



InstanceName

§32

Dnr KS 2020-539

Bedäran om planuppdrag - Upprättande av ny detaljplan för del av fastigheten Görla 8:1 i Frötuna församling

Beslut

Kommunstyrelsens samhällsbyggnadsutskott beslutar:

Ge i uppdrag till samhällsbyggnadskontoret att ta fram en ny detaljplan för del av fastigheten Görla 8:1 i Frötuna församling

Sammanfattning av ärendet

Planavdelningen har tagit fram en förstudie för att utreda möjligheten att omlokalisera verksamhet för fordonshandel m.m. från området Nedre Bryggårdsgärdet i Norrtälje tätort.

Två utredningsområden har studerats med ett förstahandsalternativ norr om E18 som i denna förstudie kallas "norra området" och ett andrahandsalternativ söder om E18 som kallas "södra området". Efter att ha jämfört alla alternativ i båda två områden, konstaterades i denna förstudie att alternativ 1B i norra området är det mest fördelaktiga alternativet.

Resultatet från förstudien är att både de föreslagna ytorna är möjliga att exploatera men att det norra förslaget föreslås i första hand. Det norra förslaget är bättre bland annat i och med att angränsande mark redan är ianspråktagen för liknande verksamhet. Det norra området borde också vara bättre lämpat för sitt ändamål då en verksamhet här ligger synlig och tillgänglig.

Det södra området används idag delvis som åkermark. En del av södra området utgörs av ett skogsområde. Exploatering av det södra området innebär både att skogsområdet skulle behöva avverkas och att en del av åkermarken skulle behöva tas i anspråk. Dessutom skulle exploatering här innebära större påverkan på kulturmiljölandskapet söder om området.

Beslutsunderlag

Planuppdrag_Görla 8_1_Tjänsteutlåtande

Bilaga 1 - Förstudie Görla 8_1

Beslutande sammanträde

Beslutsgång

Ordförande frågar om kommunstyrelsens samhällsbyggnadsutskott kan besluta i enlighet med kommunstyrelsekontorets tjänsteutlåtandes förslag och finner att utskottet beslutar i enlighet med förslaget.

Beslutet ska skickas till

Planavdelningen



Planavdelning

Handläggare Christofer Rosengren
Titel: Planarkitekt
E-post: christofer.rosengren@norrtalje.se

Till
Kommunstyrelsens samhällsbyggnadsutskott

Detaljplan för del av fastigheten Görla 8:1 i Norrtälje stad

Upprättande av ny detaljplan för del av fastigheten Görla 8:1 i Frötuna församling

Förslag till beslut

Kommunstyrelsens samhällsbyggnadsutskott beslutar:

Ge i uppdrag till samhällsbyggnadskontoret att ta fram en ny detaljplan för del av fastigheten Görla 8:1 i Frötuna församling

Sammanfattning av tjänsteutlåtandet

Planavdelningen har tagit fram en förstudie för att utreda möjligheten att omlokalisera verksamhet för fordonshandel m.m. från området Nedre Bryggårdsgärdet i Norrtälje tätort.

Två utredningsområden har studerats med ett förstahandsalternativ norr om E18 som i denna förstudie kallas "norra området" och ett andrahandsalternativ söder om E18 som kallas "södra området". Efter att ha jämfört alla alternativ i båda två områden, konstaterades i denna förstudie att alternativ 1B i norra området är det mest fördelaktiga alternativet.

Resultatet från förstudien är att både de föreslagna ytorna är möjliga att exploatera men att det norra förslaget föreslås i första hand. Det norra förslaget är bättre bland annat i och med att angränsande mark redan är ianspråktagen för liknande verksamhet. Det norra området borde också vara bättre lämpat för sitt ändamål då en verksamhet här ligger synlig och tillgänglig.

Det södra området används idag delvis som åkermark. En del av södra området utgörs av ett skogsområde. Exploatering av det södra området innebär både att skogsområdet skulle behöva avverkas och att en del av åkermarken skulle behöva tas i anspråk. Dessutom skulle exploatering här innebära större påverkan på kulturmiljölandskapet söder om området.

Bakgrund

Norrtälje kommun är inne i en expansiv fas och arbetar med att förtäta Norrtälje stad. I detta förtätningsarbete ses det även över att omlokalisera verksamheter som inte lämpar sig i den täta staden. En identifierad plats för sådan verksamhet finns på fastigheten Görla 8:1 i stadens södra ytterkant där Norrtälje kommun vill pröva lämplighet för fordonswerkstad, fordonshandel samt drivmedelsförsäljning.

Norrtälje kommun vill undersöka en framkomlig väg för att skapa en ny lokalisering för Bilbolaget Invest Sundsvall AB. Deras verksamhet ligger idag inom fastigheten Magasinet 19 som kommunen har för syfte att utveckla för skolverksamhet och bostäder.

Intentionsavtal är tecknat mellan kommunen och Bilbolaget Invest Sundsvall AB i ovanstående syfte för att i nästa steg genomföra antingen en markförsäljning eller markbyte mellan parterna.

Identifierade områden som utreds i denna förstudie finns i ett växande verksamhetsområde strax söder om Norrtälje tätort vid E18. Områdena bedöms ha bra skyltlägen, ligger inom växande verksamhetsområde, om omgivna av / anslutande till flera större vägar.



Figur 1. Ortofoto med ungefärlig avgränsning för de två möjliga områden för lokalisering med omkringsliggande gator. Norrtälje tätort ligger strax norr om bilden.

Kommunen har identifierat två möjliga områden där verksamheten skulle kunna etableras. Två utredningsområden har studerats med ett förstahandsalternativ norr om E18 som i denna förstudie kallas "norra området" och ett andrahandsalternativ söder om E18 som kallas "södra området".

Koppling till gällande styrdokument

Enligt Norrtälje kommuns översiktsplan, ÖP 2040, som vann laga kraft den 14 januari 2014, är det av stor betydelse att utveckla företagsklimatet samt arbetsmarknaden för nya och befintliga företag i kommunen. De stora stråken mellan Norrtälje och bland annat Stockholm/Uppsala pekas ut som lämpliga lägen för att utveckla verksamheter.

Lagkrav

Enligt PBL 4 kap 2§ ska kommunen med en detaljplan pröva ett markområdes lämplighet för bebyggelse och byggnadsverk.

Samberedning

Ärendet har beretts av planavdelning. Förslag till förstudien har samberetts med flera avdelningar; Bygglövsavdelningen, miljö- och hälsoskydd, Tekniska kontorets VA-avdelning och Gatu/park-avdelning, Mark- och exploateringsavdelningen, Räddningstjänsten, Kommunstyrelsekontorets Tillväxt- och utvecklingsenhet.

Beskrivning av ärendet

Norrtälje kommun vill undersöka en framkomlig väg för att omlokalisera Bilbolaget Invest Sundsvall AB. Deras verksamhet ligger idag inom fastigheten Magasinet 19 som kommunen har för syfte att utveckla för skolverksamhet och bostäder.



Intentionsavtal är tecknat mellan kommunen och Bilbolaget Invest Sundsvall AB i ovanstående syfte att utveckla mark för skolverksamhet och bostäder för att i nästa steg genomföra antingen en markförsäljning eller markbyte mellan parterna. Identifierade områden som utreds i denna förstudie finns i ett växande verksamhetsområde strax söder om Norrtälje tätort vid E18. Områdena bedöms ha bra skyltlägen, ligger inom växande verksamhetsområde, om omgivna av / anslutande till flera större vägar.

Kommunen har identifierat två möjliga områden där verksamheten skulle kunna etableras. Två utredningsområden har studerats med ett förstahandsalternativ norr om E18 som i denna förstudie kallas "norra området" och ett andrahandsalternativ söder om E18 som kallas "södra området".

Konsekvensanalys/riskanalys

I samband med att vi förtätar staden uppkommer behov av att omlokalisera verksamheter som inte lämpar sig i den täta staden. Om beslutet inte tas kan en detaljplan inte upprättas för att skapa möjlighet för omvandling av staden. En omlokalisering och omvandling av befintlig verksamhet påverkar även utvecklingen av mark för skolverksamhet.

Jämställdhetsanalys

Kommer att redovisas under planprocessen.

Barnkonsekvensanalys

Kommer att redovisas under planprocessen.

Ekonomisk analys

Ekonomiska konsekvenser av uppdragets genomförande kommer att redovisas i kommande start-PM.

Tidplaner

Tidplan för planprocessen kommer att redovisas i kommande start-PM.

