad av fjärrvärmenät inom gatustrukturen.

4. Roslagsvatten AB

Roslagsvatten bilägger i aktuellt yttrande två tidigare yttranden (2013-06-11, 2013-08-16) med synpunkter varav flertalet inte har blivit beaktade.

Roslagsvatten framför att de har svårt att granska detaljplaneförslaget utifrån ett VA-perspektiv då exploatörens VA-plan för området inte är färdigställd. Vissa frågor får säkerställas i kommande exploateringsavtal som upprättas innan detaljplanen antas.

VA-planen ska upprättas med planerade förbindelsepunkter och normalsektion för ledningar/kablar i gatuområdet. Även en principskiss för dagvattendammar med förslag till skötselansvar. Beräkning för vilka kapaciteter som erfordras för sprinkler, vilka områden som kräver tryckstegring, samt hur stor (l/s) etapp 1 är, behöver tas fram. Det behöver redovisas att dagvattenmängder inte kommer att öka i intensitet jämfört med idag.

Övriga synpunkter är att användning inom EJ₁-området endast ska gälla pumpstation och ingen annan industriverksamhet samt att allmän vattenreservoar är skyddsklassad och inte ska vara tillgänglig för allmänheten.

För VA-utbyggnad längs väg 276 måste Trafikverket tillstyrka ledningsrätt, vilket ännu inte skett. Spillvatten kommer att anslutas mot reningsverket i

Margretelund alternativt Käppala, samt att eventuell förekomst av artesiskt vatten där utjämningsmagasin ska anläggas kan orsaka problem. På plankartan saknas pumpstation och u-område för detta.

Beslut om finansiering av utbyggnad av VA-anläggningar, både inom detaljplaneområdet samt för överföringsledningar från Svinninge till Rosenkälla, måste fattas innan detaljplanen antas.

Kommentar: *Flera av synpunkterna är av sådan karaktär att de snarare bör regleras i exploateringsavtalet, istället för i detaljplanen. Kravet på separat fastighet inom E-område för pumpstationer kan tillgodoses.*

Exploateringsavtal ska vara upprättat och ingånget före planens antagande. Exploatören har utvecklat VA-planen så att denna kan utgöra underlag för exploateringsavtalet. Principiella gatusektioner har upprättats inkl. placering av allmänna ledningar. Behovet av vattenreservoar ska utredas vidare inför utbyggnaden. Det noteras att en allmän vattenreservoar är skyddsklassad.

Dagvattendammar beskrivs i planbeskrivningen i avsnittet Teknisk försörjning. De anläggs på enskild mark med enskilt skötselansvar.

Beräkning för vilka kapaciteter som behövs för sprinkler, vilka områden som kräver tryckstegring, samt hur stor (l/s) etapp 1 är, bedöms inte behöva tas fram i detaljplaneskedet då detta är frågor som studeras i projekterings- och anläggningsfasen. I MKB:n tillhörande planen beskrivs att mer dagvatten kommer att genereras samt att större vattenmängder avleds snabbare, medan en mindre vattenandel infiltrerar till grundvattnet, detta i och med att en större andel av marken blir hårdjord. Konsekvenserna av detta bedöms dock bli marginella med de dagvattenlösningar för infiltration som föreslås.

Österåkers kommun anser att det är av största vikt att Trafikverket och Roslagsvatten kommer överens om ledningsdragning i anslutning till vägområdet för väg 276 så att ledningsrätt kan beviljas.

5. Vallentuna kommun

Vallentuna kommun informerar om att en samordnad mellankommunal planering pågår tillsammans med Trafikverket gällande den övergripande trafikinfrastrukturen för utveckling av Rosenkälla och Gillinge. Planeringen i Gillinge utgår inte från att 200 000 kvm handel etableras, utan att Vallentuna tar ansvar för regionens tillväxt med nya bostäder och plats för verksamheter som inte kan integreras med bostäder. Gällande handel eftersträvas i första hand att skapa förutsättningar för närservice samtidigt som viss handel med skrymmande varor kan bli aktuell där verksamheter planeras.

Vallentuna kommun begär att detaljplanen kompletteras i enlighet med gällande avsiktsförklaring avseende möjlighet till trafikförbindelse för

långsamgående trafik över kommungränsen i nordsydlig riktning mellan området östra Rosenkälla-Gillinge. De framför även att befintlig viadukt i Gillinge benämns trafikplats Gillinge i planhandlingen. Lokalisering av framtida trafikplats Gillinge är idag inte känd. På kort sikt kommer Trafikverket studera södergående ramper vid aktuell viadukt som en del av planeringen för trafikplats Rosenkälla. Dessa ska benämnas "föreslagna södergående ramper norra Gillinge". Även lämpligt läge för trafikplats Stava behöver utredas.

Vallentuna kommun utgår från att de redovisade motorvägshållplatserna kompletteras, och inte ersätter, de befintliga busshållplatserna i Gillinge. Det är även viktigt att detaljplanen och Trafikverkets vägplan för trafikplats Rosenkälla är samordnad avseende kollektivtrafik och gång- och cykeltrafik så att goda förutsättningar skapas för en attraktiv bytespunkt mellan busstrafiken på väg 975 och E18.

Planhandlingarna innehåller målsättningar både från tidigare (2005) och nya visionen (2012) för Stockholm Nordost utan att det tydligt anges.

