

STADSPROJEKT NÄRHETEN

NORRTÄLJES NYA ENTRÉ
FASTIGHETEN MOTORMANNEN 1 MED FLERA
PLANPROGRAM 2021
KS 15-1580



NORRTÄLJE
KOMMUN



INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1. INLEDNING SID 4

1.1 STADSPROJEKT NÄRHETEN I KORTHET	SID 6
1.2 EN VÄXANDE REGION	SID 8
1.3 UTVECKLING AV STADSPROJEKT NÄRHETEN	SID 9
1.4 TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN	SID 11
1.5 SAMBAND MED ANDRA PROJEKT	SID 16

2. PROGRAMFÖRSLAGET SID 18

2.1 VISION	SID 19
2.2 STRUKTURPLAN	SID 21
2.3 STADSBYGGNADSSTRUKTUR	SID 22
• 2.3.1 OFFENTLIGA RUM	SID 22
TORGET	SID 23
GÅRDSGATAN	SID 24
MOBILITETSHUSET	SID 25
• 2.3.2 BLÅGRÖNA RUM	SID 26
• 2.3.3 GATURUM	SID 29
• 2.3.4 BOSTÄDERNA	SID 35
• 2.3.5 FUNKTIONSBLANDNING	SID 37
2.4 STOCKHOLMSVÄGEN	SID 38
2.5 PENDLARNODEN	SID 38
2.6 ETAPPINDELNING	SID 39
2.7 YTSAMMANSTÄLLNING	SID 42

3. FÖRUTSÄTTNINGAR /KONSEKVENSER SID 44

3.1 PLATSANALYS	SID 45
3.2 STADSBILD, NATUR OCH REKREATION	SID 47
3.3 FORNLÄMNINGAR	SID 48
3.4 MARKANVÄNDNING	SID 49
3.5 TRAFIK	SID 50
3.6 PARKERING	SID 51
3.7 BULLER OCH RISK	SID 52
3.8 DAGVATTEN	SID 54
3.9 TEKNISK FÖRSÖRJNING	SID 55
3.10 SOCIAL KONSEKVENSANALYS	SID 56

4. FORTSATT ARBETE SID 57

4.1 UTREDNINGAR	SID 58
4.2 BEHOVSBEDÖMNING	SID 58
4.3 PRELIMINÄR TIDSPLAN	SID 58

MEDVERKANDE

Planprogrammet är framtaget av samhällsbyggnadskontoret, Norrtälje kommun i samarbete med Rikshem AB och Arkitema Arkitekter. Projektet har tidigare gått under namnet Motormannen.

PROJEKTGRUPP - NORRTÄLJE KOMMUN

Leif Sörensson, projektledare, mark- och exploateringsavdelningen
Carolina Sahlén, projektledare hållbar stadsutveckling, planavdelningen
Christofer Rosengren, planarkitekt, planavdelningen
Erik L'Estrade, trafikstrateg, strategi- och analysavdelningen
Markus Walestrand, trafikingenjör, gatu- och parkavdelningen
Jannica Lindén, landskapsarkitekt, gatu- och parkavdelningen
Ulrika Österberg, projektledare, vatten- och avloppsavdelningen
Roger Gustafsson, projektchef Samhällsbyggnadsprojekt
Helena Purmonen, planchef, planavdelningen
Johanna Tengdelius-Brunell, VA-avdelningen

ARKITEMA

Elsa Smeds, Arkitema Architects
Vasilios Raptis, Arkitema Architects
Hedda Nilsson Orviste, Arkitema Architects

rev. dat. 2021-03-11

1.1 Stadsprojekt Närheten i korthet	s. 6
1.2 En växande region	s. 8
1.3 Utveckling av Stadsprojekt Närheten	s. 9
1.4 Tidigare ställningstaganden	s. 11
1.5 Samband med andra projekt	s. 16

1. INLEDNING



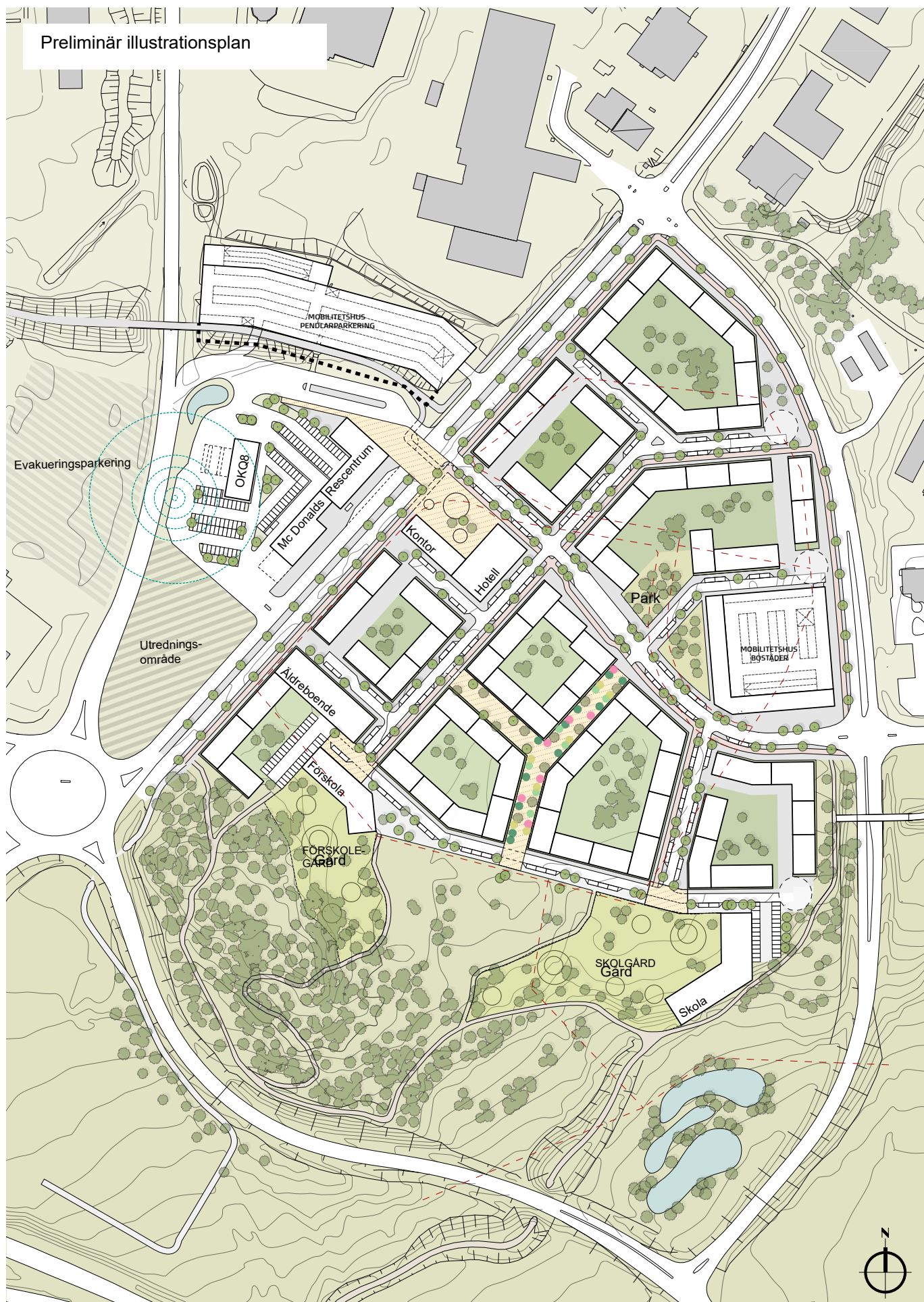
Flygfoto över Norrtälje med programområdet i gult.

