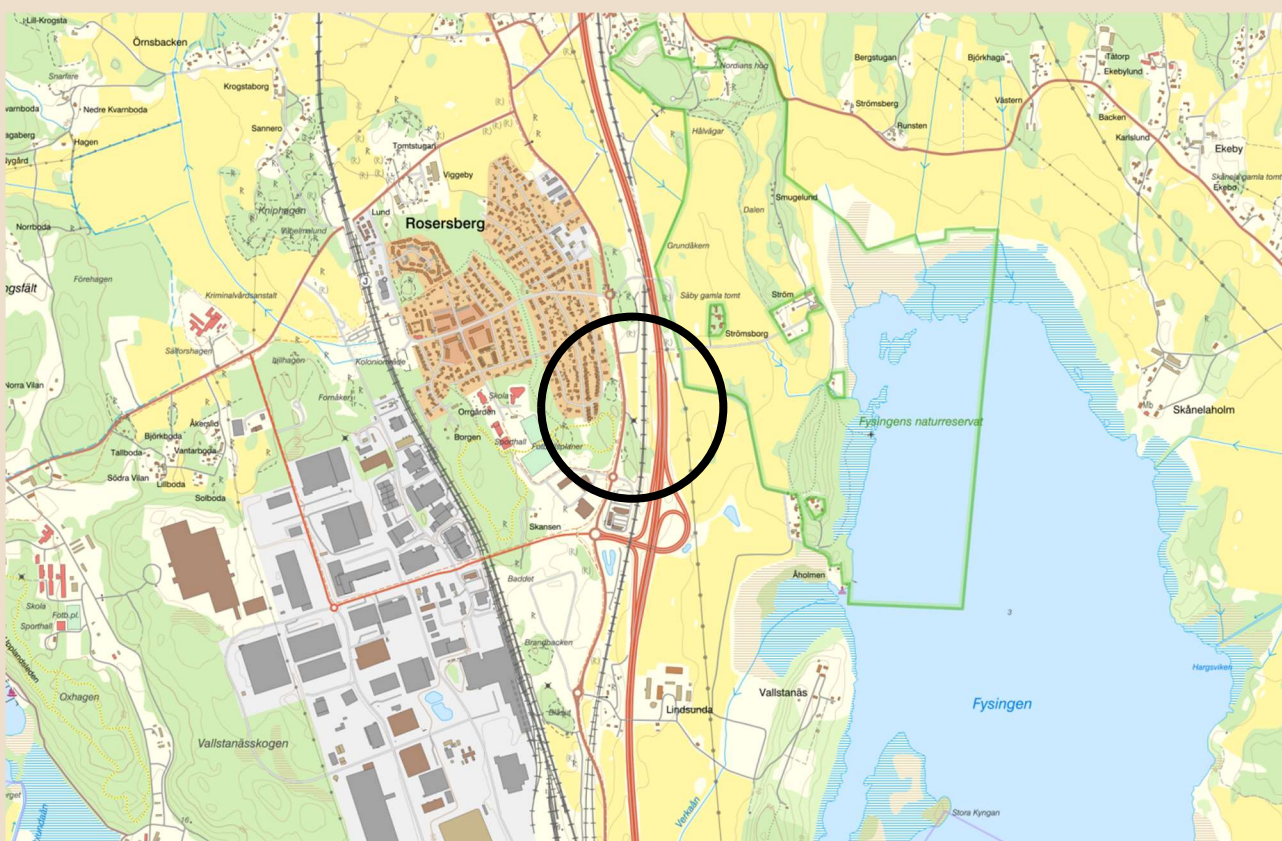




Detaljplan för hotell, verksamheter m.m. norr om trafikplats Rosersberg

Omfattande del av Vallstanäs 2:344 och del av Vallstanäs 2:17 i Sigtuna kommun, Stockholms län



INNEHÅLL

Inledning	3
Syftet med detaljplanen	3
Bakgrund och huvuddrag	3
Planhandlingar	3
Utredningar	4
Ställningstagande om betydande miljöpåverkan	4
Plandata	4
Planprocessen	5
Medverkande tjänstepersoner	5
Planförslag	6
Övergripande gestaltningsidé	6
Användning	9
Egenskapsbestämmelser	10
Administrativa bestämmelser	11
Genomförande	13
Organisatoriska frågor	13
Fastighetsrättsliga frågor	13
Tekniska frågor	17
Anmälan och tillstånd	17
Ekonomiska frågor	18
Konsekvenser	19
Riksentressen	19
Regionala och mellankommunala konsekvenser	19
Bedömning av miljöpåverkan	20
Hållbarhetsbedömning	20
Förutsättningar	22
Riksentressen	22
Tidigare ställningstaganden	23
Platsanalys	25
Bebyggelse	25
Natur och kultur	25
Markförhållanden	26
Infrastruktur	31
Risker och störningar	32

INLEDNING

Syftet med detaljplanen

Detaljplanen syftar till att möjliggöra för hotell, verksamheter, kontor, detaljhandel (utom handel med livsmedel) och parkering. För att säkra en framtida utbyggnad av fler spår längs Arlandabanan införs ett trafikområde längs med planområdets östra gräns. Detaljplanen syftar även till att säkerställa godkänt bygglov för flytt av befintlig mast och beviljat bygglov för hotell till nya lokaliseringar inom planområdet samt att hantera oplanerad mark för del av vägområde utmed Norrsundavägen.

Bakgrund och huvuddrag

Syftet med detaljplanen var från detaljplanens start att möjliggöra för uppförandet av ett vattenland (detaljplan för Vattenland vid Rosersberg). I planarbetet har det visat sig svårt att förverkliga det på den här platsen, vilket gör att vattenlandet kommer att provas på en alternativ plats. I granskningshandlingarna prövades därför istället byggrätter för hotell, verksamheter, kontor, vård, detaljhandel (utom handel med livsmedel) och parkering. I antagandehandlingen har användningen vård tagits bort ur planförslaget. Korttidsparkering utmed Harald Almgrens väg utgår till följd av planens förändrade innehåll.

Merparten av området är ej planlagt, men den södra delen av planområdet utgör mark där genomförandetiden ännu inte gått ut (detaljplan 276). Den del av området som berörs av DPL 276 kommer att ersättas med ny detaljplan. För att säkra en framtida utbyggnad av Arlandabanan, som är ett riksintresse, har även den del som utgörs av Hotell-ändamål i detaljplan 267 upptagits i planområdet inom användningen Tillfällig vistelse. Hotellet har ett beviljat bygglov från 2021-05-18, men bygglovets är överklagat. Placeringen av hotellets byggrätt behöver justeras för att inte påverka Arlandabanans möjlighet att i framtiden anlägga ytterligare spår för att kunna utöka sin kapacitet.

Området utgörs idag till största delen av öppen mark med berg i dagen i den södra delen. Parallellt med planområdet sträcker sig Arlandabanan och i mitten av planområdet står idag en telemast. För att möjliggöra exploateringen ska telemasten flyttas. Bygglov för flytt till norra delen av planområdet har redan givits, detaljplanen säkerställer ett nytt E-område på den nya platsen inom planområdet.

Planområdet har ett gynnsamt läge med direkt anslutning till väg E4 norr om trafikplats Rosersberg och är lokaliserat centralt i Mälardalen med närhet till Arlanda, Stockholm och Uppsala. Detta gör platsen särskilt lämplig och attraktiv för etablering av verksamheter. Inom planområdet finns dock två fornlämningsområden som måste avlägsnas innan man där kan påbörja byggnation.

För att undvika onödig sprängning föreslås verksamheterna lösa sin parkering i markplan. Ytan norr om verksamheterna kommer att hantera behovet av parkering men även dagvatten och skyfall då allt dagvatten ska renas och fördröjas innan det rinner ner mot Verkaån.

All angöring till området sker ifrån söder och verksamheterna nås ifrån den angöringsväg som anläggs i öster mot T-område för Arlandabanan. I framtiden kan den nyttjas som service- och räddningsväg för Arlandabanan. Angöringsvägen kommer även i delar fungera som en skyfallsbarriär för att skydda järnvägen från att översvämmas vid skyfall.

I kommunens planmosaik saknas detaljplan för delar av diket utmed Norrsundavägen. För att inte skapa ett utrymme mellan planlagd mark ingår marken i detaljplanen. Diket tillhör Norrsundavägen och vägen förvaltas av Trafikverket men fastigheten ägs av en privatperson.

Planhandlingar

- Planbeskrivning
- Plankarta

- Utlåtande

Utredningar

- PM Risk, Structor 2020-04-03
- PM Miljöteknisk undersökning av mark, vatten och berg, Structor 2021-04-30
- Markteknisk undersökningsrapport MUR Geoteknik, Structor 2021-04-30
- Projekterings PM Geoteknik, Structor 2021-04-30
- Dagvattenutredning, Structor 2023-06-22
- Mesosimulering Slottsvägen, Rosersberg, M4Traffic AB, 2023-06-15

Ställningstagande om betydande miljöpåverkan

Utifrån undersökning om betydande miljöpåverkan anser Samhällsbyggnadskontoret att den föreslagna exploateringen, enligt kriterier till bilaga 4 i MKB-förordningen och enligt PBL, inte kan anses utgöra en betydande miljöpåverkan. Med anledning av det kommer inte någon fortsatt miljöbedömning, med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning, enligt 6 kap 11 § (1998:808) MB, att upprättas. Länsstyrelsen delar kommuns bedömning att förslag till detaljplan inte anses utgöra betydande miljöpåverkan.

Förvaltningen bedömer att bestämmelserna i 3 och 4 kapitlen i MB tillgodoses i planförslaget och att miljö kvalitetsnormer enligt 5 kap MB iakttas.

Planförslaget har omarbetats utifrån inkomna yttranden i samrådet för att tillgodose önskade skyddsavstånd till Arlandabanan och Norrsundavägen. Byggrätten minskats till förmån för ett ökat skyddsavstånd och service och räddningsvägar säkerställs med markreservat för gemensamhetsanläggning för väg.

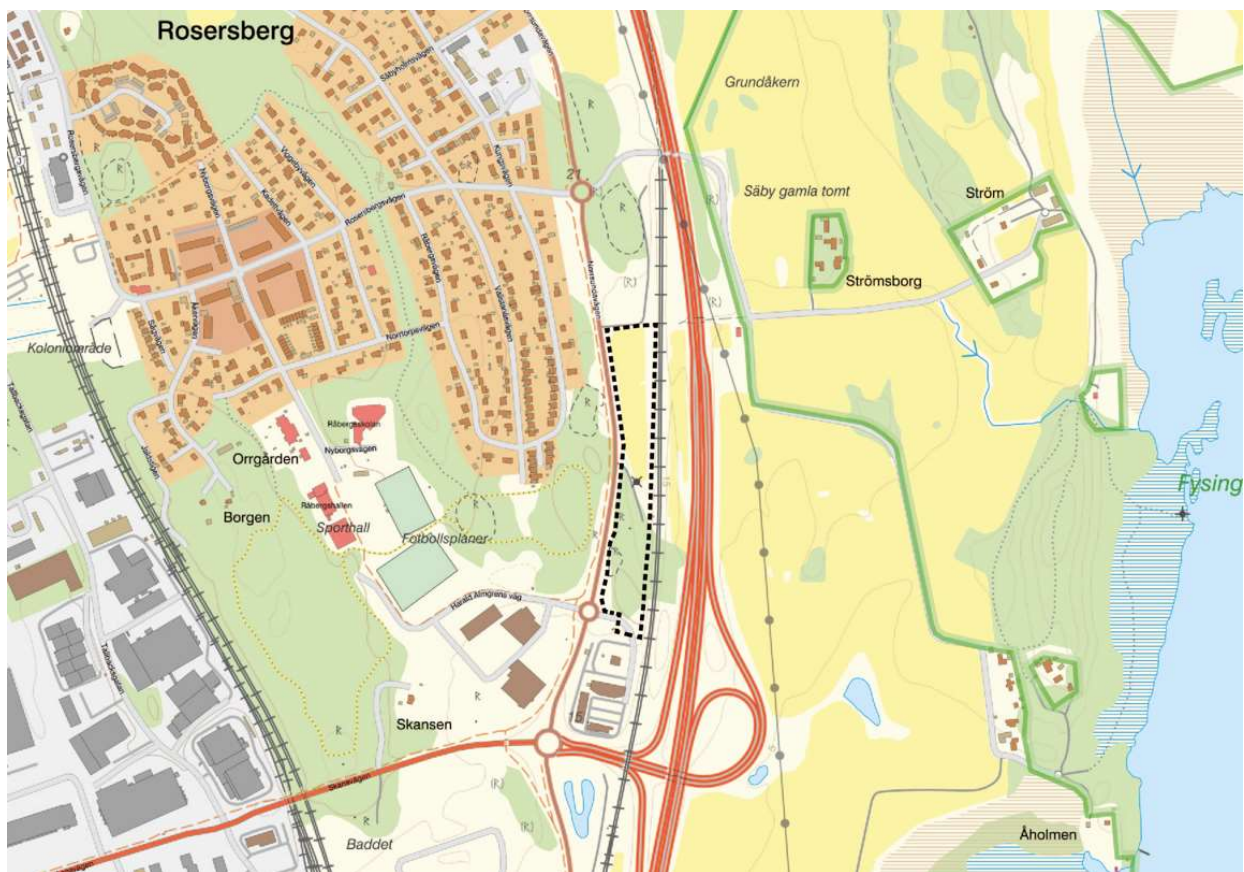
Planområdet klarar uppställda åtgärds mål för jord (MKM). Bergmassor bedöms inte kunna återanvändas fritt utanför planområdet med och återanvändning av bergmassor inom planområdet behöver godkännas av tillsynsmyndighet pga. arsenik och svavelinnehåll.