Vatten inom Rosenkälla avrinner till stor del till recipienten Angarnssjöängen, som är ett Natura 2000-område som inte uppfyller miljökvalitetsnormerna. Det förutsätts att lokala åtgärder för att begränsa negativa konsekvenser av ökad avrinning och föroreningsmängder säkerställs.

Utvecklingen i Gillinge och Rosenkälla påverkar den regionala grönkilen Angarn-Bogesundskilen. Vallentuna kommun är angelägen att planeringen öster om nu aktuellt planområde samordnas med planeringen i Gillinge med hänsyn till det gröna svaga samband som finns i området.

Kommentar: En översiktlig lokaliseringsanalys av Trafikplats Stava indikerar ett läge öster om kraftledningen och väster om Långsjön. Detaljplanens planerade lokalgator ger goda möjligheter för eventuella framtida kopplingar över kommungränsen i nord-sydlig riktning.

Beskrivningen korrigeras så att framtida trafikplanläggningar på E 18 benämns på rätt sätt.

Förändringar på det statliga vägnätet inkl. eventuell flytt av hållplatser planeras av Trafikverket i dialog med Trafikförvaltningen, berörda kommuner och sakägare.

Beskrivningen korrigeras så att visionen för Stockholm Nordost återges på aktuellt sätt.

Planförslaget bedöms kunna genomföras utan att försvåra att miljökvalitetsnormerna för vatten uppfylls vilket redovisas i planbeskrivning och i MKB.

Åtgärder i den regionala grönstrukturen mellan planområdet och Stava behöver säkerställas i framtida planering så att de gröna sambanden inte

ytterligare försvagas, vilket kräver samordning mellan bl.a. Vallentuna kommun, Österåkers kommun och Trafikverket. Den nu föreslagna grönstrukturen inom Rosenkälla överensstämmer med nu kända planer i Gillinge samtidigt som den innebär en viss förstärkning av spridnings-sambanden i såväl nord/sydlig som öst/västlig riktning.

Vallentuna har förtydligat de aktuella planerna för Gillinge innebärande ca 80 000 kvm handel, ca 200 000 kvm övriga verksamheter öster om E 18 samt ca 1 500 bostäder väster om E 18.

6. Vaxholms stad

Vaxholms stad avstår från att yttra sig.

7. Täby kommun

Täby kommun är positiv till planeringsinriktningen för Rosenkälla men framför följande:

Etableringen av Rosenkälla kan ses som en viktig del i att uppfylla visionen för Stockholm Nordost där Österåker åtagit sig att skapa 7000 nya arbetstillfällen. Det är dock inte korrekt att den regionala stadskärnan Täby centrum-Arninge även innefattar Rosenkälla. Det finns inga planer på att utveckla stråket längs E18 till en gemensam regionkärna eller att Arninge/Rosenkälla/Gillinge utvecklas till ett nav i nordostsektorns väg- och kollektivtrafiksystem. Arninge resecentrum är knutpunkten i Stockholm Nordost och utgör den norra entrén till den regionala stadskärnan.

Det är önskvärt att den totala belastningen på vägnätet analyseras mer ingående. Vikten av en god kollektivtrafikförsörjning till området, och välfungerande och effektiva kopplingar till Arninge resecentrum, betonas.

De scenarier som beskrivs i miljökonsekvensbeskrivningen tar inte höjd för den handelsutveckling som pågår i Täby vilket gör siffrorna som redovisas för de regionala konsekvenserna för handel svåranalyserade. Ett utbyggt Täby centrum kommer år 2015 omfatta en area om 78 000 kvm BTA (260 butiker) och handelsytan inom Arninge fördubblas även inom kort.

Ullnasjön klarar i nuläget inte miljökvalitetsnormerna. Avrinningsområdet består till största del av skog och åkermark och ett exploaterat område bidrar med andra föroreningar och i vissa fall högre halter tillsammans med ett snabbare flöde. Sammantaget finns goda skäl att vidta åtgärder som begränsar föroreningsbelastningen från området och att genomförandet säkerställs i planen och exploateringsavtal.

Kommentar: Tidigare regional planering har sett Täby/Arninge/Rosenkälla som ett delvis samverkande område för handel och service. Rosenkälla har en för externhandel och många andra verksamheter väl så bra lokalisering som Arninge. Aktuell detaljplan bygger på det av kommunen 2007 godkända

programmet för Rosenkälla med en kombinerad användning för handel och verksamheter.

Österåkers kommun kommer fortsatt arbeta intensivt tillsammans med exploatören för att i dialog med Trafikförvaltningen ge förutsättningar för attraktivt kollektivt resande.

Trafikprognoserna för området bygger på Trafikverkets prognoser för regionens trafikutveckling till 2035 samt effekter av utbyggnad av förbifart Stockholm och därmed sammanhängande uppgradering av Norrortsleden.

8. KPR Kommunala Pensionärsrådet

KPR anser att kulturminnen ska bevaras och framhävas med hänvisning till det fornminne i etapp 1 som föreslås friskrivs för att möjliggöra bebyggelse där.

Planen anger endast att ingen avrinning får ske mot Angarnsjön men en stor del av planområdet lutar mot Ullnasjön som är förbunden med Hägernäsviken till vilken det är viktigt att inget förorenat vatten släpps ut.