1.1 STADSPROJEKT NÄRHETEN I KORTHET

Genom utvecklingen av en ny stadsdel, av Stockholmsvägen som stadsgata och etableringen av den utvecklade pendlarnoden kan en ny entré till Norrtälje skapas. Den nya stadsdelen får en funktionsblandad miljö med byggnader som kan inrymma många funktioner, och sparad natur och topografi som bidrar till områdets karaktär. Områden runt den nya stadsdelen kommer att kopplas till ett nytt gång- och cykelnät, vilket bidrar till en integrerad och sammanhållen stad.

- 1500-2000 nya bostäder i flerbostadshus i kvartersstruktur. Husen är i genomsnitt 5 våningar höga och får lokaler i bottenvåningarna i centrala lägen.
- Ett nytt torg med ett extra brett övergångsställe för säker passage över Stockholmsvägen, binder samman pendlarnoden med området.
- Befintligt äldreboende flyttas till en central och lättillgänglig plats. De boende kan ta sig till naturområdet via trygga passager som ska vara på de gåendes villkor.
- Delar av Stockholmsvägen och Arstabacken får en mer stadslik karaktär. Bebyggelse utmed vägen på bägge sidor stärker gaturummet samt fungerar hastighetsdämpande för biltrafik. Handel och kontor planeras i centrala lägen.
- Ny skola avsedd för cirka 400 högstadies elever etableras i kollektivtrafiknära läge bidrar till att säkra skolplatser med ett stort upptagningsområde.
- Nuvarande pendlarnod invid Stockholmsvägen utvecklas till en bussterminal med möjlighet till handel, service samt ytterligare parkeringsplatser i p-hus.
- Förskola (6 avdelningar) med gård intill naturområdet.
- Slutna/halvslutna kvarter ger tydliga gaturum och möjlighet till trygga, privata och gröna innergårdar med goda ljud- och klimathållanden.
- Ett nytt mobilitetshus etableras för områdets boende- och besöksparkering. Eventuellt finns möjlighet till bilpool, laddplatser och kvartersnära ÅVC i anslutning till byggnaden. Viss ytterligare parkering på kvarter-smark kan komma att behövas.
- Entréer, ny skyltning och fler aktiviteter för lek och hälsa skapas i naturområdet i söder. Kulturlandskapet stärks genom att lyfta fram befintliga fornminnen.
- Nytt hotell för besökande ersätter befintligt hotell och får ett gott kollektivtrafiknära läge i stadsdelens centrum.

Preliminär illustrationsplan



0 25 50 100 200m

1.2 EN VÄXANDE REGION

Norrtälje som arbetspendlingsort och plats för etablering av företag och verksamheter är under snabb utveckling. Stockholmsregionen växer och Norrtälje är en viktig del i denna utveckling. Då regionen växer minskar avstånden – förbättrade kommunikationer gör det enklare att pendla till och från sin arbetsplats, rekreation och kultur blir tillgängligt för fler och regionens tätorter blir än viktigare som plats att bo, arbeta och leva i. Norrtälje stad utgör en särskild attraktionskraft vid valet av bostadsort, då dess stadskärna är väl bevarad och har en genuin blandning av bostäder, verksamheter, service och handel. Goda förbindelser till Stockholm, närheten till vatten och till skärgården i Roslagen, samt till naturområden i och omkring Norrtälje innebär att det finns en stor efterfrågan på bostäder i kommunen – såväl i tätorten som utanför.

Enligt Översiktsplan Norrtälje 2040 (2014) förväntas kommunen växa från nuvarande 60 000 till 77 000 invånare år 2040 - alltså en ökning med cirka 700 personer per år. Redan idag är ökningen betydligt större, då kommunen ökar med drygt 1000 boende årligt (Enligt kommunens bostadsförsörjningsstrategi, 2017) - varav hälften av dessa bosätter sig i eller i anslutning till Norrtälje stad. Antalet arbetstillfällen förväntas också att öka. Enligt Stockholm Nordost (2012) förväntas antalet arbetsplatser öka med 7000 nya platser fram till år 2032. Ett växande intresse för arbete på distans hemifrån eller från kontorshotell ökar ytterligare intresset för att bosätta sig i Norrtälje när fysisk närhet till arbetsplatsen blir mindre betydelsefullt.