De konsekvenser som är kända ur miljösynpunkt och som kan påverka eller påverkas av denna exploatering redovisas i denna handling.

Plandata

Planområdet omfattar del av fastigheten Vallstanäs 2:344 och del av Vallstanäs 2:17 och omfattar ca 3 ha.

Planområdet är lokaliserat sydöst om Rosersbergs villasamhälle och utgörs idag av öppen mark. Området begränsas huvudsakligen i söder av Vallstanäs 2:343, i väster av väg 859 (Norrsundavägen) och i öster av Arlandabanan. Planområdet sträcker sig fram till en liten grusväg som utgör planens norra gräns.



Figur 1. Planområdet är markerat med svart streckad linje.

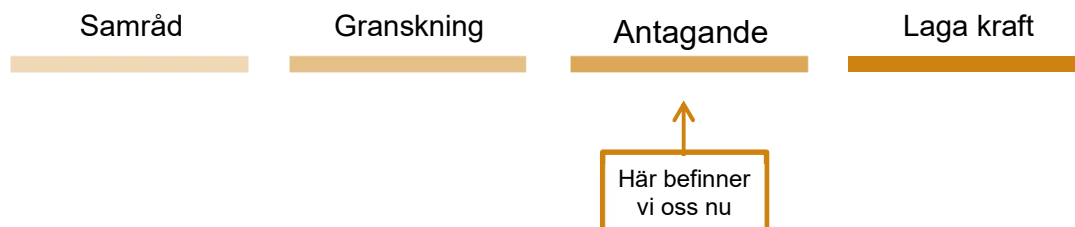
Planprocessen

Detaljplanen genomförs med standardförfarande enligt plan- och bygglagen PBL (2010:900).

Kommunstyrelsen beslutade om planuppdrag den 2019-09-09 § 110.

Kommunstyrelsens samhällsbyggnadsutskott beslutade om samråd den 2020-05-04 § 35. Samråd höll under perioden 11 maj – 7 juni 2020. Efter samrådet togs ett beslut om att ändra inriktning på detaljplanen då det inte längre ansågs lämpligt att möjliggöra för ett vattenland inom planområdet. Planområdet utökades även till att omfatta tidigare planlagd del av fastigheten för hotellverksamhet. Detaljplanens syfte har därför justerats.

Kommunstyrelsens samhällsbyggnadsutskott beslutade om granskning den 2023-02-07 §12. Beslut om antagande planeras att ske under tredje kvartalet 2023. Planen vinner laga kraft cirka fyra veckor efter planen antas av kommunstyrelsen.



Medverkande tjänstepersoner

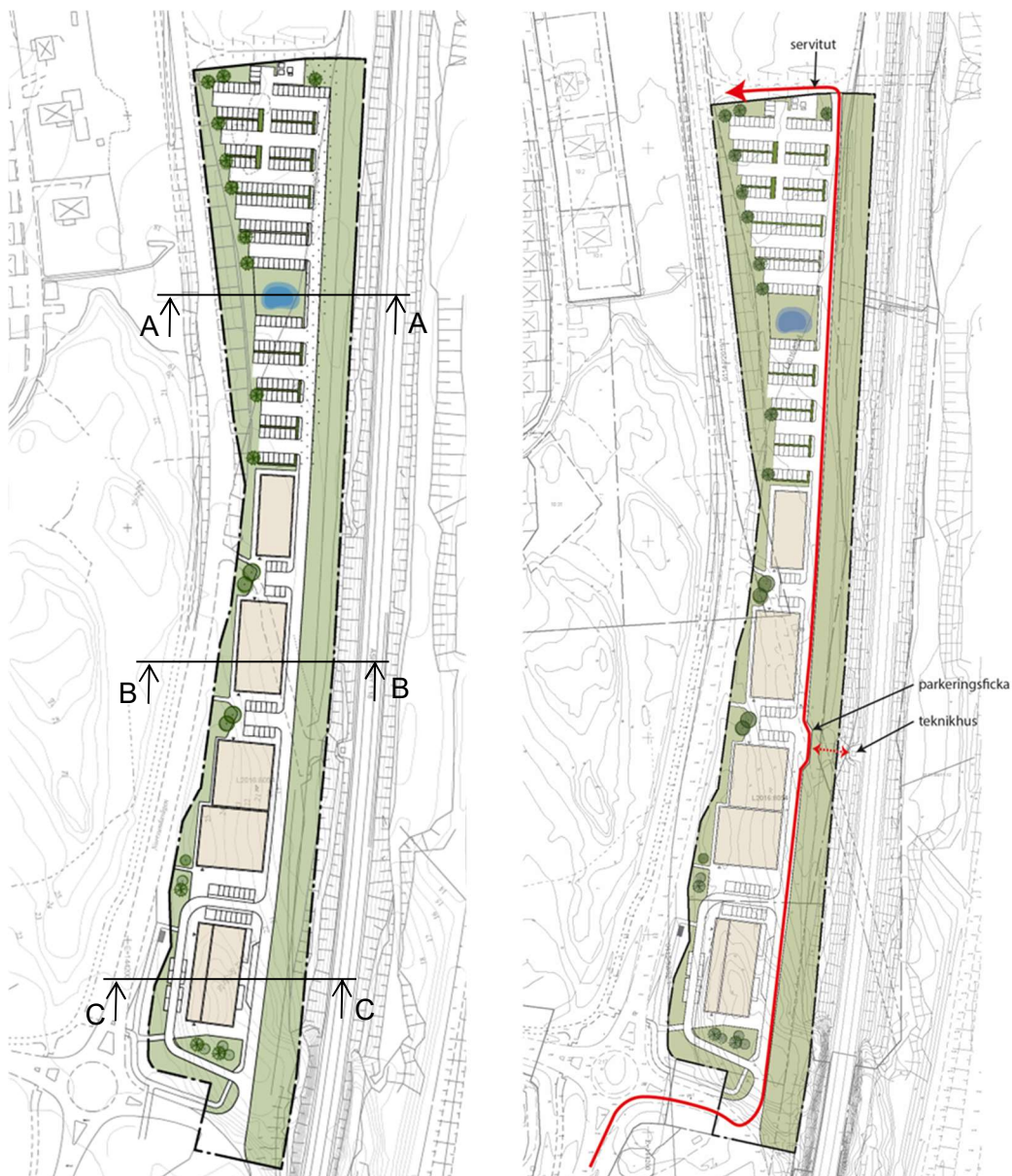
Planförslaget har tagits fram genom samarbete med flera kompetenser från Sigtuna kommun, samt planarkitekter från MARELD Landskapsarkitekter. Ansvarig planarkitekt för handlingarna har varit Agnes Wolter, och ansvarig exploateringsingenjör har varit Fredrik Pajala.

PLANFÖRSLAG

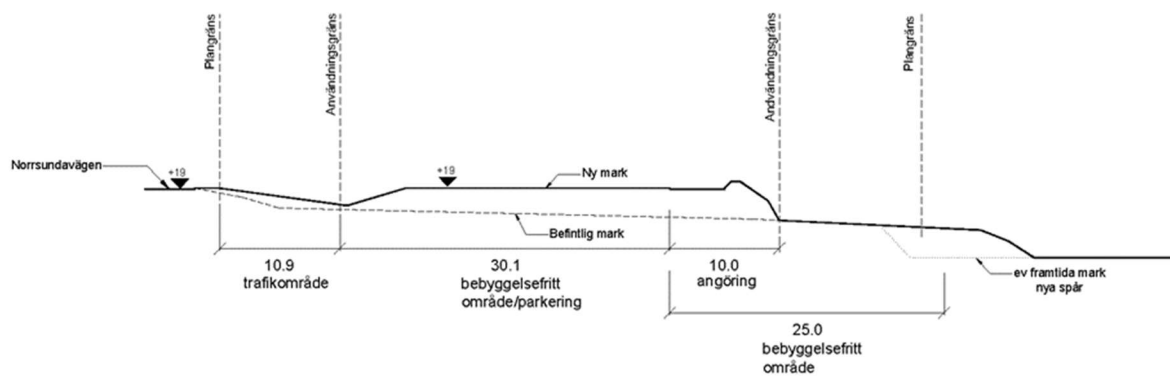
Övergripande gestaltningsidé

Detaljplanens utformning föreslår en exploatering längs med Norrsundavägen och Arlandabanan. Nya byggrätter för hotellverksamhet, verksamheter, handel och kontor föreslås tillkomma på delar av planområdet. Innehållet i verksamheterna kan exempelvis utgöras av tillverkning med tillhörande försäljning, partihandel och skönhetsklinik. Handel som lämpar sig för platsen är till exempel sällanköpshandel och begränsas därför till att inte omfatta handel med livsmedel. I norr föreslås marken inte bebyggas med byggnader med hänsyn till närheten av befintliga villor i Rosersberg. Här föreslås istället markparkering och dagvattenhantering i en damm som möjliggör rening och fördröjning.

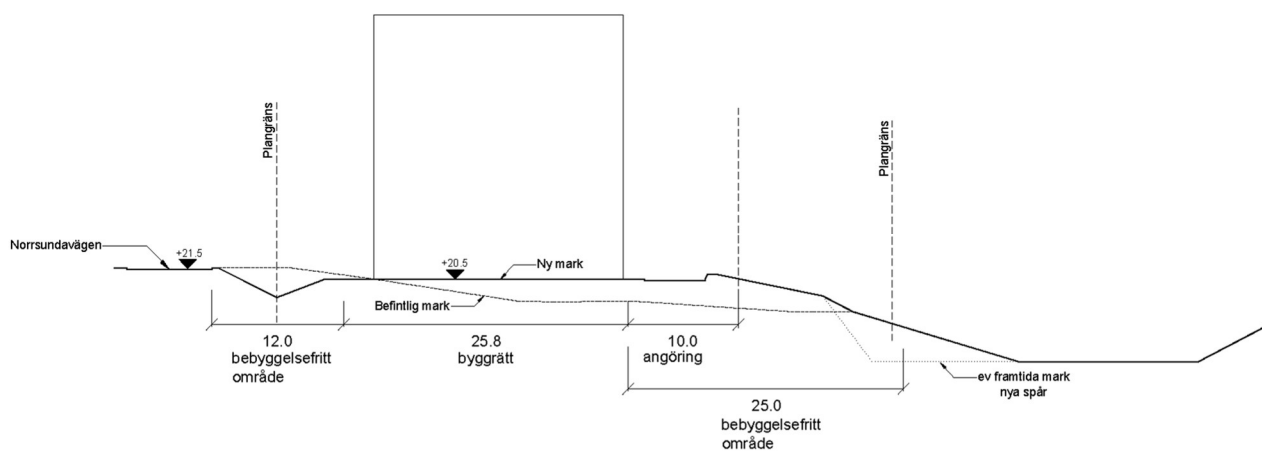
Planområdet angörs från Trafikområde i söder som ligger inom DP 267. En gemensam infartsväg inom kvartersmark föreslås i direkt anslutning till Trafikområde för Arlandabanan. I framtiden kan vägen nyttjas som serviceväg för Arlandabanan, enligt figur 3. Angöringsvägen föreslås även fungera som skyfallsväg och dess kantsten fungera som en skyfallsbarriär för att skydda järnvägen från att översvämmas vid skyfall.



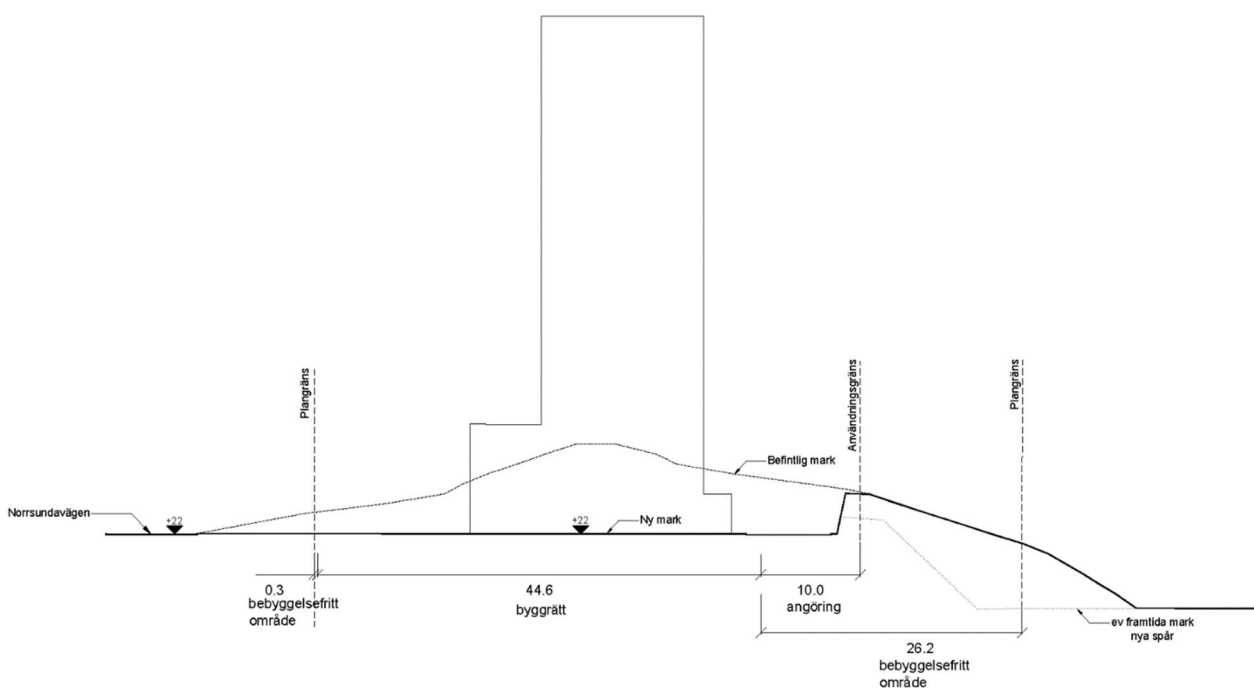
Figur 2 och 3. Illustration som visar möjlig exploatering med sektionsmarkeringar A-C samt möjlig angöringsväg till teknikhus för infrastrukturförvaltaren..