En noggrann kontroll krävs under byggnation så att Länsstyrelsens normer om avstånd till bensinstationer på 50 meter inte minskas.

Kommunikationer till Rosenkälla bör planeras så att icke bilburna och pensionärer har god tillgänglighet, även från delar utanför centrum.

Planen riskerar att slå ut befintliga butiker i Åkersberga centrum

Kommentar: Länsstyrelsen bedömer att de fynd som påträffats och beskrivit i den arkeologiska utredningen inte utgör någon fast fornlämning och inga ytterligare arkeologiska insatser krävs.

Dagvatten från planområdet avleds både mot Ullnasjön och mot Angarnsjöängen. Systemlösningen för dagvatten ska utformas så att endast marginellt mer föroreningar tillförs jämfört med nuläget. Detta ska även regleras i exploateringsavtal mellan kommun och exploatör.

En riskutredning har tagits fram som underlag för planförslaget. Länsstyrelsens rekommendationer om 50 meter säkerhetsavstånd till bensinstation gäller endast verksamheter som är svåra att utrymma, se: <http://www.lansstyrelsen.se/stockholm/SiteCollectionDocuments/Sv/publikationer/2000/Rapport%202000.01.pdf>

Kommunen kommer fortsatt att arbeta tillsammans med exploatören för att i dialog med Trafikförvaltningen ge förutsättningar för attraktivt kollektivt resande.

Genomförda handelsutredningar som underlag till MKB visar att det finns risk att handeln i Åkersberga minskar tillfälligt i och med att Rosenkälla etableras men att den ökade efterfrågan på längre sikt ändå innebär ett ökat behov även i centrala Åkersberga.

9. Österåkers hembygds- och fornminnesförening

Österåkers hembygds- och fornminnesförening har inga egentliga invändningar men befarar att den kraftigt utbyggda handeln har negativ påverkan på lönsamheten inom Åkersberga tätort. De anser att ett visst inslag av bostäder skulle göra området mer levande och allsidigt

I detaljutformning bör Rosenkällas historiska betydelse som kommunikationsknutpunkt för både långväga resenärer och bönder från närområdet, tas tillvara, så att det moderna Rosenkälla lockar till motsvarande aktiviteter genom att det erbjuds goda möjligheter för restaurangbesök, övernattningspauser samt avkopplande pauser. Ett välplacerat hotell/restaurang kan fungera som landmärke för området.

Föreningen anser det viktigt att lätt nå området med kollektiva trafikmedel. Ett stickspår föreslås från Roslagbanan via en ny station vid Arninge eller en eventuell slutstation för tunnelbanan. En eventuell "Roslagspil" bör ges en station vid Rosenkälla vilket skulle fungera bra med en dragning via Rimbo till Norrtälje. Det skulle öka områdets betydelse som handels- bostads- och arbetsplatsområde och göra det mer gynnsamt för aktiviteter kvällstid.

Kommentar: *MKB visar att det finns risk att handeln i Åkersberga minskar tillfälligt i och med att Rosenkälla etableras, men att den ökade efterfrågan på längre sikt innebär ett ökat behov även i centrala Åkersberga då det totala handelsbehovet i nordost kommer att öka kraftigt i samband med befolkningstillväxten.*

I planprogrammet för Rosenkälla beskrivs verksamheter väster om E18 för hotell och konferensändamål. Den vidare planeringen för det området får utreda vilken gestaltning som är bäst lämpad för platsens förutsättningar. Kommunen kommer fortsatt arbeta intensivt tillsammans med exploatören för att i dialog med Trafikförvaltningen ge förutsättningar för attraktivt kollektivt resande. I planeringen av Roslagbanan finns inga alternativ som innebär något stationsläge i nära anslutning till Rosenkälla.

10. Trafikförvaltningen Stockholms Läns Landsting

Trafikförvaltningen och Tillväxt, miljö och regionplanering (TMR) samlar sina synpunkter i ett yttrande.

Detaljplanen ligger till viss del inom område som i RUFSS 2010 pekas ut som lämpligt som terminalområde för varuförsörjning. Idag saknas verksamhetsområden för varuförsörjning i nordöstra Stockholmsregionen. RUFSS ger inget uttalat stöd för ett större handelscentrum i Rosenkälla.

Delar av detaljplanen ligger inom en del av Angarnkilen som enligt RUFSS 2010 utgör ett svagt samband, klass 2. I miljökonsekvensbeskrivningen bedöms att planen innebär en mindre påverkan på kilens svaga samband, under förutsättning att området utformas på ett sätt som stöder spridningsfunktionerna i ett långsiktigt perspektiv. Landstingets rapport "Svaga samband i Stockholmsregionens gröna kilar (5:2012)" exemplifierar hur detta kan göras. En fortsatt exploatering intill Etapp 1 motverkar intentionen att göra så lite intrång som möjligt i de gröna kilarna.

Det behöver redogöras för hur behovet av ytterligare handelsetableringar ser ut. En etablering i närtid av ett handelsområde i Rosenkälla kommer sannolikt ha en negativ inverkan på utvecklingen av Täby centrum-Arninge som är ett överordnat regionalt intresse.