Karta från Översiktsplan för Norrtälje 2040 (2014)

Stadens fördubbling-vårt fokus 2040. +7400 bostäder i kommunen under 20 år / +300 nya bostäder per år. Detta mål räcker inte då antalet nyinflyttade i kommunen har varit drygt 1000 invånare /år under de senaste mätningssåren. Av dessa utgör hälften boende i stadsbyggd. Källa: Norrtälje Bostadsförsörjningsstrategi (2017).

EN VÄXANDE STAD

Enligt Norrtäljes översiktsplan är en viktig utgångspunkt för utvecklingen av kommunen att bygga funktionsblandade stadsmiljöer med bostäder, butiker, service, arbetsplatser, skolor, torg, parker, kultur och idrott. Idag finns endast ett fåtal sådana stadskärnor i Stockholmsregionen. Norrtäljes stadskärna utgör en av dem, vilket är en stor kvalitet vid byggandet av nya stadsdelar. Dessa bör byggas med samma nivå av omsorg om stadsrummen och den mänskliga skalan som de gamla stadskärnorna. På det sättet kan den täta stadens gränser utvidgas och Norrtälje växa till en än mer livskraftig stad.

1.3 UTVECKLING AV STADSPROJEKT NÄRHETEN

Ny bebyggelse nära befintlig infrastruktur – därför planerar vi just här.

Aktuellt exploateringsområde avgränsas av Stockholmsvägen, Södra Kustvägen och Arstabacken. Platsen för bebyggelse ligger intill en befintlig pendlarnod med bussförbindelse till Stockholm, vilken planeras att utvecklas till en bussterminal med möjlighet till handel och ytterligare parkering i garage. På Stockholmsvägens östra sida planeras en helt ny stadsdel med plats för 1500-2000 bostäder, skola, förskola, äldreboende, of-fentliga torg och platser samt ett mobilitets-hus. Områdets södra del består av ett rekreativt område, vilket kommer att utvecklas för att främja och klara behovet av ökat användande. Utmed Stockholmsvägen möjliggörs för verksamheter, handel och service i bottenvåningarna, samt för arbetsplatser centralt vid torget och pendlarnoden exempelvis i form av co-working eller kontorshotell.

Stadsprojekt Närheten har ett strategiskt läge nära Norrtäljes stadskärna, naturområden och rekreation samtidigt med att det har goda förbindelser med buss och bil till Stockholm.

Bebyggelse nära Stockholmsvägen förstärker gatans rum, samt skyddar stadsdelens gårdar och lägenheter mot trafikbuller.

STADSPROJEKT NÄRHETEN – EN NY STADSPORT

Givet sitt läge vid stadens södra infart kommer den nya bebyggelsen att utgöra en port till staden för ankommande söderifrån och österifrån. Detta inkluderar även trafik från hela Stockholms- och Uppsala-regionen.

Utöver detta kommer den nya bebyggelsen att utgöra en ny mer stadsmässig entré till den tätbebyggda staden och gränserna för Norrtälje kommer att utvidgas söderut. I detta innefattas också omvandlingen av Stockholmsvägens och Arstabackens sträckningar utmed planområdet till mer stadsliga gator - på sikt med bebyggelse på båda sidor.

Planprogrammets 3 delkomponenter:

- 1) Exploateringsområde
- 2) Pendlarnod
- 3) Stockholmsvägen



— Stockholmsvägen
— Programområde



EN HÅLLBAR STADSSTRUKTUR

Utbyggnaden av den nya stadsdelen innebär också att staden som helhet binds bättre samman, vilket tillgängliggör stadens olika delar för fler. Nya kopplingar för gående, cyklister och kollektivtrafik mellan omgivande enklaver möjliggör för en större rörelsefrihet och en vidare stad. Den nya stadsdelen förväntas bli ett attraktivt boende-, besöks- och rekreationsområde som bidrar till att stärka symbiosen mellan stad och region.

Karta över hållplatserna Campus Roslagen, Gustavslund och Norrtälje busstation, de tre pendlarhållplatserna med bussar till bl.a. Stockholm och Uppsala.



1.4 TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

REGIONALA STRATEGIER

I visioner för regional, kommunal och lokal utveckling och tillväxt beskrivs framtida scenarior. I utvecklingsplanerna för Norrtälje ingår en utveckling av pendlarnoden väster om Stockholmsvägen och planområdet. Den utvecklade bussterminalen som planeras överensstämmer väl med RUFS, Regional utvecklingsplan för Stockholm. Pendlingsbussar mot E18, Stockholm och Uppsala, samt lokalbussar mot Norrtäljes stadskärna kommer att kompletteras med bil- och cykelparkering i garage för pendlarbyten. Nya handelsfunktioner och närservice kommer att planeras i samband med utbyggnaden av noden.



Regionala utvecklingsplanen

RUFS 2050 (2018)

Stockholms läns regionala utvecklingsplan har som övergripande vision att "Stockholmsregionen ska vara den mest attraktiva storstadsregionen i Europa." I visionen beskrivs de värden som ska känneteckna regionen. Regionen ska ha en god livsmiljö, vara jämställd, inkluderande och jämlik, ledande inom kunskap och tillväxt samt vara resurseffektiv. Norrtäljes nya bussterminal vid Stockholmsvägen blir viktig för Norrtäljes kontakt med resten av regionen.

Stockholm Nordost!



Stockholm Nordost

STOCKHOLM NORDOST - EN VISION FÖR TILLVÄXT 2010-40 (2012)

Nordostsektorn är en stor och viktig del av den snabbt växande Stockholmsregionen. Visionen beskriver hur de sex kommunerna i Stockholm Nordost ska ta sitt ansvar för tillväxt samt vilka insatser detta kräver från andra ansvariga aktörer.