Figur 4. Sektion A-A som visar markhöjdförhållanden vid parkeringen i norra delen av planområdet.

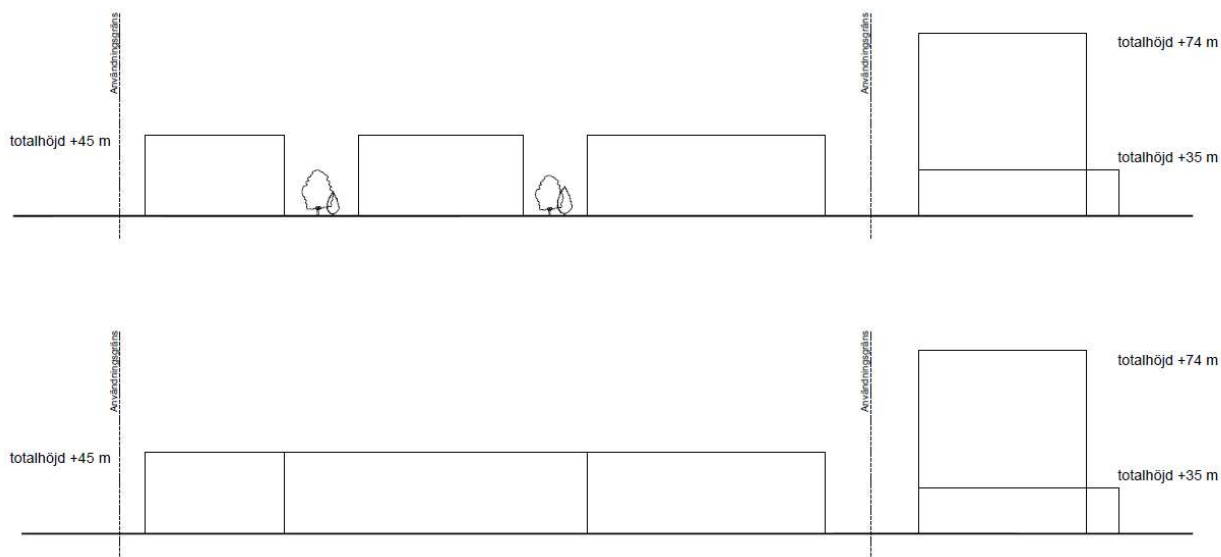


Figur 5. Sektion B-B som visar markhöjdförhållanden centralt i planområdet.

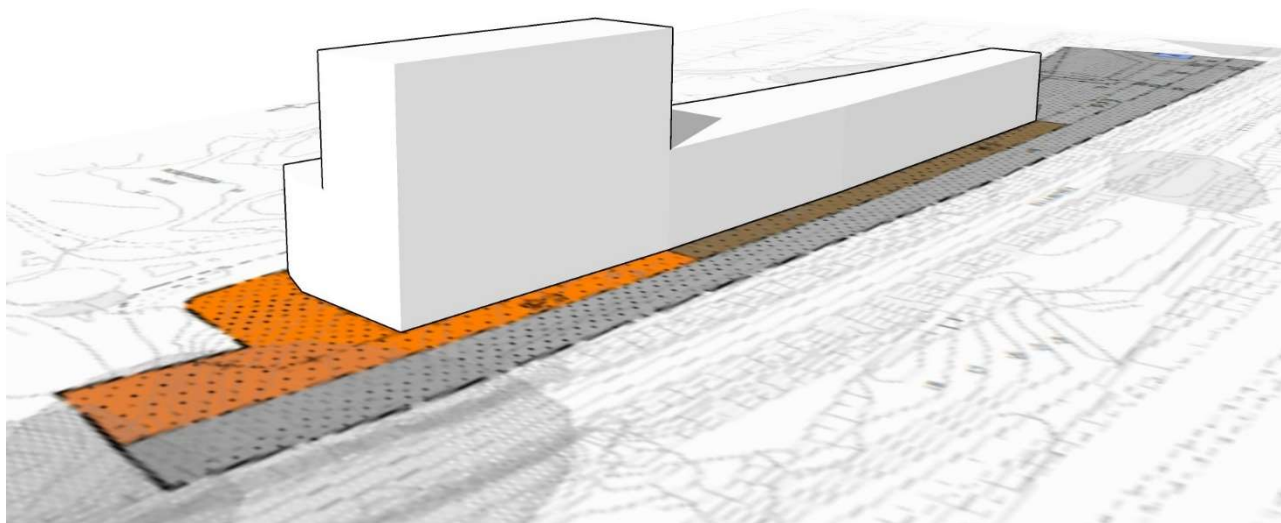


Figur 6. Sektion C-C som visar markhöjdförhållanden vid hotellbyggnaden i södra delen av planområdet.

Placeringen av det nya verksamhets- och handelsområdet medför att gestaltningen blir extra viktigt mot Norrsundavägen. Bebyggelsens höjder är anpassade för att möta befintliga bostäder med en lägre höjd i norr. Totalhöjden för hotellbyggnaden föreslås bli samma som i tidigare detaljplan, men regleras nu med en totalhöjd i meter över angivet nollplan.



Figur 7. Elevationer som visar möjlig höjd och exploateringsgrad på byggnation inom planområdet.



Figur 8. Illustration över maximerad byggrätt.

Gestaltungsprinciper

Platsen där planområdet är beläget kommer att utgöra entré till kommunen söderifrån. Området ligger i ett exponerat läge mot väg E4 och Arlandabanan och är därför av betydelse för kommunens identitet. Då platsen exploateras måste samspelet mellan bebyggelse, grönstruktur och trafikstråk vara en av utgångspunkterna för att en tillfredsställande helhet ska uppnås.

Som den entré som platsen utgör är det viktigt att den annonseras tydligt med ett landmärke då man närmar sig Sigtuna kommun och Arlanda flygplats. Platsen bör ge ett sammanhållet och enhetligt intryck och samverkan mellan byggnaderna inom kvarteren och dagvattendammar eftersträvas därför.

Bebyggelse

Området består av ett långsmalt kvarter, mellan Arlandabanan och Norrsundavägen. Bebyggelsen i söder tillåts en högre höjd, där den kan ta stöd av höjdpartiet och skogspartiet i väst. Denna bebyggelse

kan med fördel utgöra ett landmärke, en smal siluett som hamnar i blickfånget från motorvägen och järnväg. Byggnaden kan även utformas så att den blir ett landmärke från luften.

Byggnaderna bör utformas så rumsbildningar skapas och utformningen kännetecknas av enkla volymer, modern form, ljus och glas. Den yttre miljön samordnas till en enhetlig stil. I övrigt möjliggör planen en stor variation i utformningen av bygggrätterna.

Planteringar

Inom parkeringsytorna bör trädplanteringar finnas som också kan användas för hantering och fördröjning av dagvatten. Trädplanteringar bidrar även med att reducera den visuella effekten av stora öppna parkeringsanläggningen. Planteringarna anpassas så det inte sker på område för underjordiska ledningar.

Belysning

Ljussättningen är en viktig aspekt i utformningen för att uppnå effektfulla fasaduttryck såväl dag som natt. Dag- och nattspekterna bör hanteras medvetet med fasad- och vägbelysning. Platsen ska vara attraktiv, trygg och säker även kvälls- och nattetid.

Parkeringsplatser av den storlek som här kan bli aktuell kan ofta upplevas som mörka och otrygga, det är därför viktigt att skapa säkra stråk, bra belysning och god orienterbarhet.

Användning

Kvartersmark

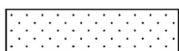
E	Områden betecknat Tekniska anläggningar, syftar till att möjliggöra anläggandet av telemast enligt givet bygglov. Bestämmelsen är i enlighet med PBL 4 kap. 5 §.
E ₁	Områden betecknat Nätstation, syftar till att möjliggöra anläggandet av nätstation inom planområdet. Bestämmelsen är i enlighet med PBL 4 kap. 5 §.
H ₁	Områden betecknat Detaljhandel utom handel med livsmedel, syftar till att begränsa handeln för att minska påverkan på trafiksituationen. Bestämmelsen är i enlighet med PBL 4 kap. 5 §.
K	Områden betecknat Kontor, syftar till att möjliggöra kontorsverksamhet i enlighet med PBL 4 kap. 5 §.
O	Områden betecknat Tillfällig vistelse, syftar till att möjliggöra tillfällig övernattning genom hotellverksamhet i enlighet med PBL 4 kap. 5 §.
P	Områden betecknat Parkering, syftar till att möjliggöra parkeringsanläggning i enlighet med PBL 4 kap. 5 §.
T	Områden betecknat Trafik, syftar till att möjliggöra område för vägreservat och vägområde i enlighet med PBL 4 kap. 5 §.
T ₁	Områden betecknat Järnväg och Järnvägsreservat, syftar till att möjliggöra område för järnväg och järnvägsreservat i enlighet med PBL 4 kap. 5 §.
Z	Områden betecknat Verksamhet, syftar till att möjliggöra ytkrävande verksamheter som har begränsad omgivningspåverkan med hänsyn till närliggande bostäder i enlighet med PBL 4 kap. 5 §.

Egenskapsbestämmelser

Utformning

e_1 Områden betecknat med e_1 – Max 1000 kvm av byggnadsarean får uppföras till en totalhöjd av högst +74 meter över angivet nollplan. Max 3000 kvm får uppföras till högst +35 m totalhöjd över angivet nollplan. Bestämmelsen syftar till att tillåta en högre byggnadskropp inom en begränsad yta. Bestämmelsen är i enlighet med PBL 4 kap 11§.

e_2 Områden betecknat med e_2 – Största tillåtna byggnadsarea för nätstation är 100 kvm. Bestämmelsen syftar till att tillåta nätstationer till en begränsad yta inom användningen E_2 . Bestämmelsen är i enlighet med PBL 4 kap 11§.



Områden som prickat enligt beteckning syftar till att begränsa markens utnyttjande genom att inte tillåta byggnadsverk främst utmed befintlig järnvägsanläggning och Norrsundavägen som kräver bebyggelsefria områden utmed väg/framtida järnväg.

Område som prickat i södra delen av planområdet syftar till att säkra en yta för att möjliggöra olika lösningar för angränsning till hotellverksamheten.

Området som prickat inom Parkering syftar till att inte bebygga marken med hänsyn till närhet till intilliggande bebyggelse. Bestämmelsen är i enlighet med PBL 4 kap 11§.



Områden med högsta totalhöjd i meter över angivet nollplan syftar till att säkerställa att byggnader samt teknisk anläggning inte blir högre än angiven höjd. Bestämmelsen är i enlighet med PBL 4 kap 11§.

f_1 Områden betecknat med f_1 – Längd på fasad i bottenvåning som vetter mot Norrsundavägen ska till minst 25 % utgöras av glaspartier, fönster och uppglasade entréer, syftar till att motverka en slutenhet mot trafikanterna mot Norrsundavägen, för att öka den upplevda tryggheten när man passerar planområdet. Bestämmelsen är i enlighet med PBL 4 kap. 16 §.

f_2 Områden betecknat med f_2 – Byggnader ska utformas med hänsyn till landskapsbilden, god arkitektur och det exponerade läget mot E4:an. Byggnadsvolymer och fasader ges en varierande och omsorgsfull gestaltning (t.ex. genom uppdelning i mindre volymer med avvikande höjd, kulör eller material). Byggnader ska placeras minst 4 meter från gräns till byggbar fastighet, men får placeras närmare om placeringen bedöms lämplig vid bygglovsprövningen. Inga fristående skyltar tillåts, gäller ej orienteringstavlor, syftar till att höja kvaliteten på arkitekturen och utformningen av platsen. Bestämmelsen är i enlighet med PBL 4 kap. 16 §.

Utförande

Inom kvartersmark ska 34 mm nederbörd per reducerad area fördröjas och renas. Gäller ej för användningsområde Trafik. Bestämmelsen syftar till att reglera dagvattenflödet efter exploatering. Bestämmelsen är i enlighet med PBL 4 kap. 16 §.

Markens anordnande och vegetation

- n_1 Områden betecknat med n_1 – Marken är avsedd för angöringsväg, syftar till att säkerställa tillgänglighet till spåren inom T-området samt till fastigheterna för parkering, kontor, detaljhandel, tillfällig vistelse, verksamheter och teknisk anläggning (telemast). Bestämmelsen är i enlighet med PBL 4 kap. 10 §.
- n_2 Områden betecknat med n_2 – 25 % av marken får inte vara hårdgjord och ska i huvudsak utgöras av naturmark, damm eller plantering, syftar till att säkerställa en viss grad icke hårdgjord mark och grönska. Bestämmelsen är i enlighet med PBL 4 kap. 10 §.