Det är sannolikt att etableringen på grund av sitt läge kommer att generera ökad biltrafik och ökade utsläpp. Landstinget ser ingen möjlighet till att lösa kollektivtrafiken på ett tillräckligt attraktivt sätt för att kunna konkurrera med bilen. Landstinget gör en samlad bedömning om att det är olämpligt att etablera ett handelsområde av den storlek som föreslås.

För att ändå möjliggöra en så attraktiv kollektivtrafik som möjligt behövs det tas vara på den potential som finns i befintligt vägnät. Den trafiklösning som detaljplanen medger, med busstrafiken placerad i områdets södra del samt med sex cirkulationsplatser, lämnar för stor potential outnyttjad gällande kollektivtrafikförsörjning av området. Det anses bättre med genare busstråk i öst-västlig riktning som ger högre medelhastighet och bättre tillgänglighet, samt bättre möjlighet att trafikera med befintliga regionala busslinjer.

Föreslagen "shuttlebus" är en fördel då den kan stanna vid varuhusets entréer vilket underlättar hemtransporter men en krokig linjedragning kvarstår vilket innebär en långsammare och mer obekväma resa. Det är dock en potential som måste värnas i planering och genomförande och säkras upp med bestämmelser i plankarta. Planbeskrivningen tar ej heller upp vilka som vill medfinansiera en "shuttlebus" vilket inte ryms inom Trafikförvaltningens uppdrag.

Frågan om infartsparkering samt placering av hållplatser bör bevakas i genomförande av planen.

Gång- och cykelvägar mellan busshållplatser, varuhus och infartsparkering ska utformas säkra, trygga, gena, attraktiva och tillgängliga med utformning som utgör från ett barnperspektiv.

Kommentar: För att säkerställa en attraktiv kollektivtrafikförsörjning kommer planeringen fortsätta mellan Trafikverket, TMR, kommuner och sakägare. En ny öst-västliga bussgata har lagts in i planen i syfte att möjliggöra hållplatslägen i direkt anslutning till handelsområdets centrala delar. De regionala öst-västliga bussarna kan alternativt få en genare och mer framkomlig sträckning där de endast angör motorvägshållplatsen på E18 vilken därmed får funktionen av en viktig bytespunkt. Föreslagen "Shuttlebus" förutsätts bekostad av fastighetsägaren alternativt företagarföreningen i området.

11. TeliaSonera Skanova Access AB

TeliaSonera Skanova Access AB har en betydande teleanläggning inom detaljplaneområdet i form av en luftledning som går utmed väg 276. Denna ledning omfattas av ledningsrätt. Skanova önskar så långt som möjligt behålla befintliga teleanläggningar i sina nuvarande lägen. De förutsätter att de kostnader som uppstår vid eventuell flytt och ombyggnad bekostas av den som initierar detta. En nätkarta bifogas yttrandet.

Kommentar: Tele och datanät i och förbi området behöver detaljstuderas inför utbyggnad.

12. Vattenfall Eldistribution AB

Vattenfall har ledningar inom och i närheten av planområdet. Karta med ungefärligt läge samt nätstationer bifogas. Angående den luftledning som passerar vid planområdets nordliga gräns påminner Vattenfall om vilka regler som gäller invid luftledning gällande avstånd till byggnation, vägområden och belysningsstolpar. Bland annat ska ett minsta avstånd på 20 meter från 55 kV-ledning till ny byggnad och 10 meter till parallell väg hållas.

Med hänsyn till byggrätten för ett vattentorn påminner Vattenfall om att Luftfartsavdelningens rekommendationer om hinder i närheten av kraftledningar (TSL 2010-5867, 20101115) ska följas, gällande bland annat hinderfria zoner vid besiktning med helikopter.

Kommentar: Synpunkterna ska beaktas.

13. Norrvatten

Norrvatten har inga huvudvattenledningar eller anläggningar inom aktuellt område och har därmed inga synpunkter att framföra. Om ingen ändring görs i detaljplanen som påverkar Norrvatten skickas inga ytterligare svar på föreslagen plan.

14. Trafikverket

Jämfört med de ingångsvärden Trafikverket erhållit från kommunen har handels- och verksamhetsytor ökat från 130 000 till 195 000 kvm. Markanvändningen har också utökats genom att upplevelse- och fritidsverksamhet medges. Trafikverket reserverar sig för konsekvenser avseende vägplanens innehåll, kostnad och tidplan. Vägplanen avses skicks in för fastställelse under 2014, men när fastställelsen sker är utom projektets rådighet.

Väg 975 föreslås förlagd huvudsakligen i ny streckning mellan E18 och Tpl Handel, vilket bör framgå av beskrivningen.

Detaljplanen behöver redovisa hur gång- och cykeltrafik ska hanteras mellan Roslagsvägen och öster om handelsområdet. Ett gångstråk behöver ges planstöd mellan huvudgatan enskild väg söder om väg 276.

Detaljplanen bör beskriva hur Trafikverkets anläggningar kan påverkas vid kraftiga flöden. NR-området mellan väg 276 och Tpl Handel behöver anpassas till dagvattenhantering från trafikplatsen.

Gränsen för Tpl Handel slutar innan huvudgatans bro över infarten.

Detaljplanens illustrationer bör inte redovisa en fullt utbyggd Tpl Rosenkälla, då detta inte är aktuellt i vägplanens förslag.