KOMMUNALA ÖVERSIKTLIGA STRATEGIER

Kommunens strategier anger den övergripande planeringen och består bland annat av gällande översiktsplan, Bostadsförsörjningsstrategin, Miljö- och Klimatstrategin, Strategisk lokalförsörjningsplan, Grönstrukturstrategin samt kommunens vision; "Global livsstil, lokalt liv".

ÖVERSIKTSPLAN 2040 (2014)

Översiktsplan för Norrtälje 2040 beskriver på sid. 9 fem fokuspunkter för kommunens stadsutveckling. Tre av dessa är särskilt relevanta för utvecklingen av Stadsprojekt Närheten.

"- Norrtälje kommun ska integreras med och utvecklas i takt med övriga Stockholmsregionen."

"- Norrtälje stad ska stimulera tillväxt och bidra ytterligare till den positiva utvecklingen i hela kommunen."

"- Hela kommunen ska växa och nyproduktion av bostäder ska öka i attraktiva livsmiljöer med goda pendlingsmöjligheter."

FÖRDJUPAD UTVECKLINGSPLAN NORRTÄLJE STAD (2004)

Förutom översiktsplanen finns ett antal fördjupade utvecklingsplaner som beskriver kommunens olika delar i högre detalj.

Norrtälje stads utvecklingsplan pekar ut området som utvecklingsområde, men för handel. Utvecklingsplanen anses dock vara föråldrad och en fördjupad översiktsplan för Norrtälje stad som beskriver dagens utveckling är under utarbetande. Stadsprojekt Närheten är i linje med pågående arbete med den fördjupade översiktsplanen.

Kommunens översiktsplan för Norrtälje 2040 (2014)

GLOBAL LIVSSTIL, LOKALT LIV (2017)

"Global livsstil, lokalt liv" är Norrtälje kommuns vision för ett gott liv i en hållbar framtid. Visionen konkretiseras i värden som frihet, trygghet och hållbarhet formulerade i Norrtälje kommuns tre F:

"Frihet - Ditt sätt att leva. I Norrtälje har du gott om svängrum att förverkliga dina drömmar, i såväl arbete som fritid. Här möter lugnet i naturen pulsen från Stockholm en spontanresa bort. Lev ut din frihet på stora ytor eller i en liten vrå.

Förtroende - Trygghet på dina villkor. I Norrtälje är alla välkomna. Tillsammans utgör vi en stadig grund att stå på, där du har chansen att forma ditt eget liv, oavsett vem du är. Här finns mycket plats för många möjligheter.

Framtid - Hållbar tillväxt i attraktiv miljö. Norrtälje är en kommun med gamla traditioner och nya idéer. Vi tar tillvara de historiska rötterna med blicken vänd framåt. Vi är driftiga och utvecklar vår framtid genom en levande vardag och hållbar utveckling av stad och landsbygd."





Grönstrukturstrategi för Norrtälje stad och Bostadsförsörjningsstrategi för Norrtälje kommun (2017)

KOMMUNALA TEMATISKA STRATEGIER

Det finns även riktlinjer för den tekniska och fysiska infrastrukturen såsom vatten, parkering och grönska. Här beskrivs även rekreations- och sociotopvärden för grönområden, samt vilka riktlinjer som ska uppfyllas vid bostadsbyggande.

BOSTADSFÖRSÖRJNING (2017)

Dokumentet beskriver 9 strategiska riktlinjer och åtgärder som ska följas vid allt nytt bostadsbyggande. Riktlinjerna är här förklara och finns att hitta i sin helhet på sid. 12-14 i strategin. Uppdatering av strategin pågår.

1. Ha ett kontinuerligt högt byggande i enlighet med regionala mål. Minst 1000 bostäder per år.
2. Planera bostäder för äldre, för personer med psykiska eller fysiska funktionsnedsättningar samt för personer med sociala behov integrerat med övrig bebyggelse i närhet till service och infrastruktur.
3. Planera för minst 400 hyresrätter per år i goda pendlingslägen.
4. Underlätta för personer som har det svårt att ta sig in på bostadsmarknaden.
5. Verka för en samordnad bebyggelse och infrastruktur.
6. Öka medborgarinflytandet i samband med bostadsplanering.
7. Implementera barnperspektivet i planeringen.
8. Verka för en blandning av upplåtelseformer, hustyper och funktioner i kommunens tätorter.
9. Verka för hållbara system för teknisk försörjning i samband med nyproduktion.

GRÖNSTRUKTUR (2017)

I grönstrukturstrategin anges att programområdets naturområde har såväl rekreativa som ekologiska värden, samt viktiga natur- och vistelsevärden. Under "Social konsekvensanalys" på sid. 52 beskrivs detta närmare.

DAGVATTEN (2017)

Dagvattenstrategin anger att krav ställs på fördröjning av dagvatten inom området och att skyfall måste kunna hanteras på ett säkert sätt så att liv, hälsa samt egendom inom och utom planområdet inte tar skada. Under rubriken "Dagvatten" på sid. 50 i programmet beskrivs områdets förutsättningar och utmaningar.

PARKERING (2016)

Parkeringsstrategin anger normativa parkeringsvärden baserade på avstånd till centrum och kommunikationer. Området ligger relativt nära stadskärnan och har goda kommunikationer, vilket ger en möjlighet till eventuellt lägre p-tal.



MILJÖ- OCH KLIMATSTRATEGI (2020)

I oktober 2020 antog kommunen en Miljö- och klimatstrategi. Strategin utgår från kommunens målområde gällande miljö och klimat; "Norrtälje kommun ska förvaltas och utvecklas på ett miljö- och klimatomässigt hållbart sätt." Strategin styr kommunens miljö- och klimatarbete, beskriver vad som ska åstadkommas till år 2030 samt klargör prioriterade strategiska inriktningar och åtgärder för att leva upp till målet. Miljö- och klimatstrategin har bäring på många frågor inom planering och genomförande av stadsomvandlingen i Närheten. Strategin omfattar fem olika fokusområden;

•Klimat

Norrtälje kommuns organisation är fossilbränslefri senast 2030 samtidigt som vi bidrar till de nationella målen om netto-nollutsläpp 2045.