Skydd mot störningar

- m_1 Områden betecknat med m_1 – Marken är avsedd för Angöringsväg som ska utgöra anläggning för hantering av skyfallsvatten för att säkerställa att befintlig och framtida järnvägsanläggnings funktion inte påverkas vid skyfall. Bestämmelsen är i enlighet med PBL 4 kap. 12 §.
- m_2 Området betecknat med m_2 – Verksamheter med brandfarliga eller explosiva varor får inte förekomma, syftar till att säkerställa befintlig järnvägsanläggnings funktion och säkerhet. Bestämmelsen är i enlighet med PBL 4 kap. 12 §.
- m_3 Området betecknat med m_3 – Byggnaders grundläggning skall utföras så att markvibrationer på något våningsplan inte överstiger 0,4 mm/s för användning Tillfällig vistelse och 1,0 mm/s för övrig användning. Detta gäller vägt värde enligt SS 460 48 61. Stomljud får uppgå till högst 32 dBA (fast), syftar till att säkerställa kommande verksamheters funktion och säkerhet. Detta gäller även då en framtida järnvägsanläggning är på plats. Bestämmelsen är i enlighet med PBL 4 kap. 12 §.
- m_4 Området betecknat med m_4 – Översvämningsskydd, syftar till att säkerställa att befintlig och framtida järnvägsanläggnings funktion inte påverkas vid skyfall i samband med extrema regn med återkomsttid 100 år. Bestämmelsen är i enlighet med PBL 4 kap. 12 §.
- m_5 Området betecknat med m_5 – översvämningsskydd med en höjd av minst 0,6 m över angöringsvägen ska anläggas längs med hela angöringsvägens östra sida, syftar till att säkerställa att befintlig och framtida järnvägsanläggnings funktion inte påverkas vid skyfall i samband med extrema regn med återkomsttid 100 år. Bestämmelsen är i enlighet med PBL 4 kap. 12 §.

Administrativa bestämmelser

Genomförandetid

Genomförandetiden är 15 år från den dagen som detaljplanen vinner laga kraft. Bestämmelsen är i enlighet med PBL 4 kap. 21 §.

Villkor för startbesked

Startbesked får inte ges för byggnadsverk förrän skyfallsåtgärder har kommit till stånd. Bestämmelsen är i enlighet med PBL 4 kap. 14 §.

Markreservat

u_1 Områden betecknat med u_1 – Markreservat för allmännyttiga underjordiska ledningar syftar till att säkerställa markens tillgänglighet för ledningar. Bestämmelsen är i enlighet med PBL 4 kap. 6 §

Gemensamhetsanläggning

g_1 Områden betecknat med g_1 – Markreservat för gemensamhetsanläggning för väg syftar till att säkerställa möjligheten för gemensam infart för framtida verksamheter men även för räddnings- och serviceväg till befintlig och framtida järnvägsanläggning.

Upplysning

Vid sprängning och större markarbeten ska tillsynsmyndigheten samt infrastrukturförvaltare kontaktas.

Återanvändning av bergmassor inom planområdet behöver godkännas av tillsynsmyndighet pga arsenik och svavelinnehåll.

GENOMFÖRANDE

Organisatoriska frågor

Huvudmannaskap

Detaljplanen omfattar ingen allmän plats.

Ansvarsfördelning för genomförande

I tabellen nedan redogörs för vilken part som ansvarar för vilken del av detaljplanens genomförande och finansiering. Respektive part har godkänt ansvarsfördelningen.

<i>Åtgärd</i>	<i>Utförs av</i>	<i>Finansieras av</i>	<i>Kommentar</i>
Detaljplan	Sigtuna kommun	Exploatören	
Utbyggnad inom och i anslutning till detaljplanen	Exploatören	Exploatören	Gata och VA inom fastigheten kommer att skötas av framtida fastighetsägare.
Dagvattenanläggningar	Exploatören	Exploatören	Framtida drift kommer att skötas av ägarna till berörda fastigheter inom planområdet

Avtal

Planavtal som reglerar ansvar och kostnader för framtagande av detaljplanen har träffats mellan Sigtuna kommun och exploatören.

Exploateringsavtal tecknas inte eftersom detaljplanen inte medför konsekvenser som är nödvändiga att reglera mellan kommunen och exploatören. Detaljplanen medför inga åtaganden eller ansvar för kommunen gällande iordningsställande eller förvaltande av markområden/anläggningar.

Fastighetsrättsliga frågor

Fastighetsregleringar

Hotellfastighet Norra Stockholm AB är vid planens framtagande fastighetsägare till större delen inom planområdet som omfattar del av fastigheten Vallstanäs 2:344. Även del av fastigheten Vallstanäs 2:17 berörs av planförslaget. Detaljplanen möjliggör för fastighetsrättsliga åtgärder såsom fastighetsregleringar, ändring och upphävande av servitut samt bildandet av nya fastigheter vid ett plangenomförande. Fastighetsägarna ansvarar själva för att träffa nödvändiga överenskommelser inför fastighetsbildning.

Servitut, ledningsrätter och nyttjanderättsavtal

Rättighetstyp	Ändamål	Akt	Kommentar
Ledningsrätt	Tele	0115-92/62.1	Ledningsrätt för teleledning med optokabel tillhörande Skanova AB. Ledningen är förlagd längs Norrsundavägen i planområdets västra del.
Officialservitut	Trädsäkring	0191-09/21.1	Officialservitut till förmån för Trafikverket med rätt att träsäkra längs Arlandabanan för att skydda spåranläggningen. Servitutet kommer vara inom T-område och bedöms inte behöva ändras.
Ledningsrätt	Vatten	0191-21017/28.1	Ledningsrätt till förmån för Kommunalförbundet Norrvatten. Ledningsrätten skyddas med u-område i plankartan. Ledningsrätten behöver inte ändras för att genomföra detaljplanen.
Ledningsrätt	Tele	0191-97/30.1	Ledningsrätten belastar fastigheten och har samma sträckning som akt 0115-92/62.1.
Officialservitut	Väg	0191-99/11.9	Officialservitut till förmån för Trafikverkets fastighet att använda befintlig väg. Servitutet behöver ändras vid ett plangenomförande med ny lokalisering till område benämnt g ₁ i detaljplanen. Se stycke nedan om gemensamhetsanläggningar.
Officialservitut	Väg	0191-99/11.10	Officialservitut till förmån för Trafikverkets fastighet som angränsar till norra delen av planområdet. Rätt att använda befintlig väg. Servitutet påverkas inte vid ett plangenomförande.
Officialservitut	Vattenledning	0191-99/11.11	Servitut till förmån för Trafikverkets fastighet. Brandvattenledning för Arlandabanan.

Inom planområdet finns en telemast utan officialrättighet. Nytt markreservat för telemast är inom E-område i planområdets norra del.

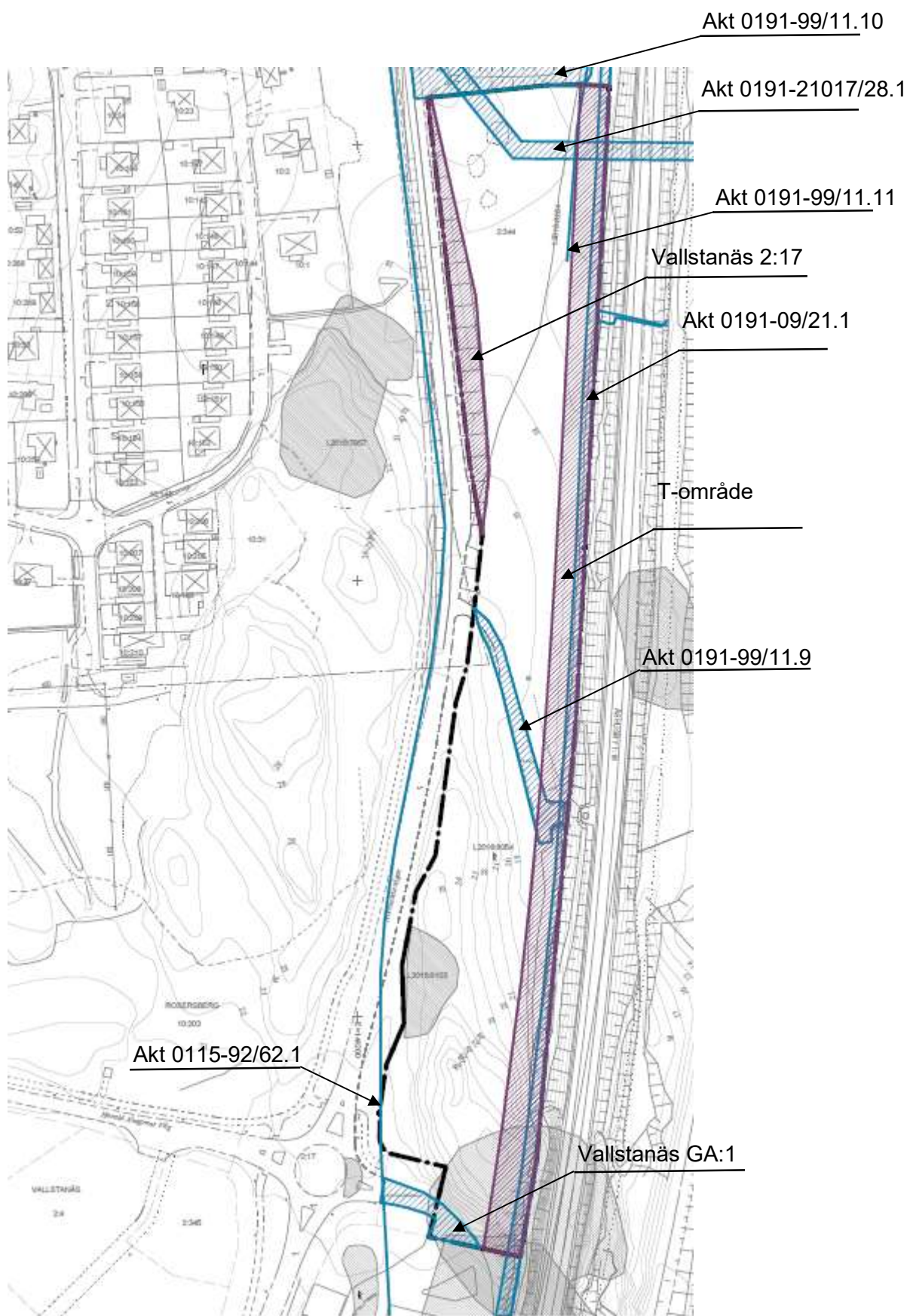
Det finns ett antal ledningar tillhörande Vattenfall Eldistribution AB, Svenska kraftnät, Sigtuna Vatten och Renhållning AB som saknar officialrättighet. Några av dessa ledningar kan behöva flyttas vid ett genomförande av detaljplanen.

Gemensamhetsanläggningar och samfälligheter

Fastigheten Vallstanäs 2:344 är delägare i gemensamhetsanläggningen Vallstanäs ga:1 tillsammans med grannfastigheten Vallstanäs 2:343. Gemensamhetsanläggningen utgörs av en lokalgata söder om planområdet och har infart från cirkulationsplatsen på väg 859. Vid ett genomförande kan lokalgatan kompletteras med ett övergångsställe och andra trafikangöringar. Det åligger ägarna till gemensamhetsanläggningen att överenskomma om dessa åtgärder.

Infrastrukturförvaltare för Arlandabanan har vid detaljplanens framtagande rätt att använda väg för angöring till teknikhus. Detta sker genom officialservitut 0191-99/11.9 som belastar Vallstanäs 2:344 till förmån för Åshusby 1:18. Ett tänkbart scenario är att Åshusby 1:18 ges en andel i den blivande gemensamhetsanläggningen. Det krävs att blivande väg benämnt g₁ i detaljplanen projekteras och byggs ut i samråd med Åshusby 1:18 och dess infrastrukturförvaltare, för att säkerställa att befintligt officialservitut inte längre behövs. Därefter kan tillträde till teknikboden säkras genom den nya vägen och officialservitutet upphävas. Detta gäller till dess att de nya spåren inom T₁-området är på plats och befintlig anläggning med teknikhus består.

Om nya fastigheter bildas inom stamfastigheten Vallstanäs 2:344 behöver gemensamhetsanläggningar eller rättigheter bildas. Det gäller för exempelvis körväg, vatten- och avlopp och dagvattenhantering. Nya anläggningar och rättighetsbildning prövas av Lantmäteriet och föregås av en ansökan som upprättas av fastighetsägaren. Bildande och eventuell uppdelning i gemensamhetsanläggningar samt deltagande fastigheter beror på hur fastighetsindelningen kan komma att ske, hur ansökan utformas och bedöms vid lantmäteriförrättning. I förrättningen regleras anläggningens innehåll, omfattning och andelstal. Det är även ett tänkbart scenario att låta körvägen benämnt g₁ i detaljplanen ingå som en del av gemensamhetsanläggningen Vallstanäs ga:1.



Figur 9. Karta över aktuella fastigheter och T-område (lila skraffering) samt rättigheter och GA (blå skraffering).

Tekniska frågor

Vatten och avlopp

Del av Fastigheten Vallstanäs 2:344 ligger idag inom kommunalt verksamhetsområde för VA. Sigtuna Vatten & Renhållning AB (SIVAB) är huvudman för kommunalt VA i Sigtuna kommun. Fastigheten Vallstanäs 2:344 har idag en anslutningspunkt i södra delen vid rondellen på Norrsundavägen. Fastighetsägaren ansvarar för utbyggnad av VA inom planområdet. I takt med att utveckling sker inom planområdet behövs ett kommunalt beslut för utökning av verksamhetsområde för VA inom planområdet.