Anna Keskitalo
Samhällsbyggnadsdirektör
Samhällsbyggnadskontoret

Helena Purmonen
Planchef
Planavdelningen

Bilagor

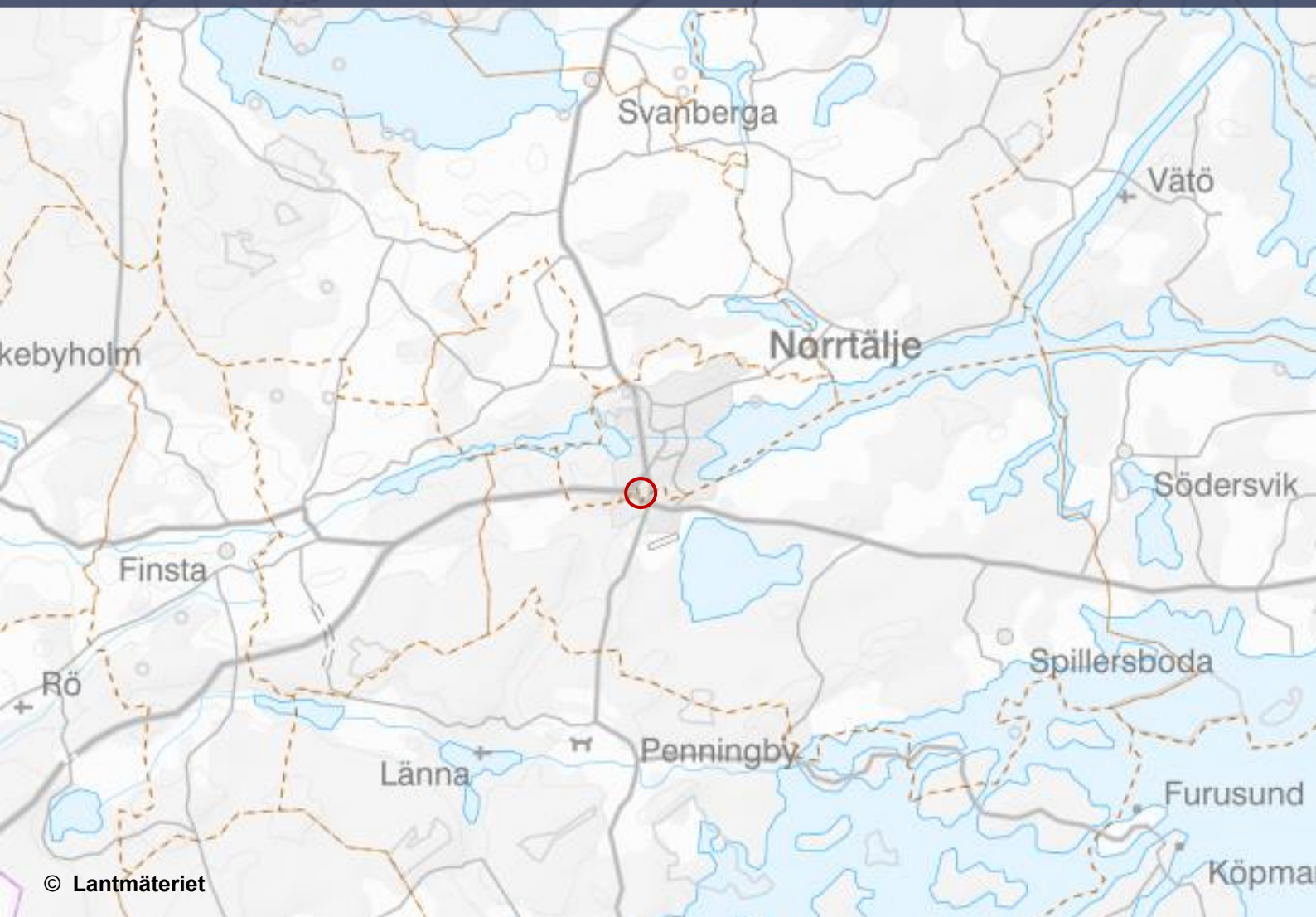
Bilaga 1 – förstudie från den femte maj 2020.

Beslut skickas till

Planavdelningen



Förstudie för del av fastigheten Görla 8:1 i Frötuna församling



POSTADRESS

Box 800, 761 28 Norrtälje
Samhällsbyggnadskontoret

BESÖKSADRESS

Estunavägen 14

KONTAKT

0176-710 00
plan@norrtalje.se
www.norrtalje.se



Innehåll

<i>Sammanfattning</i>	4
<i>Inledning</i>	5
Bakgrund	5
Syfte	6
Genomförande	7
<i>Förutsättningar</i>	7
Områdesbeskrivning	7
Översiktsplan 2040	8
Fördjupad översiktsplan för Norrtälje stad	8
Kommunens mål och andra styrdokument	8
Gällande detaljplaner	8
Pågående eller kommande planering i närområdet	9
Berörda verksamheter	10
Naturvärden	10
Kulturminnen och fornlämningar	10
Marktekniska förhållanden	11
Hälsa och säkerhet	11
Teknisk infrastruktur	11
Tidigare utredningar	12
Risk – Farligt gods	12
<i>Trafikala förutsättningar för bebyggelse</i>	13
Huvudmannaskap	13
Alternativ för angöring - Norra området	14
<i>Föreslagen bebyggelse och utformning</i>	18
Allmänna förutsättningar	18
Norra området	19
Södra området	23
Landskapsbild	24
Dagvatten	25
Sammanfattat förslag till vägdragning/exploatering	25
<i>Betydande miljöpåverkan</i>	25
<i>Utredningar och styrdokument</i>	26



Preliminärt utredningsbehov	26
<i>Ekonomi</i>	27
Preliminära kostnader under planprocessen	27
Preliminära kostnader och finansiering för kommunen.....	27
<i>Avtal</i>	27
Plankostnadsavtal	27
<i>Arbetssätt och organisation</i>	28
Planförfarande.....	28
Projektorganisation	28
Tidplan.....	28
<i>Effektmål</i>	28
<i>Framgångsfaktorer</i>	28
<i>Risker</i>	29



Sammanfattning

Norrtälje kommun vill med denna förstudie utreda möjligheten att omlokalisera verksamhet för fordonshandel mm. från området Nedre Bryggårdsgärdet i Norrtälje tätort till ett utpekad läge söder om Norrtälje tätort och vid E18. Två utredningsområden har studerats med ett förstahandsalternativ norr om E18 som i denna förstudie kallas "norra området" och ett andrahandsalternativ söder om E18 som kallas "södra området". För norra områdets togs det fram 5 olika alternativ för utveckling och för södra alternativet togs det fram en alternativ lösning. Efter att ha jämfört alla alternativ i båda två områden, konstateras i denna förstudie att alternativen 1A och 1B i norra området är det mest fördelaktiga alternativet. Alternativet 1A förutsätter anslutning från statlig väg 276 via cirkulation medan alternativet 1B kräver enbart anslutning till kommunal väg. Ifall kommunen bestämmer att gå vidare med ett av dessa alternativ kan beslut om ny infart tas i den fortsatta planeringen under arbetet med detaljplanen.

Förstudien har lagt stort fokus på den trafikala möjligheten att angöra ytorna men beskriver också övriga relevanta förutsättningar för områdets eventuella utveckling. Områdena är idag oexploaterade och ligger omgivna av trafikytor.

Resultatet från förstudien är att både de föreslagna ytorna är möjliga att exploatera men att det norra förslaget föreslås i första hand. Det norra förslaget är bättre bland annat i och med att angränsande mark redan är ianspråktagen för liknande verksamhet. Det norra området borde också vara bättre lämpat för sitt ändamål då en verksamhet här ligger synlig och tillgänglig. Det södra området används idag delvis som åkermark. En del av södra området utgörs av ett skogsområde. Exploatering av det södra området innebär både att skogsområdet skulle behöva avverkas och att en del av åkermarken skulle behöva tas i anspråk. Dessutom skulle exploatering här innebära större påverkan på kulturmiljölandskapet söder om området.

Flera olika lösningar för trafikföringen är möjlig vid exploatering. Som huvudalternativ föreslås en cirkulationsplats byggas vid korsningen Södra Kustvägen-Arstabacken för att skapa en ny infart till området. Trafikmängderna som genereras av den nya verksamheten kommer inte att ge någon större påverkan och störning på framkomligheten för Södra Kustvägen. Södra Kustvägen ansluter till E18 och förvaltas av Trafikverket. Södra Kustvägen har idag en god framkomlighet men i och med att Norrtälje växer kan de uppkomma en problematik i framtiden. Den största resanderelationen i korsningen kommer enligt Norrtäljes tidigare utredning vara mellan Arstabacken och Södra Kustvägen österut. På grund av det kan det vara aktuellt att bygga om korsningen oavsett om ingen ny infart byggs.

En genomgående lokal väg mellan utbredningsområdet och brandstationen och drivmedelsstationen skulle innebära en mindre känslig trafiksituation men en dyrare utbyggnad.

I kommande detaljplan behöver utredningar tas fram gällande fornlämningar, dagvatten, geoteknik och riskhantering med avseende på rekommenderad väg för farligt gods.



Inledning

Bakgrund

Norrtälje kommun är inne i en expansiv fas och arbetar med att förtäta Norrtälje stad. I detta förtätningsarbete ses det även över att omlokalisera verksamheter som inte lämpar sig i den täta staden. En identifierad plats för sådan verksamhet finns på fastigheten Görle 8:1 i stadens södra ytterkant där Norrtälje kommun vill pröva lämplighet för fordonsverkstad, fordonshandel samt drivmedelsförsäljning.

Norrtälje kommun vill undersöka en framkomlig väg för att omlokalisera Bilbolaget AB. Deras verksamhet ligger idag inom fastigheten Magasinet 19 som kommunen har för syfte att utveckla för skolverksamhet och bostäder.

Intentionsavtal är tecknat mellan kommunen och Bilbolaget AB. Identifierade områden som utreds i denna förstudie finns i ett växande verksamhetsområde strax söder om Norrtälje tätort vid E18. Områdena ligger inom ett bedöms ha bra skyltlägen, ligger inom växande verksamhetsområde, om omgivna av / anslutande till flera större vägar.

Kommunen har identifierat två möjliga områden där verksamheten skulle kunna etableras. Två utredningsområden har studerats med ett förstahandsalternativ norr om E18 som i denna förstudie kallas "norra området" och ett andrahandsalternativ söder om E18 som kallas "södra området".



Figur 1. Ortofoto med ungefärlig avgränsning för de två möjliga områden för lokalisering med omkringliggande gator. Norrtälje tätort ligger strax norr om bilden.

Syfte

Syftet med förstudien är utreda möjligheten för att genomföra omlokaliseringen av fordonsverkstad, fordonshandel samt drivmedelsförsäljning och att ta fram underlag till kommande detaljplanering för projektet. En av grundförutsättningarna är områdenas direkta närhet till E18 och transportleder för farligt gods och dessa trafikleder måste fortsatt ha god framkomlighet. I denna förstudie har kommande utredningsbehov beskrivits och bland annat följande aspekter har tagits i beaktande:

- Fornlämningar
- Landskapsbild
- Trafik och angöring
- Höjdsättning på föreslagna körbanor
- Risker kopplade till farligt gods
- Naturmiljö
- Dagvatten
- Geotekniska förhållanden



Figur 2. Karta över fastigheten Magasinet 19 där Bilbolaget AB har sin befintliga verksamhet.

Genomförande

Förstudien har tagits fram av Norrtälje kommun i samarbete med konsultbolaget WSP. Kompetenser inom stadsutveckling, trafikplanering, landskap och kulturmiljö har tagits in för genomförande av uppdraget.