•Kretslopp

Norrtälje kommuns arbete ska möjliggöra för energi, material och näringsämnen att ingå i kretslopp.

•Biologisk mångfald

Norrtälje kommun tar i sitt mark- och vattenägande stor hänsyn till biologisk mångfald, samt arbetar för gynnande av biologisk mångfald i hela kommunen.

•Giftfri miljö

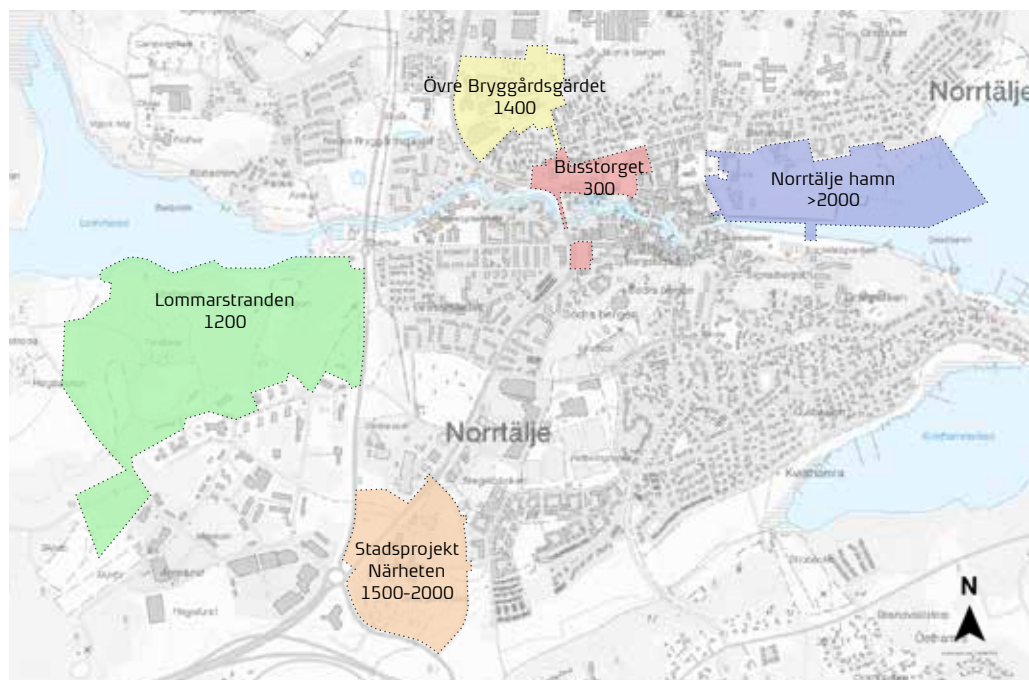
Norrtälje kommun ska arbeta med att minimera riskerna för att invånarna och miljön skadas av kemikalier.

•Vatten

Norrtälje kommuns arbete ska följa vattenförvaltningen. Kommunens vattenförekomster ska uppnå god ekologisk och kemisk status senast 2021 eller 2027. Ingen av vattenförekomsternas status ska försämrats.

1.5 SAMBAND MED ANDRA PROJEKT

Stadsprojekt Närheten är ett av flera stora stadsutbyggnadsprojekt som pågår eller planeras inom Norrtälje stad. Kommunen driver planeringsarbete och genomförande bland annat inom fem större områden. Norrtälje stad har växt kraftigt under några år. Staden har idag drygt 20 000 invånare och ökningen - som drivs av efterfrågan - beräknas fortgå. Sammantaget uppskattas närmare en fördubbling av stadens befolkning att ske till och med år 2040.



I och omkring Norrtälje stadskärna planeras för en ökning med cirka 7000 bostäder under en 20-årsperiod. I vissa delar har byggandet redan påbörjats. Norrtälje Hamn (blått), Lommarstranden (grönt), Övre Bryggårdsgärdet (gult), Busstorget (rött) och Stadsprojekt Närheten (orange). Samtliga projekt är under utveckling, vilket successivt påverkar även projektens avgränsningar. Illustration: Norrtälje växer

BEFOLKNINGSTILLVÄXT

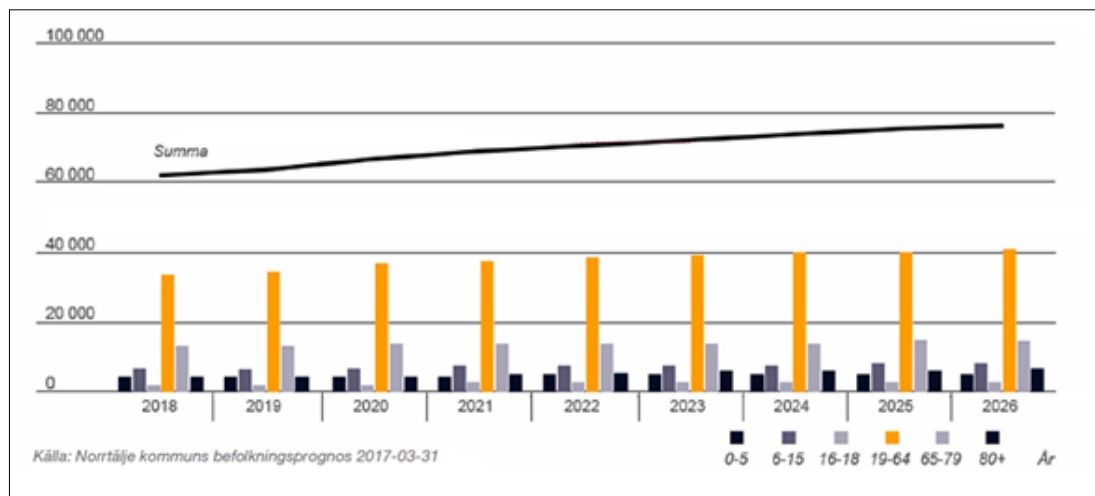
De fem stora stadsdelsprojekten beräknas tillsammans möjliggöra en ökning från dagens drygt 20 000 invånare till ca 35 000 runt år 2040. Dessutom finns flera mindre byggprojekt inom stadens gränser samt utvecklingsområden mer inriktade på villa-bebyggelse i stadens närhet.