Tekniska åtgärder

Dokumentation och kontroll

I de tre utredningarna PM Miljöteknik, PM Geoteknik och PM Dagvatten redovisas vilken dokumentation och vilka kontrollprogram som ska upprättas. Under en byggprocess uppkommer behov av ett stort antal dokument för dokumentation och kontroll. Här beskrivs de som i samband med planarbetet har bedömts viktiga att säkerställa.

Vid projektering

När projektering påbörjas av kommande anläggningar, vägar och byggnader mm inom eller intill ledningsrättsområdet, ska Norrvatten kontaktas. Generellt gäller att huvudvattenledningar ej får utsättas för vibrationer eller belastningar av arbetsmaskiner och transportfordon utan att förstärkningsåtgärder vidtas för ledningen. Vid markprojektering ska föreslagna åtgärder, schakt och fyllning kontrolleras mot de anvisningar som finns i PM Geoteknik.

Inför grundläggningsarbeten

Risikanalys för grundläggningsarbeten ska upprättas innan byggnation påbörjas. Alternativ till sprängning som spräckning och sågning ska prövas. Kontrollplaner ska upprättas för utförandekontroll och resultatkontroll. Kontrollprogram ska upprättas i samarbete med Trafikverket och AIAB för att säkerställa att spåren inte påverkas.

Inför bergschakt

Ett miljökontrollprogram ska upprättas inför bergschakt så att föroreningar i grundvatten kan övervakas för att visa att genomförd exploatering inte påverkar omgivande grundvatten och därmed indirekt närliggande recipienter. Kontrollprogram ska upprättas i samarbete med Trafikverket och AIAB för att säkerställa att spåren inte påverkas.

Under genomförandeskedet

Ett miljökontrollprogram för övervakning av grundvattennivåer och föroreningshalter under genomförandeskedet ska upprättas.

Efter genomförandet

För att långsiktigt säkerställa dagvattenanläggningarnas funktion bör drift- och skötselplaner upprättas och regelbunden tillsyn av anläggningarna utförs.

Anmälan och tillstånd

Förorenad mark

Enligt analysresultaten från nu utförd markundersökning kan det konstateras att berg inom planområdet innehåller höga halter av arsenik och i viss utsträckning även svavel med förurningspotential. Bergmassor bedöms därmed inte kunna återanvändas utanför planområdet utan behöver omhändertas vid en deponi. Återanvändning inom planområdet kräver godkännande från tillsynsmyndighet.

Provtagning och analys av markprover och grundvattenprover visar att marken är relativt ren (underskrider MKM-mark överlag), medan grundvattnet visar på förhöjda halter av zink, nickel och arsenik jämfört med SGUs tillståndsklassning (SGU2013:01). Föroreningshalterna i grundvatten underskrider dock dricksvattennormer (utom för nickel), och MKN för grundvatten för de ämnen där riktvärden/gränsvärden finns tillgängliga. Spridning och belastning från förorenat vatten via bergschakt till grundvattenrecipient och ytvattenrecipient förefaller underskrida MKN för grundvatten och ytvatten.

Eftersom förorening har påträffats i halter som kan medföra skada eller olägenhet för människors hälsa eller miljön ska framtiden rapport, i enlighet med miljöbalkens upplysningsplikt kap. 10 § 11, redovisas tillsynsmyndigheten.

Fornlämningar

Inom planområdet finns två fornlämningar, RAÄ Norrsunda 57:1 samt RAÄ Norrsunda 58:1. Nämnda fornminnen är skyddade enligt kulturmiljölagen och det är tillståndspliktigt att göra ingrepp i dessa. Den föreslagna exploateringen bedöms inte kunna uppföras med mindre än att fornminnet RAÄ Norrsunda 57:1 (gravfält) helt får tas bort och runstenen RAÄ Norrsunda 58:1 flyttas till annat läge.

Ansökan om att ta bort fornlämning enligt 2 kap. 12 § Kulturmiljölagen har lämnats in till Länsstyrelsen enligt uppgift från exploatören.

Ekonomiska frågor

Kostnader

Gemensamhetsanläggningar och anläggande av väg bekostas av exploatören/fastighetsägarna.

Ledningar och rättigheter finns inom fastigheten. Påverkan och flytt av dessa regleras mellan ledningsägare och exploatören/fastighetsägarna.

Exploatören/fastighetsägarna bekostar de anslutningsavgifter enligt varvid gällande taxa som uppkommer till följd av att fastigheten behöver anslutas till det kommunala VA-nätet.

Exploatören/fastighetsägarna bekostar de förrättningskostnader som fordras vid ett plangenomförande.

Avgifter

Detaljplanarbetet har bekostats med planavtal varav en detaljplaneavgift ej ska tas ut i samband med bygglov.

Inlösen och ersättning

Skyldighet och rättighet till inlösen, järnväg

Markreservat för järnväg (T₁ – område) i plankartan möjliggör för byggande av järnväg vilket fordrar järnvägsplan, där det kommer framgå hur mycket mark som behöver lösas in. Den som i enlighet med en gällande järnvägsplan ska bygga en järnväg får lösa in marken för ändamålet. Skyldighet till inlösen gäller även om fastighetsägaren begär det. En fastighet eller del av fastighet ska på fastighetsägarens begäran lösas in även om det ännu inte finns någon gällande järnvägsplan om 1. det är sannolikt att fastigheten kommer att behövas för järnvägsändamål, och 2. det finns synnerliga skäl för att få fastigheten eller del av denna inlöst.

KONSEKVENSER

Riksintressen

Området berörs av riksintresse för Kulturmiljövård, väg E4, Luft, Järnväg Arlandabanan, Energidistribution. Läs mer under *Förutsättningar* på sida 21.

Kulturmiljövård

Planområdets läge, mellan stadsutbyggnad och storskaliga infrastrukturprojekt, förstärks ytterligare av den utbyggnad som sker enligt gällande detaljplaner söder och sydväst om planområdet. Vid en samlad bedömning kan det vara rimligt att anse att det berörda och till ytan begränsade området, inte längre ska ses som en känslig del i riksintresset.

Energidistribution

Planområdets läge väster om E4 innebär att förslaget till detaljplan inte påverkar utbyggnaden och inte heller kan anses skada riksintresset.

Flyg

Planområdets användning för hotell, kontor och verksamheter innebär att verksamheterna är förenliga med det *buller* som flyget genererar och de ställer inte krav på begränsningar av buller från flygtrafiken. En utbyggnad enligt planförslaget kan inte anses skada riksintresset flyg i avseende på buller.

I förslaget till detaljplan regleras totalhöjden. Högsta totalhöjd är +74 meter vilket innebär att byggnaden kan bli ca 50 meter hög. Luftfartsverket och Swedavia har under planprocessen inte haft någon erinran mot förslaget till detaljplan.

E4

Enligt prognoser framtagna för år 2045 kan en utbyggnad enligt planförslaget medföra att belastningen ökar i cirkulationsplatsen Skansvägen/Norrsundavägen. Det gäller särskilt i anslutningarna från trafikplats Rosersberg och norrifrån på Norrsundavägen. Här överbelastas cirkulationsplatsen under förmiddagens rusningstrafik. Under eftermiddagen överbelastas anslutningen från Norrsundavägen norrifrån. Bedömningen är att detaljplanen inte antas påverka trafiksystemet ensamt utan är en liten del i ett större sammanhang. Simuleringar visar att en effektiv åtgärd för att avlasta trafikplats Rosersberg är om Slottsvägen byggs om med en planskild korsning över järnvägen.

Järnväg Arlandabanan

Planen tillgodoser den befintliga spåranläggningens krav på 25 m byggnadsfritt område. Utöver detta tillgodoser planen ett bebyggelsefritt område om 25 meter från yttersta spårmittpunkt vid en utökning av spårområdet åt väster, vilket säkerställer möjligheten till en framtida utbyggnad av järnvägen åt väster.

Regionala och mellankommunala konsekvenser

Planområdet är lokaliserat i anslutning till område som benämns ”bebyggelseutveckling kring kollektivtrafiknod” och intill ett regionalt cykelstråk. Förslaget har stöd i den regionala planen där Rosersberg är utpekad som ett primärt utbyggnadsläge. De primära utbyggandslägena har potential att utvecklas till täta och sammanhängande miljöer och innehåller både bostäder, verksamheter, lokal grönsstruktur, service med mera. Planförslaget bidrar med en mångsidig och funktionsblandad stads- och bebyggelsemiljö i ett läge med goda gång- och cykelmöjligheter.

Arlandabanan

På sträckan Stockholm till Uppsala kör SL pendeltåg via Arlanda och SJAB kör ett antal regional och fjärrtåg via Arlanda. Planen tillgodoser bebyggelsefritt område på 25 meter kring befintliga spåranläggningen samt planerade spår. Med föreslagen detaljplan säkras framtida utvidgning av Arlandabanan och de pendeltåg som trafikerar banan idag kan fortsätta med sin trafikering.

Bedömning av miljöpåverkan

Utifrån undersökning om betydande miljöpåverkan antas inte planförslaget utgöra en betydande miljöpåverkan. Med anledning av det kommer inte någon miljöbedömning, med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning, att upprättas.

Hållbarhetsbedömning

Ekologisk hållbarhet

Naturvärdena som försvinner i och med planens genomförande bedöms ha mindre värde, varför konsekvenserna gällande naturmiljön bedöms som låga.

Miljömålen

Miljömålssystemet består av ett generationsmål, 16 miljökvalitetsmål samt ett antal etappmål inom områdena avfall, biologisk mångfald, farliga ämnen, hållbar stadsutveckling, luftföroreningar och klimat. Sveriges miljömål är det nationella genomförandet av den ekologiska dimensionen av de globala hållbarhetsmålen. Några av de miljömål som anses som särskilt relevanta för detaljplanen kommenteras nedan:

Detaljplanen bedöms påverka målet *Begränsad klimatpåverkan* negativt då utsläpp av växthusgaserna koldioxid och kväveoxider sker dels under genomförandet av detaljplanens intentioner i samband med byggnation och anläggningsarbeten, och dels i framtiden då mängden trafik väntas öka till följd av byggnationen inom planområdet. Planområdets närhet till befintlig infrastruktur, samt att Rosersbergs pendeltågsstation ligger inom gångavstånd är dock positivt för klimatpåverkan.

Planen medför ingen påtaglig negativ påverkan på vare sig natur- eller kulturvärden. Befintliga system och investeringar avseende infrastruktur med mera utnyttjas väl genom att ny yta för verksamheter kan skapas i anslutning till befintliga fastigheter. Detaljplanen bedöms inte motverka en god måluppfyllelse för miljömålet *God bebyggd miljö*.

Genom lokal fördröjning och rening av dagvatten sker ingen negativ påverkan på miljömålen *Levande sjöar och vattendrag* och *Grundvatten av god kvalitet*.

Miljökvalitetsnormer

Vatten

Enligt framtagna dagvattenutredning (Struktur, 23-06-15) görs bedömningen att planerad exploatering inom planområdet inte försvårar förutsättningen att uppnå MKN (ekologisk status) i Verkaån.

Resultat från föroreningsberäkningarna visar att beräknade halter förväntas underskrida aktuella lokalspecifika riktvärden och gränsvärden för de utslagsgivande föroreningarna inom kemisk ytvattenstatus för Verkaån. Med anledning av ovanstående bedöms därför inte planerad exploatering försvåra förutsättningarna att uppnå MKN i Verkaån trots att vissa modellerade ämnen beräknas öka i samband med exploatering.

Luft

Föreslagen användning inom planområdet anses inte ge konsekvenser som leder till att miljökvalitetsnormen för luft överskrids.

Social hållbarhet

Integration

Etablering av nya arbetsplatser med vitt skilda arbetsinnehåll innebär ett ökat utbyte mellan människor med olika bakgrund. En utbyggnad innebär att det tillkommer arbetstillfällen och mötesplatser i Rosersberg som stärker möjligheterna för integration.

Barnrättsperspektivet

I arbetet med detaljplanen har inte barn själva fått möjlighet att uttrycka sin åsikt varav barns åsikter ej har beaktats. Detaljplanen innebär ingen direkt påverkan för barn. Samhällsbyggnadskontorets bedömning är att inga barn har diskriminerats av beslutet.

Trygghet

I samband med etablering av hotell, verksamheter, handel och kontor kan en utbyggnad av busshållplatser aktualiseras i de lägen som Trafikverket föreslagit vid cirkulationsplatsen Norrsundavägen. Dessa busshållplatser skulle bli lämpligt placerade i anslutning till föreslagna verksamheter och hotell. En ny hållplats för kollektivtrafik och en ny etablering av ett hotell skulle öka andelen människor som rör sig i området, vilket leder till en ökad upplevelse av trygghet. Med nya hållplatslägen är det dock viktigt att tillskapa säkra övergångar till och från planområdet. Nya övergångsställen skulle därför behöva tillskapas runt cirkulationsplatsen. Denna fråga liksom frågan om utökad kollektivtrafik till verksamhetsområdet ligger utanför det som regleras i detaljplanen.

I arbetet med planen och i kommande skededen används tillämpbara råd och rekommendationer från BoTryggt 2030.