Busshållplatserna längs huvudgatan är tätt placerade, varför den östra bör förläggas längre österut, vilket även innebär ett kortare avstånd till befintlig hållplats på väg 276.

Kommentar: *Kommunen och Trafikverket har fortlöpande samarbete beträffande utformning av väganläggningar och därmed sammanhängande dagvattenanläggningar.*

Den redovisade maximala byggrätten ska ses som den fysiskt möjliga. Mixen av verksamheter och utbyggnadstakten är idag okänd varför det inte går att säga när de trafikvolymerna som legat till grund för vägplanen kommer att uppnås. Trafikanalyser har genomförts för att bedöma konsekvenserna av ökad bebyggelse och trafikflöden. Dessa har redovisats för Trafikverket i separat trafik-PM och vid möten.

Planhandlingen kan förtydligas avseende förväntad tidpunkt för fastställelse av vägplanen. Planhandlingen ska förtydligas vad gäller väg 975. Väg 975 förutsätts ansluta till den kommunala huvudgatan i områdets västra del men samtidigt anknytas till E18 via sydgående ramper vid befintlig bro i Gillinge. Vägplanen avslutas därmed för väg 975 omedelbart öster om vägport under E18 och omedelbart söder om föreslagen lokalbro vid infart till handelsplatsen. Avsikten är att bron över entrén från Tpl Handel med hela dess konstruktion omfattas av detaljplanen.

Detaljplanen i samverkan med vägplan för Rosenkälla Tpl säkerställer en motorvägshållplats och bytespunkt som har stor betydelse för den regional busstrafiken.

GC-koppling västerut möjliggörs i samband med fortsatt utbyggnad av trafikplats och bebyggelse väster om E18. GC-trafik österut sker på väg 276 till dess att planerad lokalgata med GC-väg förlängs från Sjöbergsvägen. Detaljplanen föreslås justerad så att planstöd ges för ett gångstråk mellan huvudgata och Tpl Handel.

Dagvattenanläggningarna inom planområdet ska utformas så att höga flöden inte innebär risk för Trafikverkets anläggningar. Avledning av dagvatten vid entrén till handelsområdet kräver samverkan i gemensam pumpstation.

Illustrationsplanen justeras så att trafikplatsens första etapp resp. slutliga utformning kan avläsas. En ny öst/västlig bussgata har lagts in i planen vilken förbättrar tillgängligheten för busstrafiken samt möjliggör mycket centralt placerad busshållplats.

15. Stava fastighetsägareförening

Föreningen är positiv till planförslaget, men anser det anmärkningsvärt att kommunen inte har framfört sina tidigare synpunkter om att en bergtäkt på fastigheten Össeby-Väsby 3:1 i Vallentuna kommun hämmar utvecklingen i området, vilket riskerar att handelsområdet inte blir attraktivt på sikt. I och med detta motverkas även Vallentunas planer att på sikt kunna projektera för bostäder nordost om handelsområdet. Österåkers kommun måste aktivt motsätta sig en fortsatt bergtäktsverksamhet i närområdet

De motsätter sig lokalväg, med genomfartskaraktär, österut mot Stava och Åkersberga norr om Väg 276. I och med den nu planerade Trafikplats Handel finns goda möjligheter att ansluta en lokalväg från denna punkt söder om Väg 276 och vidare österut. Detta borde vara än mer intressant med anledning av kommunens planer på Stava Syd och att en möjlig länk till Täljö planeras söder om Stava. Föreningen är emellertid positiv till en gc-väg på befintliga vägar.

Kommentar: *Frågan om ev. förlängd bergtäkt i Vallentuna hanteras inte i detta planärende. Framtida lokalgata mellan Rosenkälla och Sjöbergsvägen liksom en framtida trafikplats Stava kommer på sikt att utredas av Trafikverket och kommunen. Aktuell plan möjliggör endast anslutning av en sådan väg i områdets östra del. I första hand bedöms dock en gen GC-förbindelse som angelägen.*

16. Grävelsta Fastighet AB

Grävelsta Fastighet AB, ägare av Gillinge 1:4, Vallentuna, har fått skrivelser från ägarna av fastigheten Rydboholm 2:1 som är oroad över att verksamheten på Gillinge 1:4 (halkbana, återvinningsverksamhet av massor) skulle vara störande för byggplanerna på handelsområdet. Grävelsta Fastighet AB finner oron obefogad pga. att det är flera år till byggstart samt att byggnationen i sig innebär en mer störande verksamhet än den inom Gillinge 1:4. Grävelsta fastighet AB motsätter sig inte utveckling på Rosenkälla så

länge Österåkers kommun och ägarna till Rydboholm 2:1 inte motsätter sig verksamhet och utveckling inom Gillinge 1:4.

Norr om Rosenkälla finns redan bergtäkter, asfaltverk och betongfabrik och inom Rockelsta 4:1 planeras också en större massdeponi. Utveckling av respektive område borde kunna ske parallellt utan motsättningar.

Kommentar: Kommunen delar uppfattningen att verksamheterna bör kunna bedrivas parallellt under förutsättning att sydgående ramper anläggs vid befintlig bro i Gillings så att befintlig och ev. ökande tung trafik kan komma ut på det överordnade vägnätet utan att behöva passera handelsområdet.