STADSUTVECKLING

Ökningen av antalet invånare medför stora behov av utveckling inom t.ex. skola och vård men också kommersiell service, kultur, fritidsaktiviteter m.m. Nya arbetsplatser är i en stad med växande befolkning också

mycket önskvärt. Gällande ökning av kontors- och serviceplatser bör dessa integreras i de stora stadsutvecklingsprojekten.

Norrtälje är till ytan en liten stad med måttliga avstånd. Även ytterkantsområden har endast någon kilometers avstånd till centrum. Barriärer i form av bl.a. större vägar är dock en faktor för vissa av utvecklingsområdena. Attraktiva gång- och cykelstråk är därmed en nyckel för att binda samman staden, varför varje projekt ska bidra med ett bra cykelvägnät. Stadsdelarna som skapas ligger i olika delar av staden med olika förutsättningar, vilket påverkar typ och omfattning av både offentlig och privat service samt kommersiella lokaler.



Befolkningen i Norrtälje kommun har stadigt ökat kraftigt under den senaste 10-årsperioden. Befolkningsprognosen anger en sannolik fortsatt ökning. Hälften av tillväxten bedöms ske inom Norrtälje stad. Källa: Norrtälje kommuns befolkningsprognos, 2017-03-31.

UTVECKLING AV BUSSTERMINALEN

Stadsprojekt Närheten har stadens bästa pendlarläge i direkt anslutning till den stora busshållplatsen samt en stor pendlarparkering vid stadens södra infart. Hållplatsen ska enligt planer från Region Stockholms trafikförvaltning utvecklas till en terminal som avlastar och kompletterar bussterminalen i centrum, som också ska utvecklas. Funktionerna har stor betydelse även för andra projekt som Lommarstranden och Busstorget samt för hela stadens utveckling. Pendlarläget gör att Stadsprojekt Närheten kan ta stort ansvar för att möjliggöra t.ex. kontorsarbetsplatser.

OMSORG OCH INFRASTRUKTUR

Med en växande stad uppkommer även behovet av utökade skolplatser. Stadsprojekt Närhetens goda kollektivtrafikläge gör att det bedöms vara en lämplig plats för att bygga en högstadieskola, där elever i högre grad har möjlighet att själva ta sig till skolan samt

att skolan får ett stort upptagningsområde. Den snabba utvecklingen av Norrtälje stad har medfört kraftigt ökad belastning på stadens infrastruktur. En kritisk funktion är kapaciteten i det kommunala avloppsreningsverket samt ledningsnätet för spillvatten och dagvatten. Utbyggnad av reningsverk och nät planeras parallellt med bostadsutvecklingen. Dock måste bostadsplaneringen beakta kapaciteten i dessa för att vara möjlig.

För Lommarstranden och Stadsprojekt Närheten fordras att en ny större överföringsledning byggs till reningsverket vid Lindholmen. Båda områdenas behov ska täckas av ledningen och samplanering krävs för dimensionering och finansiering. Även reningsverket planeras att byggas ut och få ökad kapacitet under kommande år.

2.1 Vision	s. 19
2.2 Strukturplan	s. 21
2.3 Stadsbyggnadsstruktur	s. 22
2.3.1 Offentliga rum	s. 23
2.3.2 Blågröna rum	s. 26
2.3.3 Gaturum	s. 29
2.3.4 Bostäderna	s. 35
2.3.5 Funktionsblandning	s. 37
2.4 Stockholmsvägen	s. 38
2.5 Pendlarnoden	s. 38
2.6 Etappindelning	s. 39
2.7 Ytsammanställning	s. 42