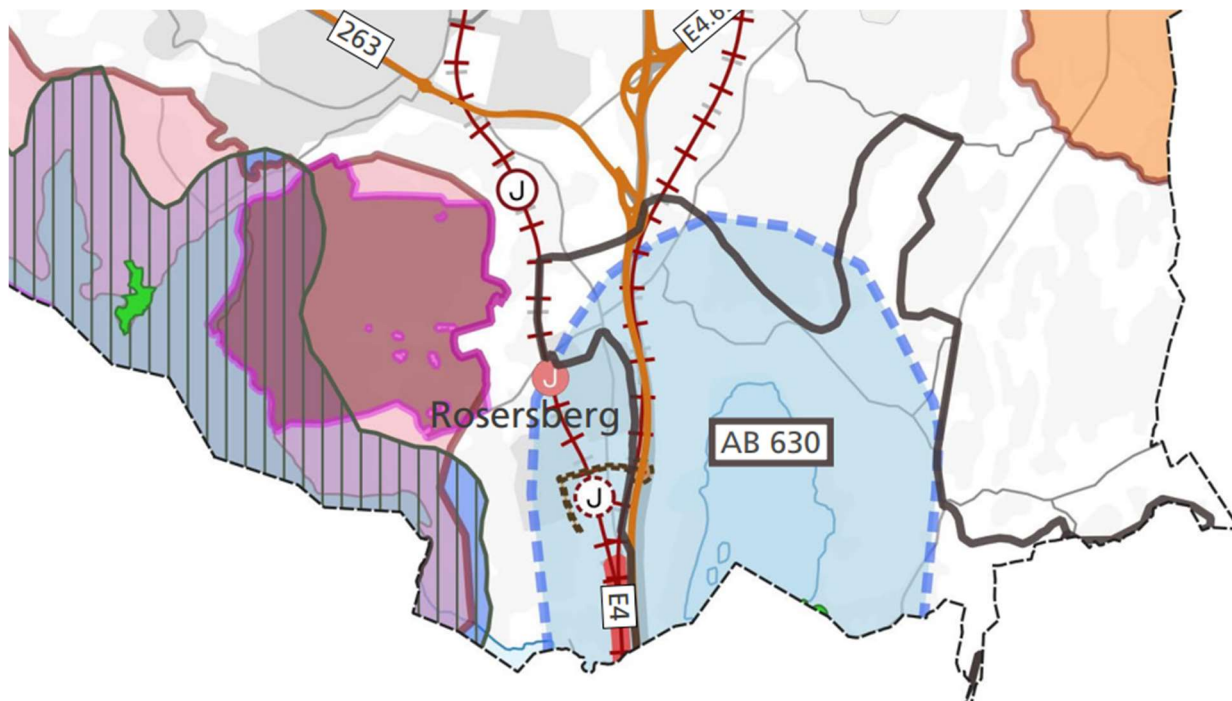
Ekonomisk hållbarhet

Planförslagets exploatering av nya verksamheter möjliggör för ytterligare anslutningspunkter för VA. Fler verksamheter innebär även ett tillskott av arbetsplatser inom Sigtuna kommun.

FÖRUTSÄTTNINGAR

Riksintressen

Området berörs av riksintresse för Kulturmiljövård, väg E4, Luft, Järnväg Arlandabanan, Energidistribution.



Figur 10. Utdrag ur kommunens översiktsplan 2022.

Kulturmiljövård

Planområdet berörs av riksintresse för kulturmiljövård, Fysingen [AB 630] som utgörs av ett herrgårdslandskap med rötter i en forntida centralbygd med anknytning till kungamakten. Landskapet speglar en komplex järnåldersbygd och dess fortsatta utveckling genom den tidiga medeltidens sockenbildningar med patronats- och sockenkyrkor samt 1600-talets godsbildningar uttryckta genom prestigeanläggningar, med kontinuitet fram i dagens agrarlandskap.

Energidistribution

Svenska kraftnät har i samråd redovisat förslag till utbyggnad av kraftledning 400 kV, luftledning mellan stationerna Odensala och Överby. Läget för denna ledning ligger öster om planområdet mellan E4 och Fysingen. Kraftledningens ledningsstolpar kan bli ca 45 meter höga.

Flyg

Planområdet berörs av riksintresse flyg dels på grund av buller och dels på grund av hindersfritt område.

Väg E4

Väg E4 med trafikplats Rosersberg är ett riksintresse. Riksintresset innebär att inga hinder eller begränsningar för vägens drift eller framtida utveckling får uppkomma när ny markanvändning tillkommer i vägens närhet.

Järnväg Arlandabanan

I Trafikverkets förteckning över riksintressen, beskrivs Arlandabanan som riksintresse för befintlig järnvägsanläggning. Hänsyn ska även tas till planerad korridor/spårsträckning för framtida anläggning.

Tidigare ställningstaganden

Översiktsplan

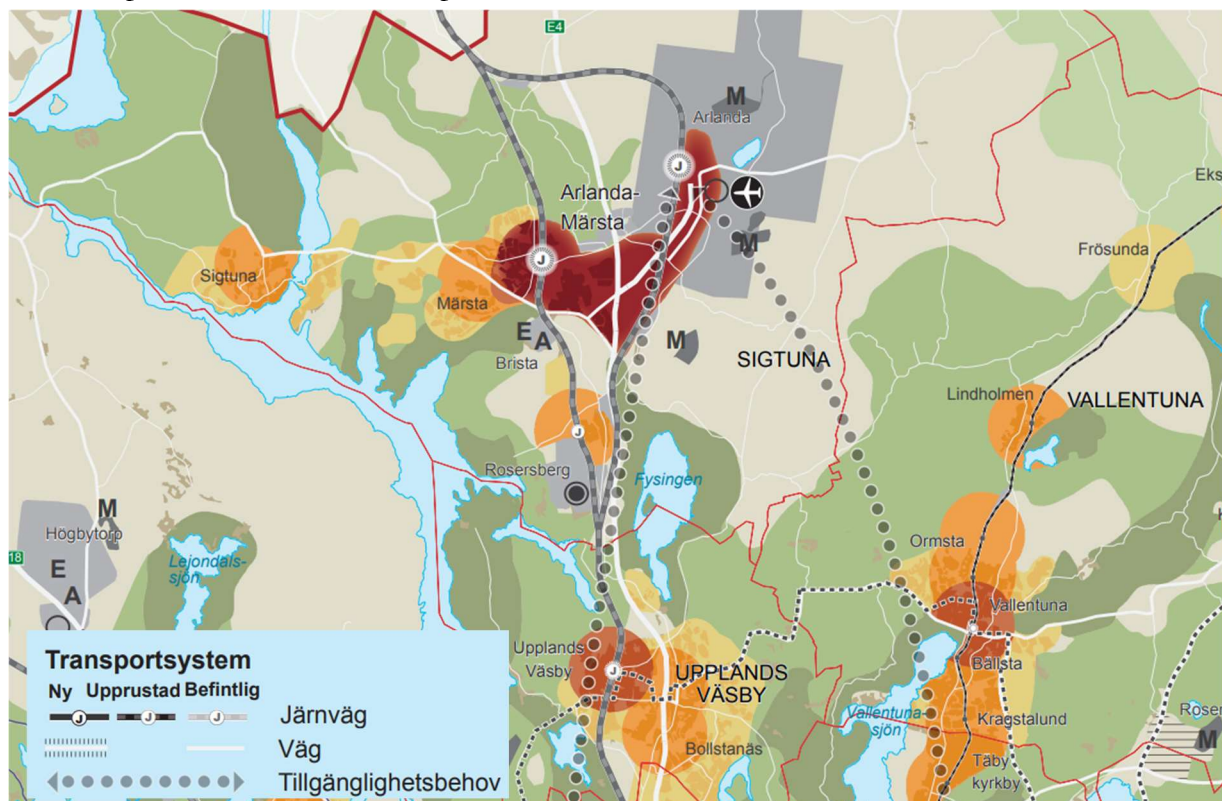
Enligt översiktsplan för Sigtuna kommun antagen av kommunfullmäktige 2022 är planområdet lokaliserat i område som benämns som ”Verksamheter öster om Rosersbergs villaområde” samt ”verksamheter” och intill Arlandabanan som benämns som en större infrastruktursatsning i befintlig järnväg.



Figur 11. Utdrag ur kommunens översiktsplan 2022 med planområde i svart streckad linje.

Regionala och mellankommunala intressen

I RUFS 2050, Regional Utvecklingsplan för Stockholmsregionen, pekas Rosersberg ut som ett primärt bebyggelseområde samt som ett befintligt område för godsterminal och anläggning. Rosersberg pekas ut som depå och godsterminal av riksintresse i Stockholms län samt som knutpunkt för gods i det transeuropeiska nätverket för transporter.

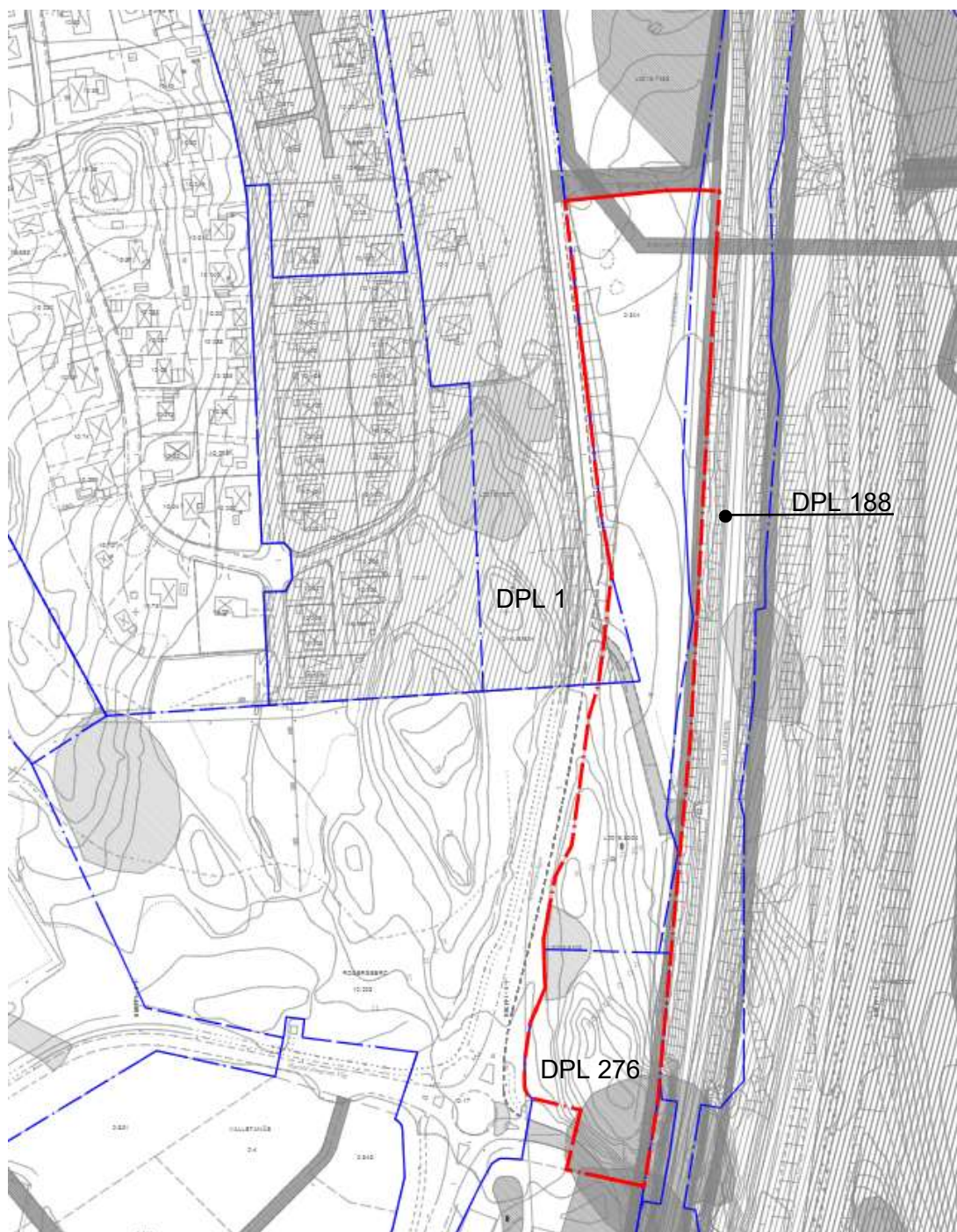


Figur 12. Utdrag ur RUFS 2050.

Detaljplaner

För området gäller i dagsläget följande planer:

- detaljplan nr 276 för Verksamheter vid Trafikplats, omfattande del av fastigheten 2:17 m.fl. Detaljplanen medger för aktuellt område Kontor, hotell och bilservice. Genomförandetiden för DPL 276 gäller till 2025. Den del av området som berörs av DPL 276 kommer att ersättas med ny detaljplan och användningen ändras till att omfatta H₁, K, O, E₂ och Z.
- byggnadsplan nr 1 för Byggnadsplan för ett område inom Vallstanäs egendom. I gällande plan har det berörda området användningen Park och vägområde men förslås i den nya detaljplanen få användningsområde H₁, K, P, E₂ och Z.
- detaljplan nr 188 för Järnväg till Arlanda, del vid Rosersberg. Detaljplanen anger Bullervall inom T-område, för aktuellt område. Berörd del av gällande plan att få användningen T₁.



Figur 13. Karta över berörda detaljplaner.

Övriga kommunala ställningstaganden

ESKO

Sigtuna kommun har redovisat Ekologiskt särskilt känsliga områden i Sigtuna kommun som ett komplement till översiktsplanen. ESKO är områden som har ekologiska funktioner som är särskilt känsliga för störningar och ingrepp. Planområdet ingår i randzonen av detta ekologiskt särskilt känsliga landområdet som omfattar naturområden kring Fysingen och Oxsundasjön. Förslaget till detaljplan är skilt från Fysingen av Arlandabanan och E4, varför detaljplanen inte bedöms påverka ESKO-området negativt.