Förutsättningar

Områdesbeskrivning

De aktuella områdena ligger bredvid varandra och finns i södra utkanten av Norrtälje tätort. De är idag oexploaterade och omges helt av trafikinfrastruktur.

Det norra området består framför allt av gräsyta. Ett dike/vattendrag korsar området och delar av området är vassbeklädda och används som översvåmningsytor. En pumpstation står inom området och en tillfällig väg har byggts för att angöra pumpstationen. Roslagsleden går längs med områdets västra kant och går under E18 i tunnel. Det norra området är avgränsat av E18, Södra Kustvägen och Roslagsleden. Områdets ungefärliga yta uppgår till cirka 2 hektar som motsvarar 20,000 kvm.



Det södra området består till hälften av skog/sly och till hälften åkermark. Det södra området är inte lika tydligt avgränsat men inringat område på kartor i detta dokument motsvarar cirka 1,5 hektar (ca 15,000 kvm).

Översiktsplan 2040

Översiktsplanen trycker på betydelsen att utveckla företagsklimatet samt arbetsmarknaden för nya och befintliga företag i kommunen. De stora stråken mellan Norrtälje och bland annat Stockholm/Uppsala pekas ut som lämpliga lägen för att utveckla verksamheter. Kommunen ska säkerställa mark för näringslivets behov.

Fördjupad översiktsplan för Norrtälje stad

En ny fördjupad översiktsplan för Norrtälje stad är under framtagande. Gällande fördjupad översiktsplan bedöms inte vara aktuell gällande närområdets utveckling.

Kommunens mål och andra styrdokument

Kommunens *Mål och budget för 2019–2021* anger bland annat att:

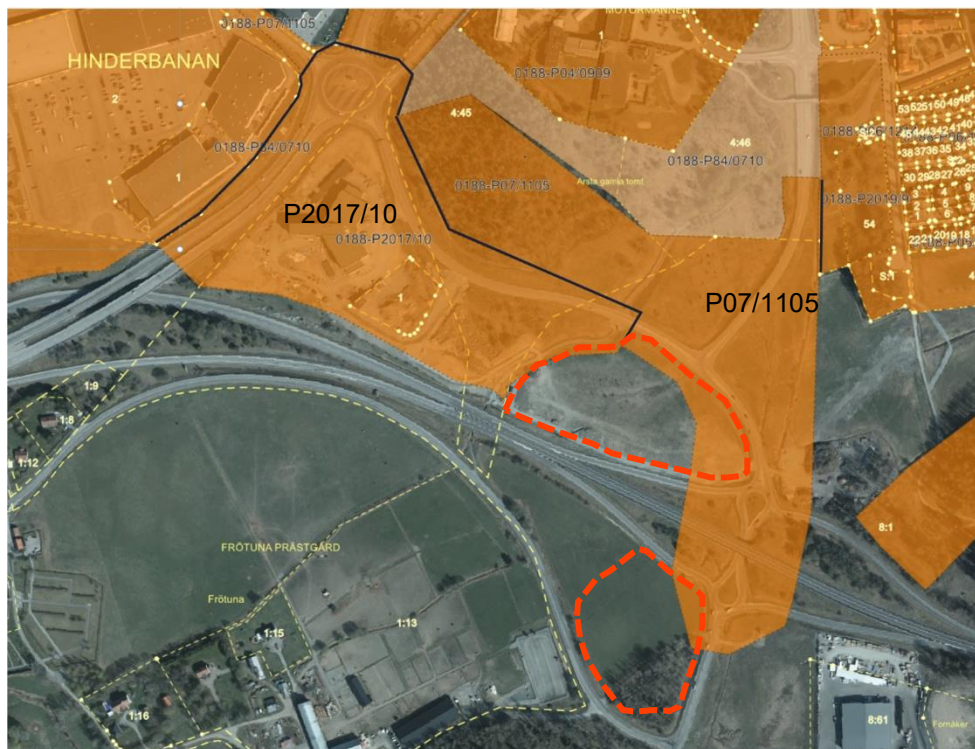
”Kommunens näringslivsstrategi bidrar till ett starkt näringsliv som är avgörande för kommunens tillväxt. Inriktningarna fokuserar på att kommunen ska erbjuda god service och effektiv myndighetsutövning, främja entreprenörskap och mötesplatser, beakta näringslivets förutsättningar i samhällsplaneringsprocessen och bidra till god tillgång på arbetskraft.”

Gällande detaljplaner

Två detaljplaner har nyligen tagits fram för angränsande områden. Dessa detaljplaner omfattar även delar av utredningsområdet, se bild nedan. Stora delar av både norra och södra området är icke planlagd mark.

Detaljplan *dnr P2017/10* medger brandstation, restaurangverksamhet samt drivmedelförsäljning. Genomförandetiden för detaljplanen går ut 2021-12-30.

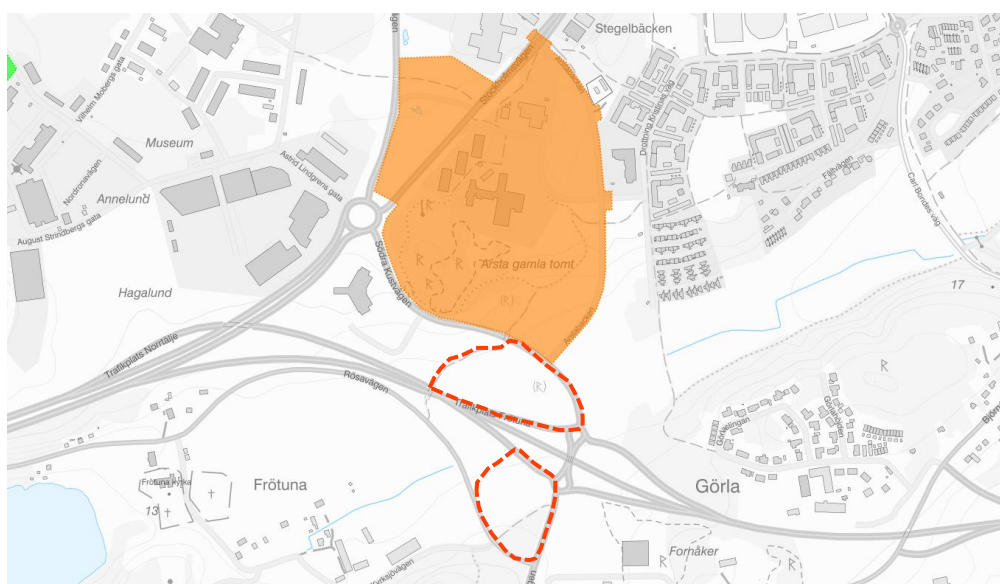
Detaljplan *dnr P07/1105* togs fram för att medge utbyggnad av nuvarande trafiklösningen kring avfarterna från E18 och tillfartsvägarna i närområdet. Inom utredningsområdet medges användningarna Trafik och Natur. Genomförandetiden går ut 2022-12-05.



Figur 3. Gällande detaljplaner i närområden.

Pågående eller kommande planering i närområdet

Befintligt verksamhetsområde norr om de två utredda områdena planeras att omvandlas till bostadsområde med 1500–2000 nya bostäder, utvecklad pendlarnod och kompletterande verksamhetslokaler.



Figur 4. Utvecklingsområdet "Stadsprojekt Närheten" ligger norr om de aktuella områdena.



Berörda verksamheter

Ingen av de två områdena innehåller i dagsläget verksamheter. Beroende på trafiklösningen i det norra området kan befintlig brandstation och kommande restaurangverksamhet komma att påverkas av trafik till och från den nya föreslagna verksamheten.

Naturvärden

En naturvärdesinventering (Enetjärn natur AB, 2015-06-23) togs fram i samband med planläggning direkt väster om det norra området. I utredningen konstaterades att åkerholmar i området är viktiga för fågellivet. Några åkerholmar eller träd finns inte i det norra området. Enligt Artportalen (Artdatabanken SLU) har den sällsynta fjärilen karminspinnare observerats i detta område. Fler arter av fjärilar har inventerats i närliggande gräsmarker. Karminspinnare är inte rödlistad eller skyddad men ovanlig.

Det södra området består av odling/betesmark och en vildvuxen yta med yngre träd/sly och inga naturvärdesinventeringar har gjorts där. Enligt analysen för grön infrastruktur är barrskogsområdet en viktig spridningslänk och aktivitetsområde för barrskogsmesar.

Kulturminnen och fornlämningar

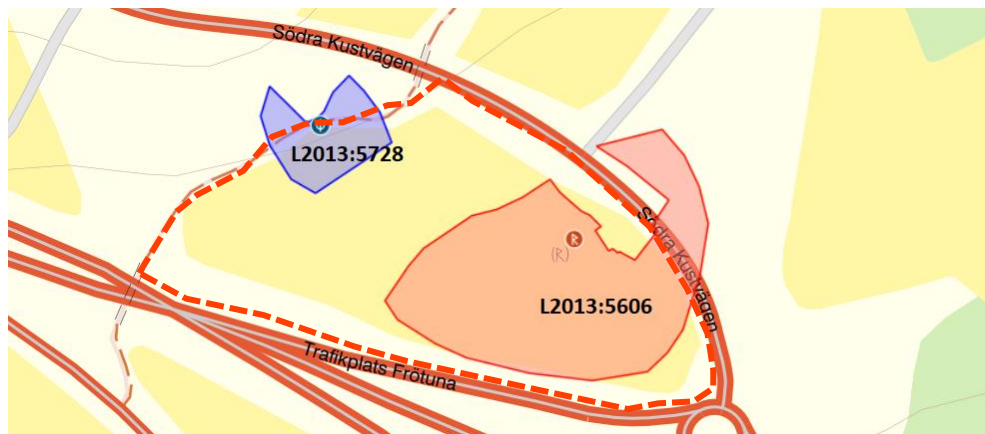
Det norra området innehåller ett par fornlämningar i form av äldre boplatser. Delar av fornlämningsområdena har grävts ut vid tidigare utbyggnad av platsen.