2. FÖRSLAGET

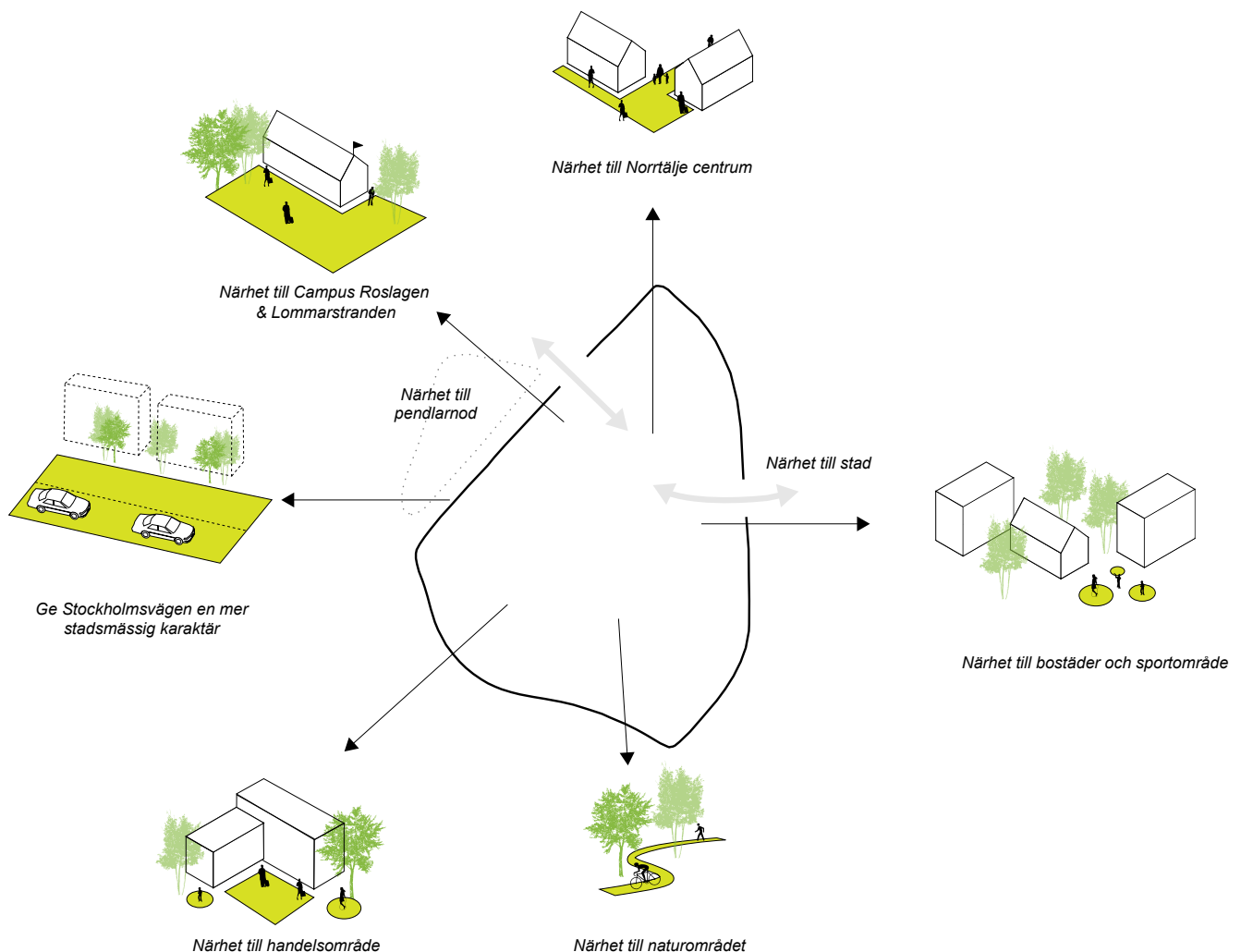
2.1 VISION

Stadsprojekt Närheten: Klimatsmart, Tryggt och Levande - Nära till allt!

Stadsprojekt Närheten är porten till Norrtälje. Här börjar staden, hit kommer du, härifrån far du, här bor du - Nära till allt.

Stadsprojekt Närheten är en trygg, levande, och nära stadsdel som underlättar människors vardagsliv. Det är en modern stadsdel grundad i Norrtäljes identitet och baserad på genuina principer för funktion, trivsel och känslan i en riktig stad.

Stadsprojekt Närheten är en socialt, miljömässigt och ekonomiskt hållbar stadsdel med äkta ansvarstagande för samhällets och miljöns utveckling lokalt och globalt, och siktet inställt på klimatneutralitet.



Preliminär illustrationsplan



0 25 50 100 200m

2.2 STRUKTURPLAN

- **1500-2000 nya bostäder** i flerbostadshus i kvartersstruktur. Husen är i genomsnitt 5 våningar höga och får lokaler i bottenvåningarna i centrala lägen.
- **Ett nytt torg** med ett extra brett övergångsställe för säker övergång över Stockholmsvägen binder samman pendlarnoden med området.
- **Befintligt äldreboende** flyttas till en central och lättillgänglig plats. De boende kan ta sig till naturområdet via trygga passager som ska vara på de gåendes villkor.
- **Delar av Stockholmsvägen och Arsta-backen** får en mer stadslik karaktär. Bebyggelse utmed vägen på bägge sidor stärker gaturummet samt fungerar hastighetsdämpande för biltrafik. Handel och kontor planeras i centrala lägen.
- **Ny skola** avsedd för högstadieselever i kollektivtrafiknära läge bidrar till att säkra skolplatser med ett stort upptagningsområde.
- **Nuvarande hållplats** invid Stockholmsvägen utvecklas till en **bussterminal** med möjlighet till handel samt ytterligare parkeringsplatser i p-hus.
- **Förskola** (6 avdelningar) med gård intill naturområdet.
- **Slutna/halvslutna kvarter** ger tydliga gaturum och möjlighet till trygga, privata och gröna innergårdar med goda ljud- och klimatförhållanden.
- **Ett nytt mobilitetshus** för områdets boende- och besöksparkering, platser för bilpool m.m. Eventuellt finns möjlighet till lokaler i anslutning till byggnaden. Lokalerna skulle kunna fylla sociala funktioner och möjliggöra delning, återbruk m.m., för att bidra till social sammanhållning och cirkulär ekonomi. Viss ytterligare parkering på kvartersmark kan komma att behövas.
- **Entréer, ny skyltning** och fler aktiviteter för lek och hälsa skapas i naturområdet i söder. Kulturlandskapet stärks genom att lyfta fram befintliga fornminnen.
- **Nytt hotell** för besökande ersätter befintligt hotell och får ett gott kollektivtrafiknära läge i stadsdelens centrum.