17. Åkersberga Lastbilscentral AB

Åkersberga Lastbilscentral AB som sedan 2007 bedriver en bergtäkt på fastigheten Össeby-Väsby 3:1 framför att de inte har några planer på att lägga ned verksamheten när deras nuvarande tillstånd slutar gälla 1 juni 2015. De har lämnat in en tillståndsansökan för fortsatt och utökad bergtäktsverksamhet under 30 år.

Planförslaget innebär att väg 975 kommer att ansluta till väg 276 vid den nya handelsplatsen. Detta innebär att tunga lastbilstransporter från LBCs bergtäkt kommer att behöva passera handelsplatsen samt sex stycken rondeller. LBC anser att detta allvarligt försämrar effektiviteten i transporterna till och från LBCs bergtäkt och att det inte är rimligt att en tillståndsgiven industriverksamhet blir inbyggd av ett stort antal mindre rondeller. Länsstyrelsen anger även att tåkten är av regional betydelse och ska beaktas i planeringen. Planförslaget behöver kombineras med andra trafiklösningar som medför att trafik till/från tåkten inte försvåras. Ett exempel är av- och påfartsramper från bron över väg E18 vid Gillinge.

Kommentar: Kommunen delar uppfattningen att verksamheterna bör kunna bedrivas parallellt under förutsättning att sydgående ramper anläggs vid befintlig bro i Gillings så att befintlig och ev. ökande tung trafik kan komma ut på det överordnade vägnätet utan att behöva passera handelsområdet.

Yttranden inkomna efter samråd tidens slut

18. Länsstyrelsen i Stockholms län SAMMANFATTANDE BEDÖMNING

Även om Länsstyrelsen kan ha förståelse för syftet med plankartans utformning har varit att förlänga planens aktualitet och användbarhet över tid så behövs en tydligare styrning för att kunna avgöra planens konsekvenser och omgivningspåverkan. Inte minst då det handlar om 87 ha mark. Planens intentioner redovisas tydligt med illustrationsmaterial men i den juridiskt bindande plankartan är bestämmelserna så pass generella att en nästintill obegränsad exploatering tillåts i merparten av planens kvarter. Detaljplanen ska utgå från MKB:n där planens miljöpåverkan ska identifieras, beskrivas och bedömas. Miljöaspekterna ska integreras i planen och MKB:n ska redovisa konsekvenser av planens maximala utnyttjande. Den maximala utnyttjandet 130 000-190 000 m² BTA som redovisas i MKB:n begränsas inte i plankartan utan denna tillåter ännu mer exploatering.

I Gillinge, Vallentuna kommun, pågår arbete med FÖP med 1000-2000 bostäder. Det föreslagna planområdet medger ett nytt handelsområde som motsvarar Kungens kurva eller Barkarby handelsplats vilket väsentligt påverkar förutsättningarna på platsen och i regionen. Länsstyrelsen anser att den regionala och mellankommunala påverkan som Rosenkälla förväntas generera behöver beskrivas ytterligare och redovisas i olika etapper för att effekterna över tid ska kunna överblickas. Även konsekvenser för kollektivtrafiken behöver redovisas.

Länsstyrelsen bedömer att planförslaget strider mot PBL:s grundläggande krav på att en detaljplans omfattning och utformning ska kunna anses vara uppfyllda. Plankartan innehåller heller inte tillräckligt med underlag för att Länsstyrelsen ska kunna ta ställning till eventuell påverkan på de intressen som Länsstyrelsen har att bevaka. Länsstyrelsen kan därför komma att pröva en eventuell antagen detaljplan enligt 11 kap. 10 § PBL.

RIKSINTRESSEN

Länsstyrelsen ställer sig bakom de synpunkter Trafikverket har angående att ingångsvärden på 130 000 m² BTA som tidigare fått från kommunen inte stämmer överens med nuvarande planförslag. Fortsatt planering förutsätts ske i nära samråd med Trafikverket så att någon skada på riksintresset inte uppstår till följd av planförslaget.

NATURA 2000-OMRÅDEN

Då Angarnsjöängen idag är kraftigt övergödd är det viktigt att planens genomförande inte medverkar till någon påtaglig ökning av fosfor- och kvävetillförsel. Det är även viktigt att säkerställa att någon betydande negativ påverkan på Natura 2000-området inte sker under byggtiden.

KONSEKVENSER FÖR NATURMILJÖ, SPRIDNINGSVÄGAR

I MKB:n anges att planen ger en mindre påverkan på Angarnkilens svaga samband under förutsättning att planen utformas på ett sätt som stöder spridningsfunktionerna. På illustrationen och i gestaltningsbeskrivningen ser det ut som att man uppmärksammat detta men i plankartan och föreslagna bestämmelser ges enligt Länsstyrelsen inte samma stöd. I östra delen, där föreslagen kvartersmark för NR och HLNR, skulle den bebyggelse som medges om den planeras olämpligt kunna förhindra och/eller begränsa spridningsvägarna. Föreslagna kvartersgränser behöver ses över och planbestämmelserna förtydligas för att förhindra detta. Det finns även andra delar inom planen där plankartan inte ger stöd för kommunens vision om områdets utveckling. Kommunen bör enligt Länsstyrelsen överväga möjligheten att lägga ut delar av planområdet som allmän plats natur/park för att tydliggöra denna avsikt.