Lämning 2013:5728

Boplatser, delundersökt, 60-30x55 m (NV-SO). Inom området framkom 2 stolphål, 2 gropar, 1 hård samt delar av ett kulturlager. Länsstyrelsen anser att denna yta är klar och färdigundersökt.

Lämning L2013:5606

Boplatser, ca 130x110 m (NÖ-SV). Inom området framkom 39 stolphål, 7 gropar, 5 hårdar och 5 röjningsrösen. Röjningsrösen var överplöjda och upp till 3,3 m i storlek. Fynden bestod av bränd lera och en förhistorisk hästbrodd. Länsstyrelsen har meddelat att om kommunen vill bygga där så kommer det krävas arkeologisk undersökning av ytan.

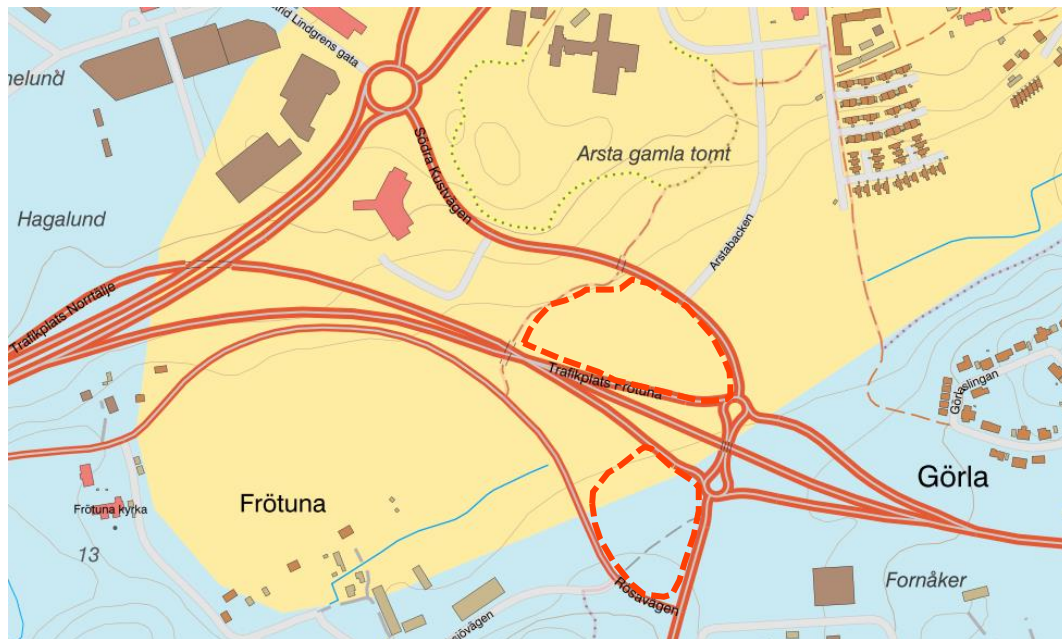


Figur 5. Fornlämningar inom norra området. Karta från Länsstyrelsens länskarta.



Marktekniska förhållanden

Det norra områdets mark består av lera. Då det är glacial lera i området så kan det eventuellt finnas risk för sulfidlera. Delar av det södra utredningsområdet består av även av morän.



Figur 6. Jordartskarta för områdena. Karta från SGI. (gult: lera, blått: morän)

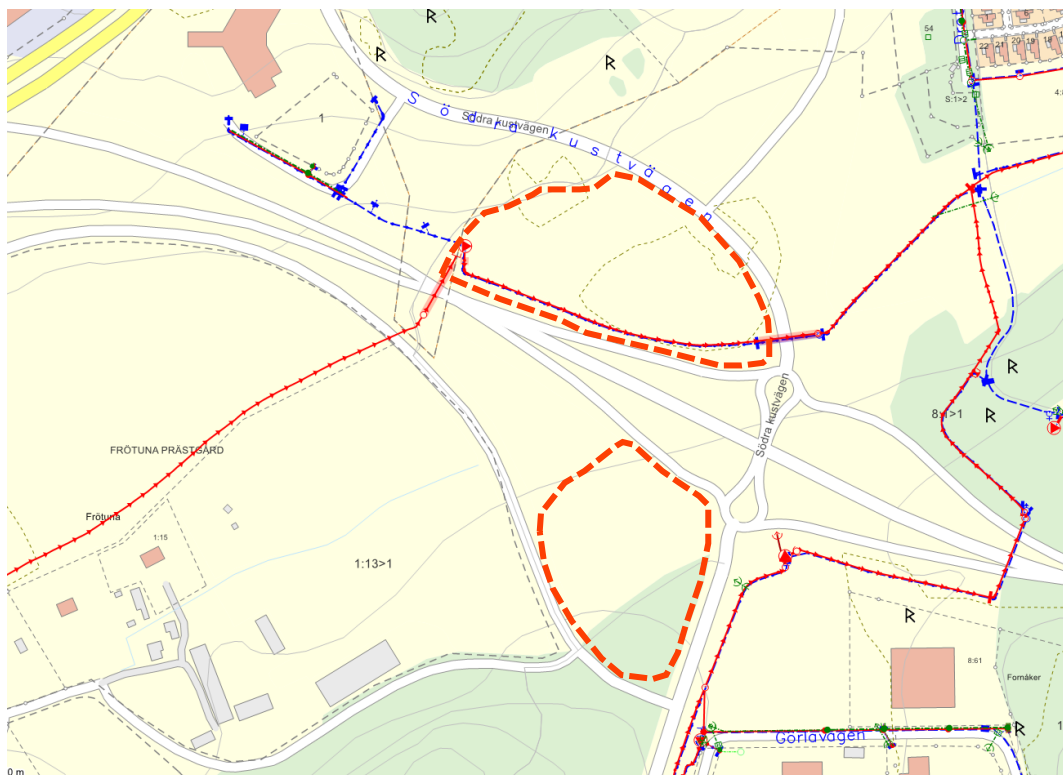
Hälsa och säkerhet

Båda områdena är kraftigt bullerstörda vilket dock inte är ett problem för den typen av verksamhet som föreslås på platsen.

Både E18 och Södra Kustvägen är transportvägar för farligt gods.

Teknisk infrastruktur

En vatten- och spillvattenledning går genom det norra området vilket behöver tas hänsyn till vid eventuell utbyggnad. En pumpstation finns placerad i anslutning till ledningen. I södra området finns inga ledningar.



Figur 7. Befintliga ledningar i och i anslutning till områdena.

Tidigare utredningar

En övergripande dagvattenutredning för ett större område är under framtagande.

Vid framtagande av angränsande detaljplaner har flera utredningar tagits fram. Fler av dessa kan komma till användning vid detaljplanläggning av området.

- Markteknisk undersökningsrapport, Bjerking, 2015-06-18
- Projekterings PM Geoteknik, Bjerking, 2015-06-18
- Naturvärdesinventering, Enetjärn Natur AB, 2015-06-23
- Trafikutredning, Sweco, 2015-10-13
- Dagvattenutredning, Geosigma, 2015-11-13
- Riskutredning Briab, 2016-03-30
- Förprojektering för vägar, VA och Dagvatten, Sweco, 2016-09-15
- Miljökonsekvensanalys, Sweco, 2016-09-15

Risk – Farligt gods

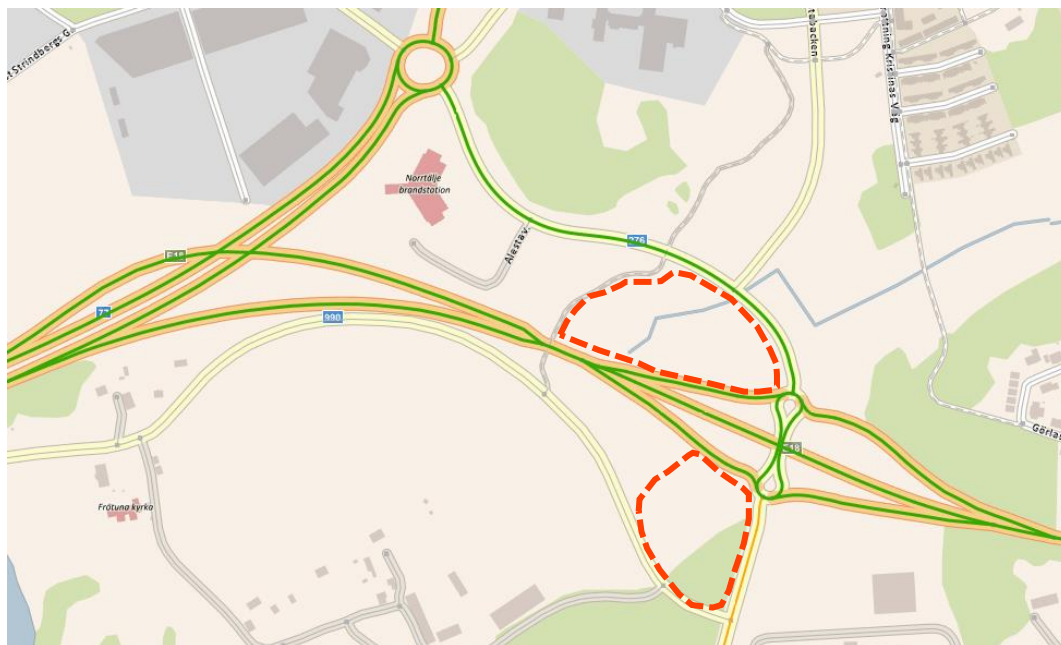
De båda områdena ligger omgivna av leder som rekommenderas för transportsporter av farligt gods.

Länsstyrelsen i Stockholms län har tagit fram publikationen *Riktlinjer för planläggning intill vägar och järnvägar där det transporteras farligt gods*. Dokumentet redovisar att om byggnader för den tänkta verksamheten eller vistelsezoner föreslås minst 30 meter från led för farligt gods behöver troligtvis inga säkerhetsåtgärder att göras. Om byggnad placeras 25–30 meter från farligt gods-



leder behöver byggnaden ofta få fasader och fönster som är brandsäkrade. Ovanstående är generella riktlinjer, för att försäkra sig om acceptabla avstånd behöver en riskutredning tas fram.