Platsanalys

Planområdet ligger på en långsmal fastighet mellan Arlandabanan i öster och Norrsundavägen i väster. Området består av ett lågt område som utgör fuktig ängsmark. Ingen del av planområdet har uppmärksammats som värdefull naturmark. Planområdet har ett gynnsamt läge med direkt anslutning till väg E4 och är lokaliserat centralt i Mälardalen med närhet till Arlanda, Stockholm och Uppsala. Detta gör platsen särskilt lämplig och attraktiv för etablering av verksamheter.

Bebyggelse

Bostäder

Inom planområdet finns idag ingen bebyggelse. I området väster om Norrsundavägen ligger Rosersbergs villastad. Bebyggelsen närmast planområdet består av villor i en och två våningar.

Arbetsplatser

Inom planområdet finns idag inga arbetsplatser. Söder om planområdet ligger ett område med bilservice, handel och restauranger (foodcorner).

Förskola och skola

Inom planområdet finns idag ingen förskola eller skola.

Offentlig och kommersiell service

Inom planområdet finns idag ingen offentlig eller kommersiell service.

Kulturhistorisk värdefull bebyggelse

Inom planområdet finns idag ingen kulturhistoriskt värdefull bebyggelse.

Natur och kultur

Kulturminnen

Inom området finns följande registrerade fornlämningar enligt Riksantikvarieämbetet.

I den södra delen av planområdet där ett hotell möjliggörs finns den östra delen kvar efter en större fornlämning RAÄ Norrsunda 57:1. Större delen av detta gravfält slutundersöktes och togs bort 2010 i anslutning till att Norrsundavägen och ny gc-väg byggdes. Den resterande delen av gravfältet är ca 30x25 m (N-S) och kvarligger öster om Norrsundavägen.

Inom planområdet finns också en runristning RAÄ Norrsunda 58:1. Runstenen är tidigare flyttad till nuvarande plats. Nämnda fornminnen är skyddade enligt kulturmiljölagen och det är tillståndspliktigt att göra ingrepp i dessa. Den föreslagna exploateringen bedöms inte kunna uppföras med mindre än att fornminnet RAÄ Norrsunda 57:1 (gravfält) helt får tas bort och runstenen RAÄ Norrsunda 58:1 flyttas till annat läge.



Figur 14. Utdrag ur Forsök, RAA.

Naturvärden

Planområdet består av ett lågt område som utgör fuktig ängsmark. Ingen del av planområdet har uppmärksammats som värdefull naturmark.

Parker, lek och rekreation

I planområdet finns idag inga parker eller ytor för lek och rekreation.

Markförhållanden

Geotekniska förhållanden

I området har en geoteknisk undersökning utförts av Structor Geoteknik Stockholm AB som underlag för projektering av mark- och grundläggningsarbeten. Resultaten och slutsatser man kan dra av dessa redovisas i "Markteknisk undersökningsrapport Geoteknik" (MUR Geoteknik), daterad 2021-04-30 som är bilaga till planhandlingarna. Här följer en kort sammanfattning.

Markförhållanden

Området består till stor del av ett slybeväxt område som sluttar mot norr och öster. I södra delen utbreder sig ett område med ytnära berg alternativt berg i dagen som tills nyligen var skogbevuxen. Marknivå varierar i stora delar mellan ca +17 och +19. I den södra och sydvästra delen av området stiger marknivån upp till som mest ca +26.

Jordlager

De naturliga jordlagren består av växellagrad sand, silt och lera som underlagras av en grusig siltig sandmorän som vilar på berg. Ovan den naturligt lagrade jorden finns på stora delar utlagd fyllningsjord. Det är sannolikt att området har fyllts upp med överblivna massor i samband med anläggandet av intilliggande järnväg.



Figur 15. Utdrag ur SGU:s jordartskarta, planområde markerat med svart streckad linje.

Berg

Djupet till berg varierar från berg som går upp dagen i den södra och sydvästra delen till som mest ca 6–7 m i den mellersta och norra delen. Borrning utförd i berg indikerar i stort på jämn sjunkning och ej märkbara sprickor.

Grundvatten

Järnvägens dränering innebär att grundvattennivån ligger på lägre nivåer ju närmre man är järnvägen. Grundvattennivåer kring +17 har uppmätts i det norra områdets västra del och sjunker sedan till lägre nivåer ju närmre järnvägen man kommer. Dimensionerande grundvattennivå kan sättas till nivån +17,5.

Stabilitet

Området som ska bebyggas har i dag tillfredsställande stabilitetsförhållanden. Den löst lagrade sanden och silten innebär att mindre sättningar kan inträffa vid belastningsökningar i form av t. ex. en nivåhöjning av markytan. Dessa sättningar utvecklas dock snabbt och kommer inte att pågå i följande driftskede.

Radon

Marken klassas som normalradonmark och i och med detta ska byggnader, där människor befinner sig stadigvarande, uppföras med radonskyddad grundkonstruktion.

Sättningar

Förekommande jordar är inte skredbenägna så länge släntlutningar anpassas efter jordens förutsättningar. Förekommande jordar innehåller silt som vid vattenöverskott och samtidig bearbetning snabbt tappas sin bärighet. Schakter bör anpassas och i möjligaste mån utföras i torr väderlek samt att schaktbotten snabbt skyddas med lager av krossmaterial för att förhindra uppluckring av schaktbotten.

Grundläggning byggnad

Planerad byggnads bärande delar föreslås grundläggas dels med platta på mark där undergrunden består av berg och dels med borrade stålrörspålar där jordlager förekommer under grundläggningsnivån. I gränsen mot plattgrundläggning på berg borras föreslagna pålar erforderlig längd ned i berg.

Om Arlandabanan breddas enligt UA2 behöver omfattningen av kvarstående berg mot befintlig järnvägsanläggning i planområdets södra del utredas för att undvika påverkan på bergets stabilitet.

Grundläggning ska utföras så att vibrationer undviks, läs mer under *Risker och Störningar*.

Grundläggning telemast

Ny telemast i norra delen av fastigheten föreslås grundläggas på pålar, förslagsvis samma typ som föreslås för planerad byggnad då dessa även kan dimensioneras för att ta draglaster.

Stödmur

Vid grundläggning av stödmur där mindre höjdskillnad tas ut kan den utföras på befintlig jord efter att organisk yttjord och befintlig fyllningsjord tagits bort. Grundläggning av stödmur där större höjdskillnad tas ut ska utföras på naturligt lagrad morän. Detta kräver utskiftning av ovanliggande lösa jordarter.

Schaktarbeten

Med nuvarande höjdsättning kommer schakter att utföras ovan grundvattennivån.

Miljöteknisk markundersökning

I samband med den geotekniska undersökningen utfördes även en miljöteknisk markundersökning. Resultat, analyser och bedömningar från denna undersökning redovisas i separat handling upprättad av Structor Miljöbyrå AB i PM Miljöteknik, daterad 2021-04-30 och sammanfattas nedan.

Huvudområdet inom detaljplanområdet har undersökts med avseende på föroreningsinnehåll i mark, grundvatten och vatten, berg inför planändring och inför planerad exploatering.

Berg inom planområdet innehåller höga halter av arsenik och i viss utsträckning även svavel och förurningspotential. Bergmassor bedöms därmed inte kunna återanvändas utanför planområdet.

Provtagning och analys av markprover och grundvattenprover visar att marken är relativt ren (underskrider MKM-mark överlag), medan grundvattnet visar på förhöjda halter av zink, nickel och arsenik jämfört med SGUs tillståndsklassning (SGU2013:01). Föroreningshalterna i grundvatten underskrider dock dricksvattennormer (utom för nickel), och MKN för grundvatten för de ämnen där riktvärden/gränsvärden finns tillgängliga.

Genomförda riskbedömningar, spridningsberäkningar och belastningsberäkningar visar att omfattande spridning och belastning på grundvatten utanför planområdet och på Fysingen inte sker enligt uppställt worst case-scenariot. Scenariot antar att allt regnvatten infiltrerar och transporterar föroreningar i grundvatten från planområdet till recipienterna. I verkligheten förväntas dagvattensystem hantera ca 80-90% av regnvattnet, vilket ytterligare reducerar riskbilden för omgivningspåverkan.

I genomförd riskbedömning bedöms även spridningsriskerna till grundvatten i samband med bergschakt i sulfidberg och i berg med höga arsenikhalter (samma worst case-scenariot), baserat på underlag från genomförda lakteter på berg. Spridning och belastning från förorenat vatten via bergschakt till grundvattenrecipient och ytvattenrecipient förefaller underskrida MKN för grundvatten och ytvatten.

Inom det östra området, där den nya byggnaden ska uppföras, består marken enligt SGU Geokarta till ca 30% av urberg, till ca 30% av sandig morän och till ca 40% av finsand. Finsand finns även inom det område där infiltrationsdammen föreslås bli placerad. Uppskattat jorddjup där byggnaden ska placeras är 0 - 1 meter och i planområdets norra del är jorddjupet mellan 1 - 3 meter.

Dagvatten

I området har en dagvattenutredning utförts av Structor Uppsala AB med syfte att beskriva hur den kommande exploateringen kommer påverka dagvattnet i området både med avseende på flöden och föroreningar enligt gällande krav, samt föreslå lämplig systemlösning för dagvattenhanteringen.

Resultaten och slutsatser man kan dra av dessa redovisas i "Dagvattenutredning", daterad 2023-06-22 som är bilaga till planhandlingarna. Här följer en kort sammanfattning.

Enligt Sigtuna kommuns krav får flödet ut från området inte öka vid dimensionerande regn, vilket i detta fall är ett 20-årsregn med klimatkoefficient. Utöver kravet för dimensionerande regn, behöver även översvämningssytor anläggas inom området för att jämna ut flöden i samband med skyfall. Anledningen till detta är att detaljplanens genomförande inte får försvåra för skyfallshanteringen inom nedströms belägna områden som i detta fall är den samhällsviktiga Arlandabanan och Trafikplats Rosersberg. Vidare måste dagvatten som avleds till recipient inte medföra att gällande miljö kvalitetsnormer inte kan följas. Följande systemlösning föreslås:

- Dagvatten från takytor avvattnas via stuprör och uppsamlingsledning mot ett underjordiskt kassettmagasin för fördröjning.
- Dagvatten från parkeringsytor och angöringsvägen avvattnas via dagvattenbrunnar till en våt damm för fördröjning och rening.
- Dagvatten från hotellbyggnadens entré avvattnas via dagvattenbrunnar till ett underjordiskt makadammagasin för fördröjning och rening.
- Parkeringsytan föreslås anläggas nedsänkt för att fungera som en tillfällig översvämningssyta i samband med skyfall.

För att fördröja ett 20-årsflöde ner till motsvarande befintlig situation behövs en total fördröjningsvolym på 575 m³ för hela exploateringsområdet. Om dagvattenanläggningar projekteras och anläggs enligt föreslaget riskerar inte planområdet att påverka förutsättningarna nedströms avseende utflöden vid dimensionerande regn eller vid skyfall.

På grund av att aktuellt planområde är beläget nära Stockholmsåsen – Norrsunda bör inte dagvatten som avrinner från trafikerade ytor och andra potentiellt förorenande ytor infiltrera marken innan det genomgått rening i en dagvattenanläggning. Aktuellt planområde ligger inte om något vattenskyddsområde men precis i anslutning till vattenskyddsområdet för Ströms gård som omfattas av vattenskyddsföreskrifter för skydd av grundvattentäkter.

Dagvatten från trafikerade ytor föreslås avvattnas till dagvattenanläggningar med reningsfunktion för att inte försvåra förutsättningen att nå MKN i aktuell recipient. Samtliga modellerade ämnen indikerar att öka till följd av detaljplanens genomförande även efter rening, vilket inte är förvånande när naturmark exploateras. Genom att anpassa dagvattenanläggningarna; både i val av lösning, dess utformning samt drift och skötseln av anläggningarna kan troligen den årliga föroreningsbelastningen minska mer än vad beräkningsresultaten visar. Att välja växter med ett lågt gödslingsbehov, utöka våtmarkszoner, ändra längd:bredd-förhållandet i dammen och undvika gödsling är exempel på åtgärder som kan bidra till att öka reningseffekten i dagvattenanläggningar och därmed minska föroreningsbelastningen i recipienten.

Verkaån

Vattendraget Verkaån ingår i Oxundaåns vattensystem och länkar samman sjön Fysingen med Oxundasjön. Enligt den senaste statusklassningen har Verkaån måttlig ekologisk status och uppnår ej god kemisk ytvattenstatus.

Alternativa dagvattenanläggningar

För att minska reglervolymer i den våta dammen eller komplettera dagvattensystemet med ett extra reningssteg kan regnbäddar anläggas i anslutning till parkeringsytorna. Regnbäddar är en typ av

planteringsyta som utformas för att kunna fördröja och rena dagvatten som avrinner från hårdgjorda ytor.

Anläggning av gröna tak kan vara en effektiv åtgärd för att minska erforderlig reglervolym i föreslaget underjordiskt kassettmagasin. Utöver fördröjning kan gröna tak bidra till att skapa mervärden som ökad biologisk mångfald, bättre luftkvalitet och ett jämnare inomhusklimat. Om gröna tak med kapacitet att omhänderta 20 mm nederbörd anläggs på hela vattenlandets takyta kommer omkring 90 % av den totala årsnederbörden omhändertas upp på taket.