Länsstyrelsen delar TMR och Trafikförvaltningens uppfattning om att en fortsatt exploatering öster om aktuell etapp kan komma att inkräkta på den gröna kilens svaga samband.

DAGVATTEN

Ett genomförande av planen innebär en genomgripande förändring av pågående markanvändning och att en stor andel hårdgjorda ytor vilket ställer höga krav på dagvattenhanteringen. Länsstyrelsen anser att principen för hur dagvattnet ska hanteras är godtagbar och instämmer i planbeskrivningens konstaterande att grönstrukturen inom Rosenkälla kommer att vara av betydelse då den bland annat ger möjlighet till omhändertagande av dagvatten.

Området avvattnas främst till Angarnsjöängen som utgör en av länets värdefullaste fågellokalerna. Anläggningar för dagvattenrening måste dimensioneras så att risken för tillförsel av föroreningar till Angarnsjöängen minimeras. Det behöver ställas höga krav på rening via sedimentationsdammar med oljeavskiljande anordningar, översilningsytor mm. Även om avrinningsvägen är lång kan det vara lämpligt att reglera att dagvatten ska fördröjas och renas inom fastigheten. Även utformning som begränsar avrinningen och möjliggör lokalt omhändertagande kan behöva regleras med planbestämmelser. Hantering och omhändertagandet av dagvatten behöver redovisas såväl under som efter utbyggnad samt följas upp med planbestämmelser.

GRUNDVATTEN, MILJÖKVALITETSNORMER FÖR VATTEN

Länsstyrelsen anser att detaljplanen bör redovisa hur grundvattnet kan komma att påverkas när dagvattnet infiltreras och i förlängningen når ytvattnet i Angarnsjöängen. Berörda recipienter är redan idag hårt belastade. För att förbättra miljösituationen och för att MKN ska uppnås behövs krafttag för att minska belastningen även från förhållandevis små källor. Det bör redovisas hur stor belastningen från planområdet blir.

Länsstyrelsen informerar om provtagning i Hackstabäcken samt kiselalgsprovtagningar.

MELLANKOMMUNAL SAMVERKAN

Det finns inget stöd i RUF5 eller visionen Stockholm Nordost för att Rosenkälla skulle ingå i den regionala kärnan Täby C-Arninge eller att stråket utmed E18 ska utvecklas till en gemensam regional kärna. Länsstyrelsen anser att planläggningen utöver en önskan om ökad/fortsatt tillväxt också behöver beakta klimatförhållanden och att verka för en minskad klimatpåverkan som kan bidra till en transport- och energieffektiv samhällsstruktur.

Länsstyrelsen delar i stort synpunkter som framförts av Trafikförvaltningen och TMR om att ett handelsområde är olämpligt att etablera i den storlek som föreslås då detaljplanen ligger i ett område som pekats ut som lämpligt för terminalområde för varuförsäljning och till stor del i en grön kil, att efterfrågan på handelsetableringen inte klarlagts och att analyser visar att den regionala kärnan Täby centrum/Arninge påverkas negativt, samt att föreslagen trafiklösning lämnar en alltför stor outnyttjad potential vad gäller områdets kollektivtrafikförsörjning. Av 11 kap 10 § PBL framgår också att Länsstyrelsen ska överpröva kommunens beslut att anta en detaljplan om beslutet kan antas innebära att regleringen av mark- och vattenområden som angår flera kommuner inte samordnas på ett lämpligt sätt.

RISK, FARLIGT GODS

Länsstyrelsen kan i dagsläget inte avgöra om bebyggelsen intill transportleder för farligt gods blir lämplig med hänsyn till människors hälsa och säkerhet då sådan reglering saknas i plankartan. Behovet av skyddsåtgärder behöver ses över till nästa skede och Länsstyrelsen anser att de skyddsåtgärder som krävs behöver föras in som bestämmelser på plankartan. Länsstyrelsen ställer sig frågande till om den äldre riskanalysen beräknat samhällsriskerna för respektive väg istället för hela planområdet. Den nya riskanalysen redovisar endast samhällsriskerna för planområdet baserat på E18. De senaste uppskattningarna av framtida trafik förbi planområdet har också gett högre värden än vad som används i beräkningarna för samhälls- och individrisk, vilket medför att riskerna har underskattats. Länsstyrelsen anser att båda fallen är ett icke korrekt sätt att beskriva samhällsriskerna vilket ger ett felaktigt beslutsunderlag. En högre persontäthet än antagna 2500 personer/km² bör beaktas, det är en för låg siffra för en handelsplats i Rosenkällas storlek. Riskbedömningen behöver uppdateras eftersom riskanalysen utgår från att tankbilar med farligt gods inte fraktar mer än 15 ton gas/vätska – de kan transportera upp till 55 ton. Länsstyrelsen saknar även en känslighetsanalys i riskanalysen.

Kvartersmark NR anges på ett avstånd om 15-20 meter intill väg 276 vilket inte anses lämpligt.

RISK, BENSINSTATION

Länsstyrelsen anser att kommunen behöver redogöra hur de ska hantera risken för olyckor med de transporter som bensinstationen kommer att generera. Med plankartans nuvarande utformning torde bebyggelse i intilliggande kvarter där människor stadigvarande vistas kunna placeras ca 20 meter från kvartersmark med bensinstation vilket understiger Länsstyrelsens riktlinjer.