Det kan också bli aktuellt med transporter av drivmedel, i vilket fall det också behöver utredas risk och konsekvenser för cisterner och påfyllningsplats.



Figur 8. Rekommenderade vägar för farligt gods är markerade i grönt. Karta från Trafikverkets webverktyg, NVDB på web.

Trafikförutsättningar för bebyggelse

Möjliga trafiklösningar har studerats för både det norra och södra alternativet, med fokus på det norra området då det norra området bedöms kännetecknas av en mer komplex situation med hänsyn till eventuella störningar på Trafikverkets anläggningar.

Huvudmannaskap

Om en anslutningsväg mot Trafikverkets väg ska anläggas måste Trafikverket godkänna den nya anslutningen. Ett sådant godkännande kan fås om nyttan kan anses tillräckligt stor jämfört med nyttan att låta den primära länsvägen löpa ostört (utan ytterligare anslutning). En kommunal gata ger bättre möjlighet att angöra till flera olika fastigheter utöver Volvos, än en anslutning till kvartersmark. En kommunal anslutningsväg mot Trafikverkets väg är därför regleringsmässigt bättre än en direkt in/utfart från Trafikverkets väg till kvartersmark. Om vägen är kommunal kan läge och huvudman enklare säkras i detaljplanen (även om det också kan göras på kvartersmark).

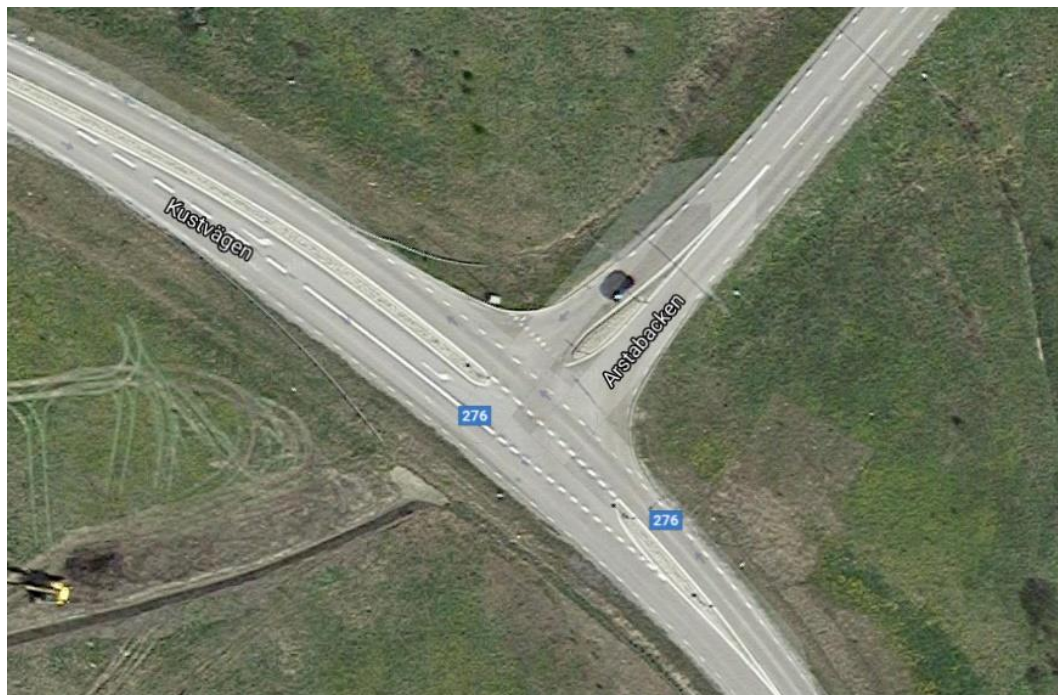


Alternativ för angöring - Norra området

Om det norra området ska angöras finns tre identifierade alternativ:

- att angöra via befintlig tillfart till brandstationen
- att bygga en fyrvägs korsning i korsningen Arstabacken / Södra Kustvägen
- att bygga en cirkulationsplats i samma läge.

En ny korsning skulle vara nödvändig för att möjliggöra att fordon kan åka in vid den nya fastigheten och ut vid västra korsningen, och vice versa. Det innebär att trafik mellan de två områdena inte behöver åka via Södra Kustvägen samt att behovet av en vändplan minskar. En vändplan skulle behöva vara uppemot 26 meter i diameter beroende på om den ska möjliggöra att en biltransport ska kunna angöra. Det vore dock mer lämpligt och effektivt om ett sådant fordon i så fall kunde vända runt en bilhallsbyggnad på egen fastighet.



Figur 9. Korsning av Kustvägen (väg 276) och Arstabacken i dagsläget. Det norra området finns strax söder om Kustvägen.

Befintlig tillfart (Alestavägen)

Om endast befintlig tillfart (Alestavägen från väg 276) som finns öster om den nya brandstationen används innebär det att området får en mer störningskänslig trafiksituation. Detta i och med att den nya verksamheten skulle dela utfart med besökare till planerad drivmedelsstation och snabbmatsrestaurang. Om korsningen byggs om på sikt ökar framkomligheten på Arstabacken samt i cirkulationsplats Södra infarten. Om väntetiden blir för lång på Arstabacken kan fordon komma att välja den Södra infarten istället.



4-vägs korsning eller cirkulationsplats

En 4-vägs korsning går att bygga med liknande linjeföring i vertikal- och horisontalled som befintlig korsning. En cirkulation motsvarande stopplinje förskjuts bakåt i alla tillfarter vilken gör att Södra Kustvägen, västerifrån får ytterligare försämrade lutning.

En 4-vägs korsning är enklare att komplettera med ett övergångsställe än en cirkulation, ifall det skulle behövas i framtiden. En cirkulation kommer också behöva vara tillräckligt stor för att medge infart av fordonstransporter.

Cirkulationen innebär att korsningen tar större plats. Det innebär att den västra tillfarten ökar i lutning från dagens cirka 4,5% till cirka 5,5%. Korsningspunkten kan ju så klart förskjutas och hela vägens vertikallinjeföring därmed anpassas för att få till bättre lutningar. I det fallet måste också Arstabacken förskjutas österut.

Ombyggnaden medför kostnader. Men görs ingenting kan på sikt kostnader istället behöva tas vid korsningen längre västerut (Södra Kustvägen / Alestavägen) för att klara av trafikföringen.

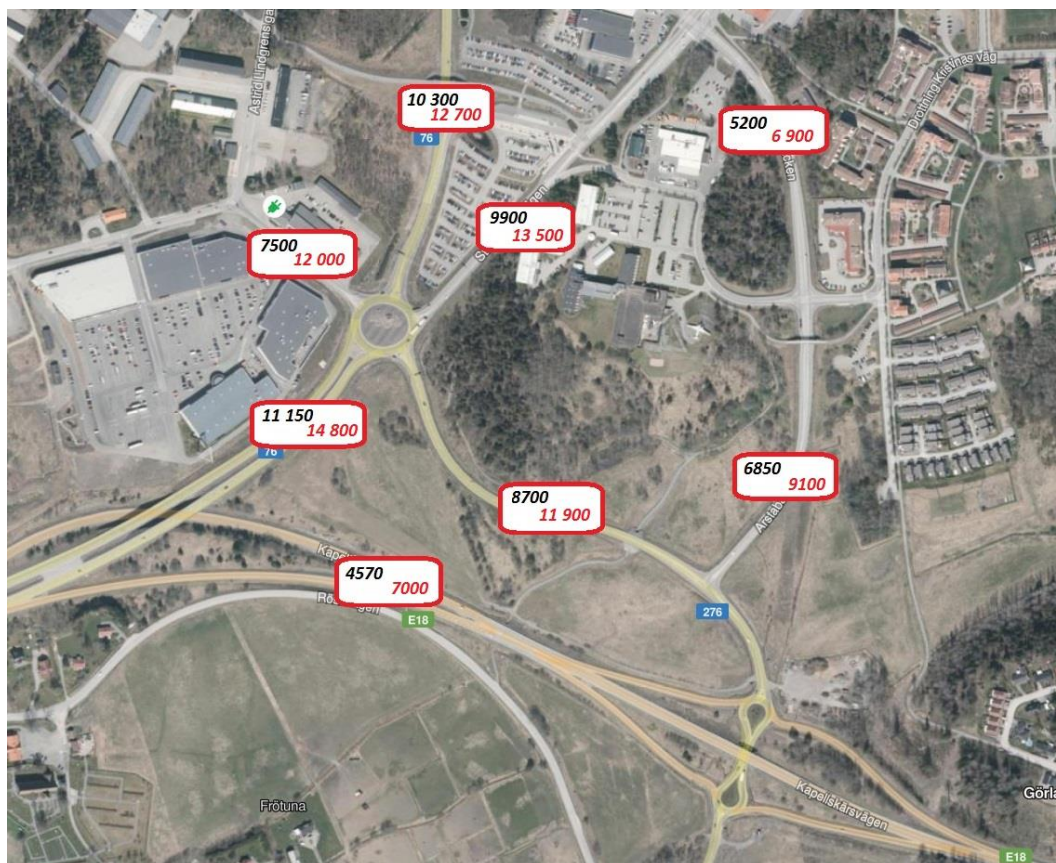
Väggkroppen på Södra Kustvägen kommer behöva breddas i båda alternativen, därför bör de ha ungefär samma kostnad. För cirkulationsplatsen kan dock kostnader tillkomma för att ändra lutningar längs befintlig väg. För 4-vägs korsningen kan det troligt bli aktuellt med kostnad för en trafiksinal.

Ingen utredning har hittills gjorts med avseende på ledningar, dagvatten eller dylikt.