Avvattningsplan

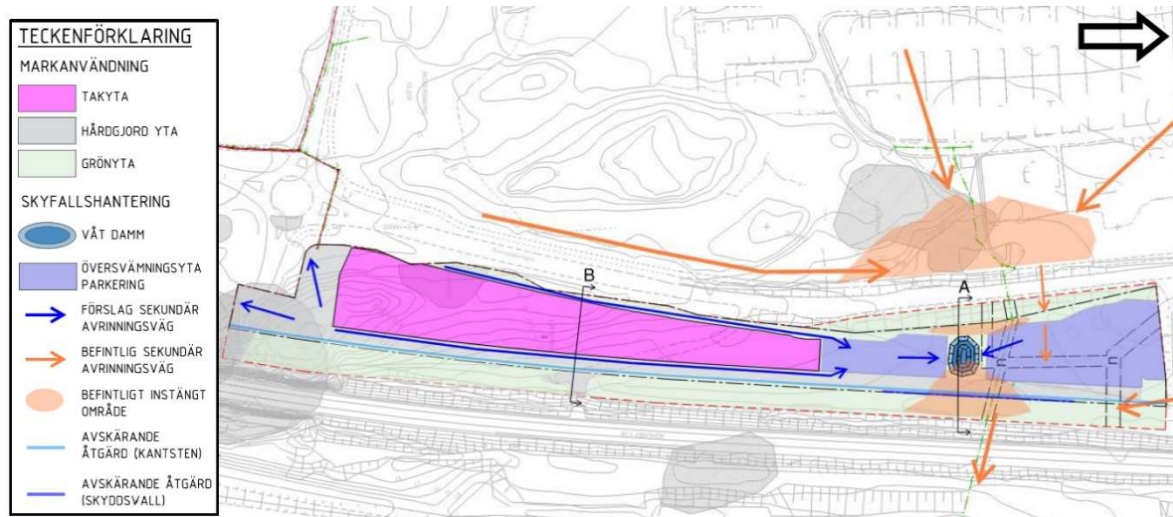
Takvatten föreslås avvattnas via stuprör till en uppsamlingsledning som avleder dagvattnet mot det underjordiska kassettmagasinet under angoringsvägen. Parkeringsytan och angoringsvägen avvattnas via dagvattenbrunnar till dagvattendammen för fördröjning samt rening. Anslutning av dagvatten till kommunalt dagvattensystem för kassettmagasinet och dagvattendammen sker till befintlig dagvattenkulvert. Området vid hotellbyggnadens entré avvattnas via dagvattenbrunnar ett underjordiskt makadammagasin för fördröjning och rening. Makadammagasinet ansluts sedan till kommunal anslutningspunkt vid befintlig cirkulation i planområdets södra del.

Skyfall

Inom planområdet behöver översvämningsytor anläggas för att jämna ut flöden i samband med skyfall som uppstår till följd av planens genomförande. För att fördröja och utjämna ett 100-årsflöde inom exploateringsområdet för planerad situation till vad som motsvarar avtappningen vid befintligt 20-årsregn krävs en volym på totalt 1745 m³.

Vid skyfallsanalys med en möjlig höjdsättning av området syns det att en avskärande åtgärd bryter av en befintlig flödesväg och minskar andelen dagvatten som avrinner till spårområdet, se Figur 16. En avskärande åtgärd som kan implementeras är en kantsten intill angoringsvägens östra sida. I höjd med den planerade parkeringsytan kan kantstenen behöva kompletteras med en skyddsvall för att effektivt fördröja skyfallsvattnet. Skyddsvallen behöver vara cirka 110 meter lång och cirka 60 cm hög (beräknat från angoringsvägens höjd precis intill kantstenen i höjd med dagvattendammen). Konsekvensen av att skära av flödesvägen är att en stor översvämning bildas i den lokala lågpunkten vid parkeringen och den föreslagna dammen. För att kontrollera utbredningen av översvämningen och uppnå fördröjningen av ett 100-årsregn föreslås att parkeringsytorna sänks ned för att tillåta en översvämningsyta.

Vid dimensionering av översvämningsytan antas den effektiva fördröjningsvolymen i föreslagna dagvattenanläggningar också kunna nyttjas för skyfallshantering varpå själva översvämningsytans effektiva volym uppgår till 1170 m³ (1745–575 m³). Vid nedsänkning av parkeringsytan tappas hela systemet av via dagvattensystemet och den våta dammen. Parkeringsytan behöver sänkas ner 22 cm i relation till den ytliga bräddnivån för att kunna fördröja 1170 m³. När skyfallsvolymen är nådd ska vattnet brädda österut likt befintlig situation. Den nedsänkta parkeringsytan tappas även av via dagvattensystemet och den våta dammen.



Figur 16. Förslag skyfallsshantering inom planområdet i form av nya sekundära avrinningsvägar och nedsänkt översvämningsyta.

Infrastruktur

Gång- och cykeltrafik

I Rosersbergs villastad finns ett utbyggt gång- och cykelvägnät till skola, idrottsområdet och med anslutning till det regionala gång- och cykelstråket utmed Norrsundavägen. En trafiksäker övergång till planområdet finns i söder, i anslutning till befintlig cirkulationsplats. Nya övergångsställen skulle dock behöva tillskapas runt cirkulationsplatsen för att säkra en trygg övergång mellan planområdet, befintligt verksamhetsområde och en eventuell framtida busshållplats.

Biltrafik

Planområdet ansluter till den statliga vägen Norrsundavägen som passerar längs med planområdets västra sida. Befintliga trafikflöden på Norrsundavägen har hämtats från framtagna MISOsimulering för Slottsvägen, M4 Traffic, 2023-06-15. Årsdygnstrafiken (ÅDT) har uppmätts till 8300 fordon per dygn.

Torg

Inga torg ligger inom eller i anslutning till planområdet.

Tillgänglighet

Planområdet ansluts till omgivande vägar och gator utan lutning.

Parkering och angöring

Planområdet angörs från den med handelsområdet gemensamma gatan söder om planområdet. I planområdets närhet finns inga offentliga parkeringsplatser.

Kollektivtrafik

Kollektivtrafiken till och från planområdet utgörs av busslinjetrafik. För närvarande finns det en busshållplats i anslutning till planområdets norra del på Norrsundavägen. På denna sträcka trafikeras hållplatserna endast av enstaka nattbussar. Söder om planområdet finns ytterligare en busshållplats med bussar som i högtrafik trafikerar sträckan mellan Rosersberg och Rotebro.

I anslutning till planområdets södra del finns idag yta reserverad för busshållplats. Samtal med SL har tidigare förts gällande ökad närvaro av kollektivtrafik, med en ökad exploatering och fler arbetsplatser i området är det motiverat att dessa samtal återupptas.

Planområdet ligger på ca 1400 meters avstånd från Rosersbergs station. Pendeltågstrafiken har hög trafikthet.

Teknisk försörjning

Vatten och avlopp

Vatten och avlopp finns utbyggt inom angränsande fastigheter.

Vattenskyddsområde

Planområdet ligger utanför fastställda vattenskyddsområden. Öster om planområdet finns den yttre skyddszonen för Ströms gårds vattenskyddsföreskrifter. Inget skyddsområde för vattentäkt finns inom planområdet.

Fjärrvärme

Planområdet kan anslutas till fjärrvärme då tillräcklig kapacitet och utbyggda ledningar finns i närområdet.

EI

Planområdet ligger i anslutning till befintlig bostadsbebyggelse och ett arbetsområde som även är under fortsatt utbyggnad.

Vattenfall ser ett behov av upp till två nya nätstationer för att möta ett större krav på effekt för tillkommande verksamheter vilken möjliggörs inom planområdet.

Avfall

Avfall inom planområdet ska sorteras och omhändertas av Sigtuna Vatten & Renhållning AB (SIVAB). De anvisningar som SIVAB har ska följas när systemhandlingar upprättas inför ansökan om bygglov. Hämtning av avfall sker idag på lokalgatan söder om planområdet.

Risker och störningar

Vibrationer

Byggnaders grundläggning skall utföras så att markvibrationer på något våningsplan för användningsområde Tillfällig användning inte överstiger 0,4 mm/s, för övrig användning inom planområdet kan 0,4 mm/s ersättas med 1,0 mm/s, vägt värde enligt SS 460 48 61. Stomljud får uppgå till högst 32 dBA (fast). Detta gäller även för en framtida järnvägsanläggning, med nytt spår väster om dagens spår.

Olycksrisker

Säkerhet vid järnväg

Structor, Riskbyrå har i PM RISK, 2020-04-03 utrett de projektrisker som primärt är kopplade till detaljplanens närhet till Arlandabanan, som utgör riksintresse för kommunikation. De risker som har identifierats är:

- Risker kopplade till eventuellt intrång i riksintressets markanspråk eller påverkansområde, vilket omfattar avsteg från riktlinje avseende skyddsavstånd. Med förslaget T₁-område längs med Arlandabanan undanröjs denna risk.
- Risker för påverkan på Arlandabanan i samband med byggskedet. Med möjliga riskreducerande åtgärder, stödmur, vägräcken, stängsel och anpassade metoder för schakt av jord och berg bedöms inga projektrisker vara av sådan karaktär att de behöver påverka planens genomförbarhet.

Om Arlandabanan breddas enligt UA2 behöver omfattningen av kvarstående berg mot befintlig järnvägsanläggning i planområdets södra del utredas för att undvika påverkan på bergets stabilitet.

Säkerhet vid väg

Då planområdet gränser till, och delvis omfattar, Norrsundavägen där Trafikverket är väghållare hanteras frågor om utfarter och stängsel mot väg genom bestämmelser i väglagen. Utmed delar av det

aktuella vägavsnittet utmed Norrsundavägen finns idag ett vägräcke som skyddar trafikanter vid avåkning. Norrsundavägen planeras att avskiljas från fastigheten genom ett dike.

Farligt gods

Norrsundavägen är inte upptagen i någon klassning av vikt för transport av farligt gods varför genomfartstrafik med farligt gods inte ska ske. Längs delar av Norrsundavägen finns vägräcke. Arlandabanan trafikeras inte av godståg. Vilket resulterar i liten eller ingen risk. E4 utgör en nationellt viktig väg för godstransporter. Avståndet mellan föreslagen exploatering och vägmitt E4 uppgår till ca 120 meter vilket är tillräckligt säkerhetsavstånd.

Flyg

Planområdet ligger inom Arlanda flygplats hinderbegränsande ytor och förenklade procedurytor. Efter avstämning med Swedavia görs bedömningen att någon hinderanalys inte behövs så länge byggnationen inte överskrider en totalhöjd (RH2000) om +75 m. Planområdet ligger utanför flygplatsens EMC-skyddsområde.

Buller

Trafikbuller

Planområdet är idag kraftigt påverkat av buller från järnväg (Ostkustbanan och Arlandabanan) samt väg (E4 och väg 859). Trafikbuller påverkar inte den verksamhet som detaljplanen möjliggör.

Flygbuller

Området ligger inom Arlanda flygplats influensområde och berörs därmed av flygbuller som överstiger FBN 55 dB(A). Flygbuller påverkar inte den verksamhet som detaljplanen möjliggör.

Räddningstjänst

Planområdet ska, enligt brandkåren Attundas riktlinjer för Brandvattenförsörjning, brandvattenförsörjas från brandpostnät med minsta kapacitet 600 l/min och med maximalt inbördes avstånd mellan brandposter 150 meter.

Åtkomligheten för räddningstjänstens fordon möjliggörs med hjälp angöringsvägen som sträcker sig längs med planområdets östra sida.

Skred och ras

Risk för skred har bedömts av Structor Geoteknik Stockholm AB och redovisats i ”Markteknisk undersökningsrapport Geoteknik”.

Området som ska bebyggas har i dag tillfredsställande stabilitetsförhållanden. Den löst lagrade sanden och silten innebär att mindre sättningar kan inträffa vid belastningsökningar i form av t. ex. en nivåhöjning av markytan. Dessa sättningar utvecklas dock snabbt och kommer inte att pågå i följande driftskede.

Förekommande jordar är inte skredbenägna så länge släntlutningar anpassas efter jordens förutsättningar. Förekommande jordar innehåller silt som vid vattenöverskott och samtidig bearbetning snabbt tappar sin bärighet. Schakter bör anpassas och i möjligaste mån utföras i torr väderlek samt att schaktbotten snabbt skyddas med lager av krossmaterial för att förhindra uppluckring av schaktbotten.

Förorenad mark

Structor Miljöbyrå Stockholm AB har utfört en markteknisk undersökning av mark, vatten och berg. Resultatet av undersökningen sammanfattas i sin helhet på sidan 26.

Undersökningen visar att berg inom planområdet innehåller höga halter av arsenik och i viss utsträckning även svavel och förurningspotential. Provtagning och analys av markprover och grundvattenprover visar att marken är relativt ren (underskrider MKM-mark överlag), medan grundvattnet visar på förhöjda halter av zink, nickel och arsenik jämfört med SGUs tillståndsklassning

(SGU2013:01). Föroreningshalterna i grundvatten underskrider dock dricksvattennormer (utom för nickel), och MKN för grundvatten för de ämnen där riktvärden/gränsvärden finns tillgängliga.

Utifrån uppmätta halter klassificeras mark som låg, normal eller högradonmark vilket vid nyproduktion kopplas samman med grundens utförande för att uppnå en radonhalt i inomhusluften understigande 200 Bq/m³. Den samlade bedömningen efter Structors utredning är att marken kan klassas som normalradonmark.



Sigtuna
kommun

Södergatan 20, 195 85 Märsta

Tel: 08-591 260 00 www.sigtuna.se