BERGTÄKT OCH MASSHANTERING

Länsstyrelsen anser att masshanteringen behöver tydliggöras i planhandlingarna och att miljökonsekvenserna tydligare redovisas i MKB:n. Kommunen bör även uppmärksamma att sprängning och hanteringen av bergsprängmassor på platsen under byggskedet kan leda till läckage av kväveföreningar vilket kan påverka såväl grundvattnet som dagvattenhanteringen inom området.

FORNLÄMNINGAR

Den fornlämning som påträffades inom området bedöms inte utgöra lagskyddad fast fornlämning och Länsstyrelsen kommer inte att ställa krav på ytterligare arkeologiska insatser. Om en okänd fornlämning påträffas ska arbetet omedelbart avbrytas och anmälan ske till Länsstyrelsen, enligt 2 kap 10 § lagen om kulturminnen.

OMRÅDETS ANGÖRING

Även om planområdets huvudsakliga angöring via ny trafikplats, trafikplats Handel delvis ligger utanför planområdet bör den tänkta placeringen redovisas i grundkartan för att underlätta förståelsen för planförslaget.

HUVUDMANNASKAP

Planen borde på ett tydligare sätt se till att säkerställa grönstrukturen med hänsyn till tidigare framförda synpunkter avseende dagvattenhantering och spridningsvägar och för att planområdet på sikt ska kunna utvecklas i enlighet med kommunens intentioner. På plankartan finns en bestämmelse under markens anordnande som anger att marken ska vara tillgänglig för dagvattenanläggning. Det kan vara lämpligt att ange att området också ska möjliggöra gemensamhetsanläggning. Länsstyrelsen vill samtidigt erinra om att det är kommunen som inom detaljplanelagda områden ansvarar för dagvattenhanteringen. För att kommunen ska få större rådighet över dagvattenhanteringen skulle föreslagna åtgärder istället kunna placeras inom allmän plats. I jämförelse med illustrationen verkar det också som att utrymmet för föreslagna n1-området parallellt med gatan är mycket knappt tilltaget.

FORMALIA, PLANBESTÄMMELSER

Nuvarande flexibilitet är orimligt stor. Länsstyrelsen anser att föreslagen markanvändning för centrumändamål (C) inte bör användas med hänsyn till det perifera läget. Om intentionen är att möjliggöra ett handelsområde med kompletterande verksamheter bör handel, (H) användas.

GENOMFÖRANDEBESKRIVNINGEN OCH GENOMFÖRANDETID

Planens organisatoriska, tekniska, ekonomiska och fastighetsrättsliga konsekvenser behöver redovisas på ett tydligare sätt, särskilt om huvudmannaskapet föreslås vara delat. Kommunen bör överväga möjligheten att dela in området i olika utbyggnadsetapper, eventuellt också med olika genomförandetid. Någon form av konsekvens/etappbeskrivning behöver tas fram som redovisar förutsättningarna och konsekvenser för att kunna bygga ut handelsområdet.

MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING

Länsstyrelsen anser att effekter och konsekvenser som följer med utöver de två redovisade alternativen, nollalternativet och förslaget enligt illustrationen, skulle behöva jämföras med ytterligare ett eller flera alternativ på samma plats, t.ex med annan exploateringsgrad eller där markanvändningen begränsas.

Kommentar: Kommunen och Trafikverket har fortlöpande samarbete beträffande utformning av väganläggningar. Vägplanen har utformats med utgångspunkt från av Österåker och Vallentuna angivna preliminära byggnadsvolymer. Den i detaljplanen redovisade maximala byggrätten, 195 000 kvm BTA, skall ses som den fysiskt möjliga. Större volymer är inte realistiska med hänsyn till parkering och uppställningsytor för handel och verksamheter. Mixen av verksamheter och utbyggnadstakten är idag svårbedömd varför det inte går att säga när de trafikvolymer som legat till grund för vägplanen kommer att uppnås. Trafikanalyser har genomförts för att bedöma konsekvenserna av ökad bebyggelse upp till 190 000 kvm och därmed sammanhängande trafikflöden. Dessa har redovisats för Trafikverket i separat trafik-PM och vid möten. Se även kommentarer till yttrande 10 och 14.

Dagvattenhanteringen inom planområdet föreslås utformat så att recipienterna inte drabbas av ökad förorening eller ökad näringstillförsel. Detta föreslås ske med hjälp av öppna avrinningsystem, fördröjningsdammar och magasin.

Bebyggelseområdenas avgränsning i det östra skogsområdet har justerats med hänsyn till värdefulla skogspartier och huvuddelen har lagts ut som allmän plats NATUR. Grönstrukturen i övrigt i området är utformad för att stärka spridningssambanden i både nord/sydlig och öst/västlig riktning. Aktuell detaljplans inverkan på den regionala grönkilen är därmed mycket begränsad.

Riskutredning och MKB har kompletterats. Planens utformning innebär att erforderliga skyddsavstånd innehålls.

Ett jämförelsealternativ omfattande 100 000 kvm BTA har redovisats i MKB.

Lars Barrefelt
Stadsarkitekt

Jonas Carlsson
Planeringsarkitekt Sweco