Kapacitet

Dimensionerande situation visade sig vid trafikräkning utförd 2016 vara under eftermiddagens maxtimme. Dock kan även väldigt stora flöden uppstå i ena riktningen när en färja anlänt i Kapellskär. För föreslagen markanvändning i utredningsområdet är flödena förmodligen inte störst för arbetspendling utan snarare för inköpsresor. Eftersom en bilhandel, bilservice och biluthyrning definieras som sällanköp bör trafikmängderna vara relativt små. Ifall detaljplanen skulle medge generell bestämmelse om handel, kan det också bli aktuellt med dagligvaruhandel. Drivmedelsstationen har sannolikt jämt besökarantal under dygnet/öppettiderna.

Kapaciteten är preliminärt uträknad utifrån siffror levererade från Norrtälje kommun. Flödena som levererats innehåller framtida trafik (år 2035) samt uppmätta siffror för svängandelar. Prognosmodellen har med en infart längre nordväst till Brandstationen. Om det i modellen förutsätts den nya markanvändningen (bilhandel) så kommer det enbart ske en omfördelning till en ny korsning.



Figur 10. Trafikflöden södra infarten

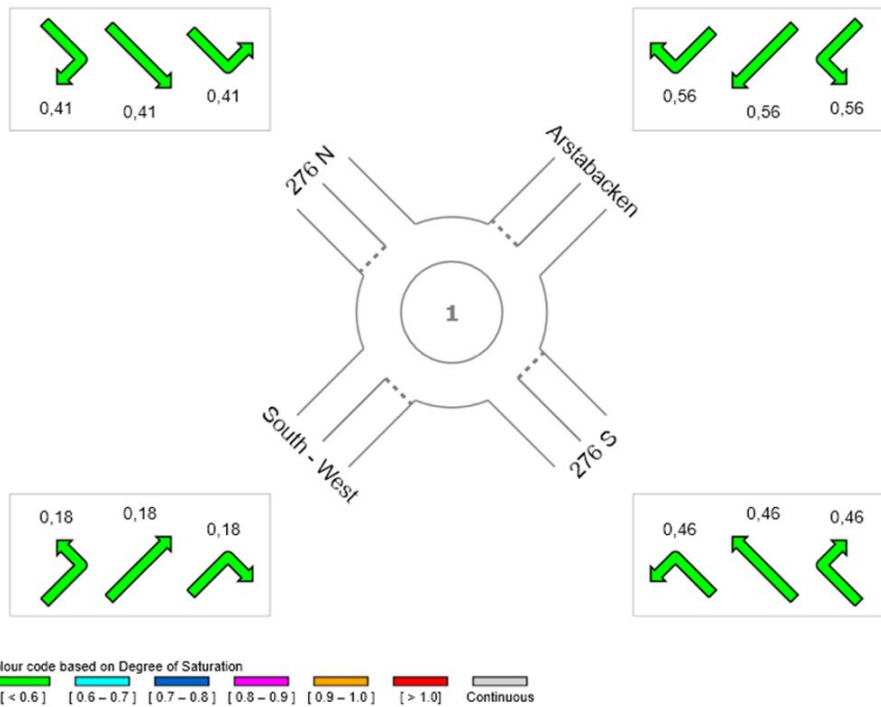
Kapacitetsuträkningar för en nyttillkommande korsning har gjorts för en signalreglerad fyrvägs-korsning och förcirkulation vid Arstabacken-Södra Kustvägen. Uträkningarna är preliminära och gjorda med programvaran Sidra. Resultaten visar att med de ingående trafiksiffrorna ges bäst kapacitet för en cirkulationsplats (se figur 11).

För att göra en känslighetsanalys förutsätts att all alstrad trafik från bilhandel räknas som nyttillkommande. Det är inte troligt att fördröjningarna på Södra Kustvägen är så stora så att det påverkar ruttval.

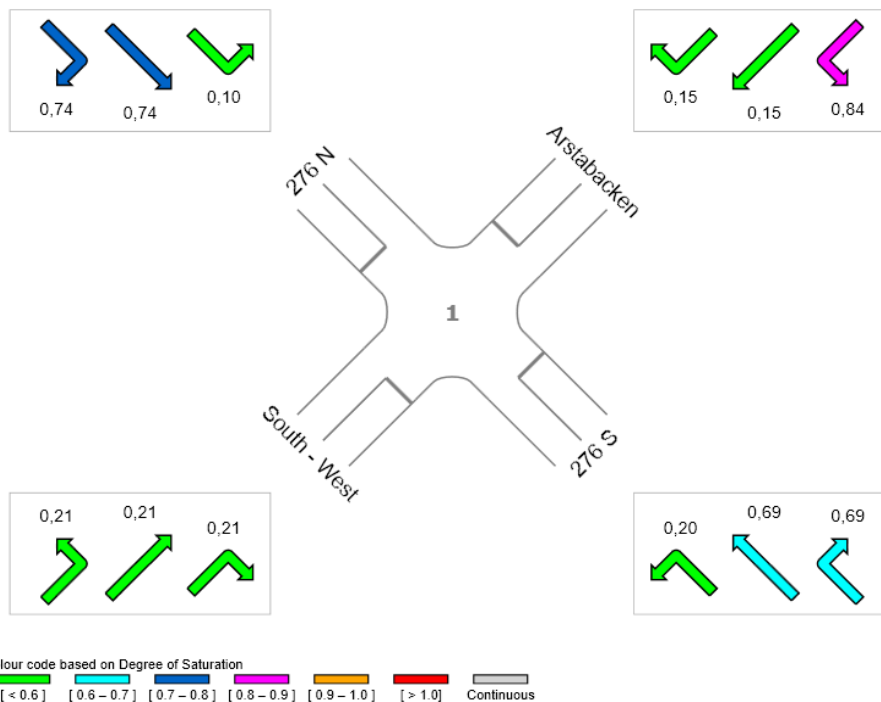
I dagsläget har korsningen Södra Kustvägen/Arstabacken inga kända framkomlighetsproblem. I och med att Norrtälje växer så visar dock kapacitetsberäkningarna (se figur 13) på att korsningen kan komma att få problem med kapaciteten i framtiden. En cirkulationsplats i detta läge, enligt samma beräkningsmodell, skulle innebära att dessa framkomlighetsproblem skulle avhjälpas.

Detta faktum stärker motiven till att bygga en cirkulationsplats som angöring till det nya området.

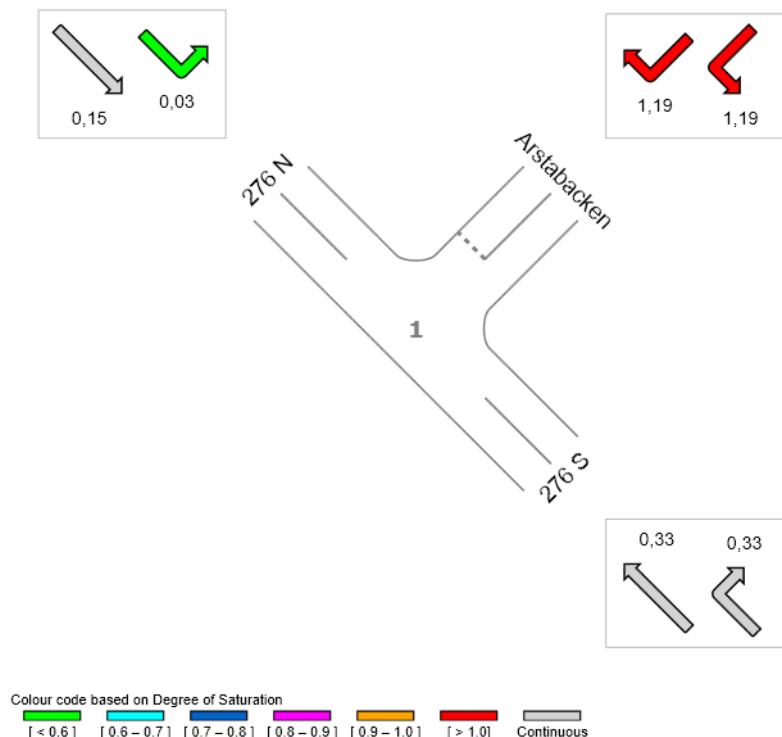
I och med att en byggnation av en cirkulation kan lösa framkomligheten som skulle uppstå av att andra områden byggs ut så bör finansieringsfrågan av en sådan lösning utredas ur ett större perspektiv.



Figur 11. Mättnadsgrad för cirkulationsplats maxtimme FM framräknat på tillkommande trafik och prognos enligt Norrtälje stad.



Figur 12. Mättnadsgrad för fyrvägs korsning maxtimme FM framräknat på tillkommande trafik och prognos enligt Norrtälje stad.



Figur 13. Mättnadsgrad för befintlig trevägskorsning med väjningsplikt maxtimme FM framräknat på tillkommande trafik och prognos enligt Norrtälje stad.

I detaljplaneskedet bör trafikprognos och simulering göras mer ingående. Därigenom kan siffrorna vidimeras och kapaciteten utredas närmare utifrån en mer detaljerad utformning av korsningen. Det är också möjligt att i detaljplaneskedet pröva olika alternativ med olika utbyggnadsscenarior.

Föreslagen bebyggelse och utformning

Den kommande detaljplaneringen är till stor del beroende på vilken trafiklösning som väljs. Det finns flera olika alternativ vilka beskrivs nedan, alternativen beror på flera faktorer som exempelvis ekonomi för ombyggnad och disposition av kommande fastigheter och bebyggelsen på området. Nedan redovisas förutsättningarna för alternativen och i slutet av kapitlet redovisas förstudiens förslag till förstahandsalternativ till trafiklösning.

Allmänna förutsättningar

Enligt skiss som låg som underlag till förstudien "Områdets förutsättningar, 2019-10-11", är en byggnadsvolym om 4500 kvm utpekad för bilhall. Enligt senare uppgift är en fastighetsyta av totalt 5000 till 5500 kvm önskvärd för bilhall, verkstad, drivmedelspumpar, tvätthall, etc.

