

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. Koncessionsgränsen kommer att justeras så att planområdet endast omfattar en nätägare.

3. E.ON Värme Sverige AB

E.ON Värme informerar om planerad biobränslebaserad 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 vilken kapacitet 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 hårdgjord. Konsekvenserna av detta bedöms dock bli marginella med de dagvattenlösningar för infiltration som föreslås. Exploatören och Trafikverket har utrett alternativa gemensamma avledningsvägar för dagvatten från trafikplats och handelsområde.

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 trafikanläggningar 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 miljö kvalitetsnormerna 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. Av detta bedöms ca 42 000 kvm handel och verksamheter samt 600 bostäder färdigställas till 2025.

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 miljö kvalitetsnormerna. 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 exploitören 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. Prognoserna inkluderar därutöver effekterna av föreslagen utbyggnad i Rosenkälla och Gillinge.

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 Högernäsviken 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 exploitör.

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 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 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 Roslagsbanan 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 obekväm 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 skapa bättre framkomlighet och möjliggöra hållplatslägen i direkt anslutning till handelsområdets centrala delar. De regionala öst-västliga bussarna kan alternativt få en genare 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 skickas 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 som regleras i detaljplanen 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 har förtydligats avseende förväntad tidpunkt för fastställelse av vägplanen. Planhandlingen ska även 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 omedelbart öster om vägport under E18 och omedelbart söder om föreslagen lokalbro vid infart till handels-

platsen. 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 regionala 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. Samordnade lösningar för avledning av dagvatten har tagits fram av Trafikverket och handelsområdet. 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 framkomligheten 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 oroade 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 transporter 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 fågellokaler. 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 RUFSS 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 samhällsrisken för respektive väg istället för hela planområdet. Den nya riskanalysen redovisar endast samhällsrisken 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 samhällsrisken 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.

Kvartermark 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 kväveföroreningar 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 maximala byggrätten har i detaljplanen begränsats till 195 000 kvm BTA, 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 i samverkan med Trafikverket för att bedöma konsekvenserna av bebyggelse upp till 195 000 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 avrinningssystem, fördröjningsdammar och magasin.

Bebyggelseområdenas avgränsning i det östra skogsområdet har justerats med hänsyn till värdefulla skogspartier och huvuddelen av skogsområdet 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.

En uppdaterad riskanalys har tagits fram som underlag för MKB för detal- och vägplan. 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