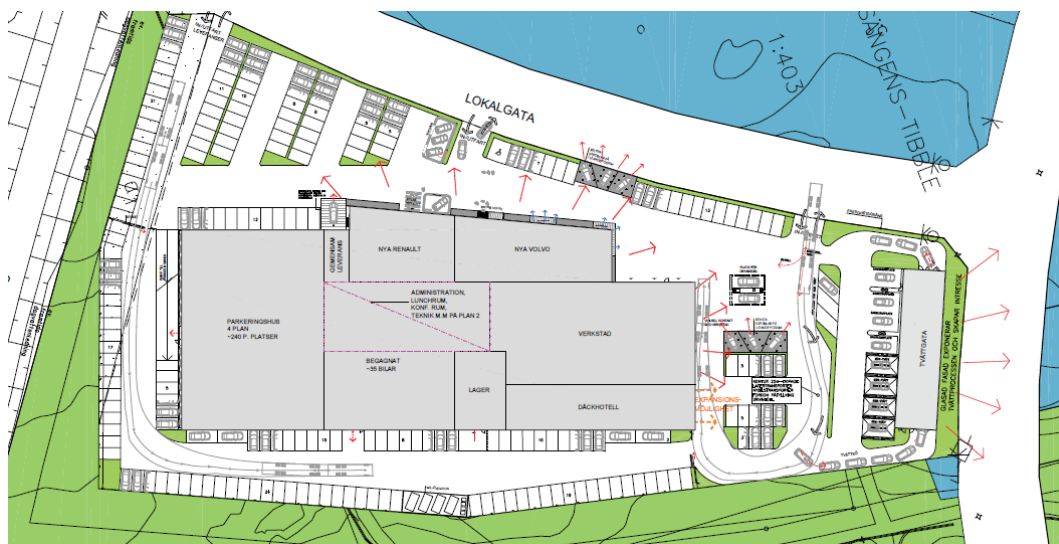
Underlag har erhållits från verksamheten BraBil (*BraBil Kungsängen Skissförslag, 2018-04-04*) vilken redovisar ytor för en planerad verksamhet i Kungsängen, se figur 14 nedan. Vid illustrationsskisser i denna förstudie har motsvarande ytor från



denna skiss tagits. Verksamheten i Kungsängen innehåller ett parkeringshus i fyra plan. Parkeringshuset har dock, enligt medskick från BraBil, inte inkluderats i skisser i denna förstudie.

För billanläggningens huvudbyggnad erfordras i huvudsak ett våningsplan, där endast en mindre del för kontors- och personalutrymmen förläggs i ett andra våningsplan. Dessa våningar antas rymmas inom 6 respektive 4 m. En total byggnadshöjd på maximalt 12 m borde vara tillräcklig för billanläggningen.

Även om både det norra och södra området ger frihet i hur byggnaderna kan placeras i förhållande till varandra, finns dock en rad aspekter och begränsningar var byggnadskroppar kan placeras med hänsyn till transportled för farligt gods.



Figur 14. Motsvarande verksamhet i Kungsängen som legat till grund för uppskattningen av verksamhetens yta i denna förstudie. Illustration från underlag från BraBil, arkitekter Johnels & Moberg Arkitekter.

Norra området

Disposition

Beroende på prövade dragningar av en anslutningsväg för alternativen 1 (se alternativen nedan), kan vägen dela av fastigheten Norrtälje Görta 8:1. Därför så förutsätter de alternativen att tomten delas upp i minst två fastigheter, en större och en mindre. Den större fastigheten kan i så fall nyttjas för nu planerad verksamhet medan en mindre kan nyttjas för annat ändamål.

Området tar emot stora mängder dagvatten redan idag. Vid en exploatering skulle stora områden omvandlas till hårdgjord yta. Förutsättningarna behöver studeras i kommande dagvattenutredning men ett förslag är att angöra en dagvattendamm/översvämningsyta i en lågpunkt i området vid exploatering. Byggnader föreslås därför inte i lågpunkten av området.

Entrén till verksamheten, och därmed byggnadens disposition, bör anpassas utefter vilken typ av trafiklösning som väljs.



Trafikförslag

Det föreslås olika principiella lösningar för hur en väg ska kunna trafikförsörja det aktuella området, och eventuellt koppla ihop det utredda norra området med området mot brandstationen (se figurer på kommande sidor). De största utmaningarna är hur kopplingen klarar relativt stora höjdskillnader samt hur alternativen hanterar korsningen med Roslagsleden.

I alternativet 1A med en genomgående lösning följer vägen den nyanlagda gång och cykelvägen och går på skrå för att ta upp lutningen. Det kan krävas schakt för att få plats med en något bredare väg, speciellt i kurvorna. Lutningen har uppskattats till cirka 7%. För att minska lutningen behöver rampen förlängas. Korsningen med Roslagsleden sker i plan i ungefär samma läge där gc-rampen möter Roslagsleden idag. På ovan / västra sidan av rampen angörs till den nybyggda Alestavägen. På östra sidan fortsätter gatan centralt vid den nya fastigheten. Denna koppling blir mer gen för gående.

I alternativ 1D förlängs vägen i bakkant / södra delen av fastigheten och korsar Roslagsleden planskilt. Korsningen förutsätts göras som en ny eller förlängd vägtrumma som dagens tunnel. En brokonstruktion är också möjlig men kostar förmodligen betydligt mer. Den förlängda vägen följer ungefär E18:s profil. Roslagsleden ligger då på en höjd av cirka +15 meter och den nya vägen ligger då på cirka +18 meter. Om tunneln är oavbruten går den från cirka 25 meter till cirka 45 meter. För att rampa ner vägen med cirka 5%-lutning behövs en cirka 80 meter lång ramp för att komma ner i befintlig nivå på östra sidan. Rampen behöver byggas på en bank som kräver mycket masstransport. Denna väg skulle då bli väldigt ogen för gående. Anläggning av vägbanken skulle även kräva mer samordning mot E18. I detta alternativ är den nya gångvägen på skrå bevarad.

Nedan redovisas principiella skisser för olika vägdragningar. Läge för byggnader ska ses som ett möjligt läge och inte som ett slutgiltigt förslag. I skisserna nedan visas förslag på placering för huvudbyggnad, drivmedelsstation samt utrymme för tvättgata med tillhörande ytor för rengöring av bilar. Dessa ytor är samma som de för BraBils planerade verksamhet i Kungsängen. De illustrerade byggnaderna är endast exempel på möjlig placering och kan disponeras på flera andra sätt.



Figur 15. Alternativ 1A. Detta alternativ innebär att en ny cirkulationsplats mot Södra Kustvägen skapas och att bilvägen kopplar vidare västerut via en ny väg i samma sträckning som gångvägen. Roslagsleden korsas i plan. Fastigheten delas upp.



Figur 16. Alternativ 1B. Området trafikförsörjs via befintlig infart (Alestavägen) och når östra sidan via ny väg längs med befintlig gc-väg. Roslagsleden korsas i plan. En vändplan behöver skapas. Fastigheten behöver inte delas upp i och med vägdragningen.



Figur 17. Alternativ 1C. Detta alternativ innebär en ny cirkulationsplats med en vägsträckning som enbart angör östra sidan. Vägdragning och läge är flexibla. En vändplan krävs. Fastigheten behöver inte delas upp i och med vägdragningen.



Figur 18. Alternativ 1D. Detta alternativ innebär en cirkulationsplats. Den nya vägen sammankopplar den nya infarten med befintlig infart vid Alestavägen. På så sätt delas området upp i minst två fastigheter. Den nya vägsträckningen leds i detta alternativ på en brokonstruktion ovan Roslagsleden.



Figur 19. Alternativ 1E. Området trafikförsörjs via befintlig korsning och rampar ner till östra sidan parallellt med E18. Rampen/vägen avslutas med en vändplan. Roslagsleden korsas planskilt och fastigheten kan vara odelad. Hög anläggningskostnad.

Södra området

Disposition

Disposition gällande en eventuell exploatering av det södra området beror till stor del hur kommunen prioriterar marken som är jordbruksmark gentemot den träbeksäddade ytan. Om ytan planeras för en verksamhet som ska vara synlig förespråkas att verksamheten placeras mot Kustvägen och att träden tas ned. Rekommendationen är att hålla exploateringen så nära Kustvägen som möjligt för att minimera behovet av att ta åkermark i anspråk. Jordbruksmark är en naturresurs som ofta är värd att förvalta, vilket också Länsstyrelsen ofta brukar framföra.

Trafikförslag

Det södra området bör ses som ett andrahandsalternativ och eventuell möjlighet för kommunen att exploatera i framtiden. Vid anläggning av aktuell verksamhet så är en möjlighet att bygga en in- och utfart från Rösavägen. Gatan inom det södra området bör då planeras som kvartersgata/interngata tillhörande verksamhetens fastighet. Gatan passerar inga fler fastigheter varför en kommunal gata inte kan anses vara lämplig. Detta innebär att det inte skulle krävas några större satsningar på väginfrastrukturen från kommunens sida.



Figur 20. Alternativ 2 (det södra området). In- och utfart kan anläggas direkt från Rösavägen i höjd av Kyrksjövägen. Gatan inom det södra området bör då planeras som kvartersgata/interngata tillhörande verksamhetens fastighet. Området kan utgöras av en fastighet.

Landskapsbild

Under förutsättning att kommunen inte begärt upphävande av landskapsbildskyddet för det öppna landskapet kring Frötuna kyrka så omfattas området av förordnande till skydd för landskapsbilden enligt 19 § naturvårdslagen i dess äldre lydelse. De utpekade föreslagna ytorna kan sägas vara indirekt skyddade då bebyggelseutveckling i eller i anslutning till området inte får påverka kulturmiljöns värden eller karaktär negativt. Sedan skyddet infördes har stora förändringar skett inom området, inte minst med hänsyn till förändringar i vägsystemet samt tidigare detaljplaner.

Alldeles oavsett om skyddet ligger kvar eller ej så kan det antas att skyddet infördes för att skydda det öppna landskapet och miljön ur perspektivet från Frötuna kyrka. För att hålla kvar en sådan ambition skulle det vara möjligt att skärma de nu genomförda trafikanläggningarna och den tillkomna bebyggelsen med vegetation även om det öppna landskapsrummet kring kyrkan därmed krymper.

Detaljplanen för brandstationen och angränsande verksamheter håller på att genomföras. Då trafikanläggningarna och tillkommande bebyggelse i den detaljplanen funnits acceptabel är bedömningen att ny bebyggelse i det norra området inte nämnvärt påverkar landskapsbilden med utgångspunkten Frötuna kyrka.



I denna förstudie rekommenderas inte att det södra området exploateras. Vid en eventuell framtida exploatering i det södra området kommer det finnas behov av att utreda påverkan på landskapsbilden.

Dagvatten

I *"Dagvattenutredning avseende detaljplan för del av fastigheterna Görla 8:1 med flera i Norrtälje stad"* (Geosigma AB, november 2015) anges yta, söder om E18, som möjlig disponibel yta för dagvattenhantering. Bedömningen är att det finns goda möjligheter att lösa dagvattenhanteringen på ett erforderligt sätt oavsett om det norra eller södra alternativet väljs.

Hanteringen av dagvatten i området är en central fråga och behöver utredas vidare. Om det norra området väljs föreslår denna förstudie en dagvattenanläggning i områdets östra del, vilken är en lågpunkt. Denna skulle kunna vara en kommunal anläggning om det finns behov av det just där. Det skulle också kunna vara en anläggning för en enskild fastighet eller eventuellt en gemensamhetsanläggning för flera fastigheter, då högt krav på fördröjning kommer att ställas. Utifrån markpriser etc. kan det vara att föredra att utföra öppna lösningar som t.ex. damm i stället för magasinlösningar så som rörmagasin o dylikt. Ur reningssynpunkt är en öppen dagvattenlösning att föredra. Den östra delen av det norra området bör därför undantas från exploatering.

Funktions- och volymbehov bör studeras vidare. Den placering av byggnader som denna förstudie föreslår möjliggör fortsatt att ytan används för dagvattenhantering.

Erforderlig fördröjning och behov av rening förutsätts ske på respektive tillkommande fastighet. Hanteringen av dagvatten måste klarläggas i och med det fortsatta planarbetet.

Sammanfattat förslag till vägdragning/exploatering

De alternativ som rekommenderas i denna förstudie är alternativ 1A eller 1B, se figur 15 och 16. Förslag till fortsatt arbete, enligt dessa alternativ, är att:

- Det norra området exploateras.
- Studera om ny anslutning till väg 276 (1A) är möjlig och om den innebär bättre trafiklösning än enbart anslutning till kommunal väg (1B). Detta arbete kan göras i en separat trafikstudie eller arbetet med trafikfrågor under inledande arbetet i detaljplaneskedet.
- Om alternativet 1A väljs, rekommenderas byggnation av cirkulationsplats för angöring till området i korsningen Södra Kustvägen/Arstabacken. Detaljlösningar och effekter ska dock studeras noggrannare. En genomgående gata byggs, på skrå intill befintlig gång- och cykelväg, till området för brandstation/snabbmatsrestaurang.

Betydande miljöpåverkan

Baserat på förutsättningar beskrivna i förstudien är kommunens bedömning är att det inte finns något behov för framtagande av en miljökonsekvensbeskrivning i ett detaljplaneskede. Norrtälje kommun har en checklista som används för att slutgiltigt bedöma om projektet kan innebära betydande miljöpåverkan, denna checklista behöver tas fram i det fortsatta arbetet.



Utredningar och styrdokument

Preliminärt utredningsbehov

Följande behov har identifierats gällande utredningar i kommande detaljplanering för området.

Arkeologi

Om det norra området ska exploateras behöver en arkeologisk undersökning tas fram (gällande fornlämning L2013:5606). Undersökningen bör inte vara omfattande att genomföra. Länsstyrelsen i Stockholm har dock en handläggningstid på upp till 7 månader för att bevilja tillstånd och till det så ska undersökningen genomföras. Beroende på hur brådskande ett planärende är så bör alltså tillstånd för undersökningen skickas in i god tid, en utredning bör ha genomförts till samråd av detaljplanen.

Geoteknik

Oavsett vilket område som väljs bör en geoteknisk utredning tas fram till samråd i kommande detaljplan. Frågan gällande eventuell sulfidlera på platsen bör vara en del i utredningen.

Dagvatten

Oavsett vilket område som väljs bör en dagvattenutredning tas fram till samråd. En övergripande dagvattenutredning för ett större utredningsområde är under framtagande. En kompletterande utredning kommer att behöva tas fram i och med att mycket hårdgjord yta tillkommer i och med exploateringen. I dagvattenutredningen bör möjligheten till hantering av översvämningszoner undersökas.

Riskhantering

I och med närheten till E18 där farligt gods transporteras kommer en riskutredning att behöva tas fram för både det norra och södra alternativet.

Betydande miljöpåverkan

Förstudien har inte funnit några indikationer på att en miljökonsekvensbeskrivning skulle behöva tas fram. Till samråd behöver en behovsbedömning tas fram enligt kommunens checklista.

Trafik

Inför kommande detaljplanearbete behöver en mer detaljerad trafikutredning göras. En trafik-PM föreslås tas fram för att fastslå vilka åtgärder som slutligen behöver genomföras. Eventuella korsningar mot Södra Kustvägen behöver förprojekteras. I flera av förstudiens utredda alternativ föreslås åtgärder på Trafikverkets vägar. Dessa kan komma att påverka framkomligheten på vägnätet, därför behöver förutsättningarna för prognosen fastslås för att verifiera gjorda preliminära kapacitetsutredningar.

Naturinventering

Om det södra området ska exploateras bör en naturinventering genomföras för skogsområdet till samråd i kommande detaljplan. Eventuellt bör också förslag till kompensationsåtgärder för nedtagna träd tas fram.



Kulturmiljö

Om det södra området exploateras behöver djupare studier gällande siktlinjer och påverkan på kulturmiljö kring Frötuna kyrka tas fram.

Arrende

Delar av den södra ytan används som åker-/betesmark. Om ytan ska exploateras behöver kommunen i god tid se över vilket avtal som gäller för marken.

Övrigt

Idag finns en tillfällig väg vilken angör pumphuset i det norra området. Förslag för ny angöring till anläggningen behöver ses över i det kommande arbetet.

Befintligt ledningsnät bör undvika flytt då det bedöms mycket kostsamt.

Genomförandetiden för gällande detaljplaner som sträcker sig över båda områdena har inte gått ut. Kommunen behöver säkerställa att ingen mark upplåts inom områdena till någon aktör som kan påverkas negativt av att en ny detaljplan tas fram om detaljplanen förväntas antas innan gällande detaljplaners genomförandetid har gått ut.

Ekonomi

Avsnittet beskriver en uppskattad ekonomi för projektet vid fortsatt arbete. Målsättningen är att finansiera utvecklingen av området med en acceptabel projektekonomi vilket innebär att intäkter från byggrätter, gatukostnader mm minst ska täcka kostnaderna för att förverkliga omvandlingen av området.

Intäkter och kostnader skall genom hela projektet succesivt kalkyleras och bearbetas. En del av projektets tidiga uppgifter är att kalkylera kostnader och intäkter. Detta ska ske kontinuerligt genom hela projektet i olika skeden. Högre precision ska uppnås för varje skede.

Preliminära kostnader under planprocessen

Avgift för detaljplanearbetet tas ut enligt fastställd taxa. I samband med att plankostnadsavtal upprättas kommer ett underlag för kostnadsuppskattning att tas fram.

Preliminära kostnader och finansiering för kommunen

Specificeras närmare i ett senare skede.

Avtal

Plankostnadsavtal

Innan detaljplanearbetet påbörjas ska ett plankostnadsavtal mellan sökanden och Norrtälje kommun tecknas. Plankostnaden debiteras enligt gällande taxa från planstart (start-PM). Sökanden bekostar samtliga kostnader för upprättandet av detaljplanen samt erforderliga utredningar.

Övriga avtal specificeras så som exempelvis marköverlåtelse, lantmäteriförrättning, etc. specificeras i ett senare skede.



Arbetssätt och organisation

Planförfarande

Detaljplanen bedöms kunna genomföras med standardförfarande då förslaget är förenligt med översiktsplanen och inte antas medföra betydande miljöpåverkan. Utvecklingsplanen för Norrtälje stad betraktas som utdaterad och arbetet med en fördjupad översiktsplan för Norrtälje stad pågår – den avsedda platsen och tänkt verksamhet bedöms vara i linje med intentionen i arbetet med den fördjupade översiktsplanen.

Projektorganisation

I arbete med den nya detaljplanen bedöms resurser från följande avdelningar behövas:

- Plan
- Mark och exploatering
- Bygglov
- Miljö och hälsa
- Planering och strategi
- VA
- Gatu- och park
- Räddningstjänsten

Tidplan

Detaljplanering omfattas inte sällan av stor osäkerhet och det är därför svårt att göra en tidplan i ett tidigt skede. Nedan angivna tidplan är en grov uppskattning. I start-PM bedöms en mer korrekt tidplan kunna presenteras.

- | | |
|---------------|---------|
| - Planuppdrag | Q2 2020 |
| - Start-PM | Q3 2020 |
| - Samråd | Q2 2021 |
| - Granskning | Q4 2021 |
| - Antagande | Q2 2022 |

Effektmål

Att genomföra den tänkta planläggningen

- möjliggör exploatering i ett läge som har ett begränsat användningsområde, men där den tänkta verksamhetstypen fungerar väl.
- kan potentiellt frigöra ytor för verksamheter som inte passar väl in i den täta staden och möjliggöra för en mer stadsmässig bebyggelse i centrala lägen.

Framgångsfaktorer

Avsnittet beskriver vilka framgångsfaktorerna är för att effektmålen ska kunna uppfyllas.

- Tidig dialog med Trafikverket om angöringslösningar
- Tidig kartläggning av dagvattenfrågan



Risker

Avsnittet beskriver vilka risker som kan identifieras i detta skede som skulle kunna äventyra att effektmålen uppfylls.

- Risk för sulfidlera
- Lång handläggningstid avseende arkeologi

SAMHÄLLSBYGGNADSKONTORET

Christofer Rosengren
Planarkitekt