2.3 STADSBYGGNADSSTRUKTUR

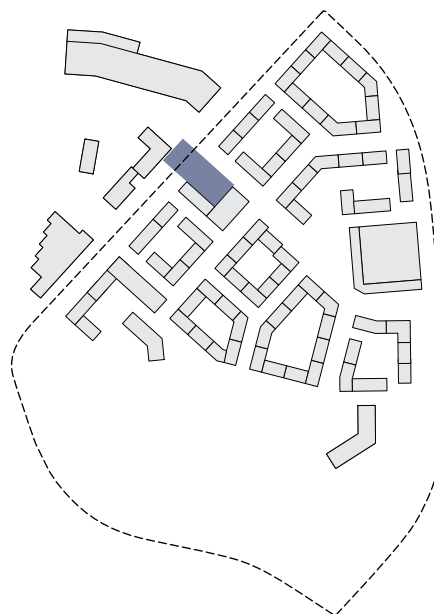


2.3.1 OFFENTLIGA RUM

TORGET

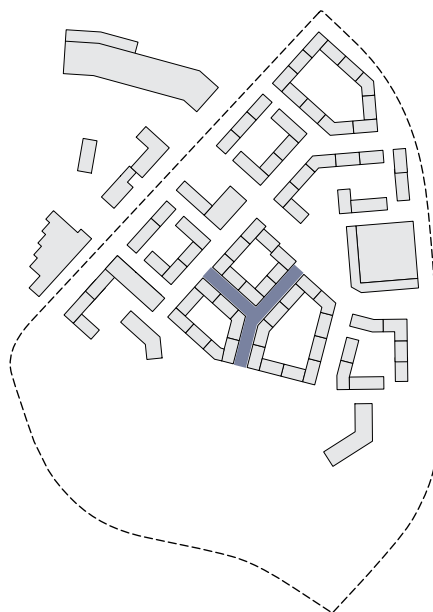
Mitt emot pendlarnodens busshållplats, vid starten av områdets huvudgata, ligger ett torg vars beläggning kan fortsätta ut i gatan och markera ett brett övergångsställe. Övergångsstället är ljusreglerat för att gående och cyklister ska kunna korsa Stockholmsvägen på ett enkelt och säkert sätt.

Torget fungerar som entré till stadsdelen och som entré till Norrtälje stad. Torget har små proportioner och är kringbyggt på flera sidor för att få en ombonad, befolkad känsla. Hotell och kontor är planerat i byggnaderna runt om. Områdets centrala gata, Drottning Kristinas väg, går förbi torget och på dess norra sida är gångbanan bredare för möjlighet till uteserveringar i sydvästläge. Även på torget ges plats för uteserveringar i anslutning till byggnaderna.



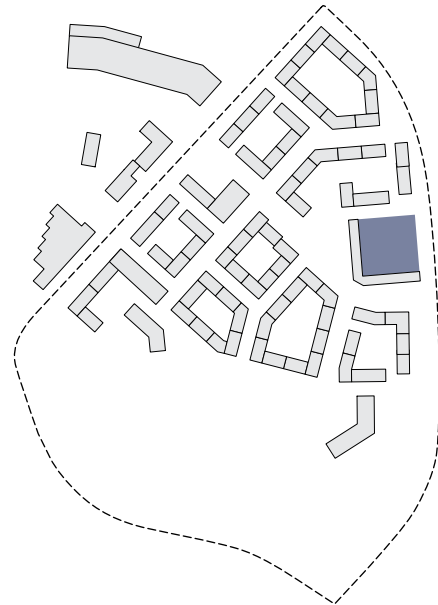
GÅRDSGATA

I södra delen av området planeras två gator som gårdsgata, där angörings- och leveransfordon samsas om utrymmet med gående och cyklister. Alla flöden sker på fotgängarnas villkor. Den del av gatan som kopplar huvudgatan och den lilla fickparken med skogen och naturen i söder föreslås som en "grön gata" med olika inslag av växtlighet. Det ger gröna kvaliteter åt kvarterets boende och förbättrar området dagvattenhantering. För att gårdsgatan ska kännas trygg och inbjudande delas den in med möblering och beläggning som ger taktilitet och en rumslig organisering åt utrymmet.



MOBILITETSHUSET

För att täcka parkeringsbehovet för boende och besökande och minimera antalet garage kan parkering ske i ett nytt mobilitetshus. Byggnaden föreslås vid stadsdelens östra infart och fungerar då som bullerskydd för bostäderna. Huset kommer att utgöra entrémotiv till huvudgatan, varför det är viktigt att det upplevs inbjudande och att gatorna runt omkring upplevs trygga. Husets fasader är långa, varför det är viktigt att bryta ned skalan och levandegöra fasader och bottenvåningar. Fasaderna är med fördel växtbeklädda. Mot huvudgatan föreslås enkelsidiga lägenheter för en levande fasad mot gaturummet. I mobilitetshuset planeras för ca 900 parkeringsplatser för bil, vilket bedöms täcka huvuddelen av kommande parkeringsbehov. I en framtid där mobiliteten ser annorlunda ut är det möjligt att det inte behövs lika stor mängd parkeringsplatser som idag och mobilitetshuset kan då omvandlas för annan användning, till skillnad från garagelösningar som är svårare att omvandla. Huset skulle även kunna rymma mobilitetstjänster och funktioner för retur, delning och återbruk samt gemensamhetslokaler för området.



2.3.2 BLÅGRÖNA RUM



2.3.2 BLÅGRÖNA RUM

En av områdets speciella tillgångar är det stora naturområdet med skog på en höjd, ett fornminnesområde samt en del av Roslagsleden, en vandringsled mellan Stockholm och Grisslehamn.

Som en målpunkt efter torget längs med huvudgatan finns en allmän fickpark. Parken är en länk i det gröna band som fortsätter - via den "gröna gatan" - vidare till naturområdet i områdets södra del.

Gröna gårdar blir viktiga för det sociala livet såväl som för ekosystemtjänster, dagvattenhantering och privat odling.

Naturområdet ska utvecklas och tillgängliggöras genom exempelvis nya entréer, upprustade gångvägar, informativ skyltning och belysning. De historiska spåren föreslås

också lyftas - genom informationsmaterial som berättar om fornminnena på ett lättförståeligt sätt. Inom naturområdets öppnare delar kan också skapas funktioner för lek, träning och annan rekreation, Här kan också anläggas en dagvattenpark.. Förskola och skola byggs invid naturområdet för att möjliggöra pedagogik och lek i skogen på dagarna, utöver de dedikerade skolgårdarna.

Den blå strukturen utvecklas till att vara synlig i stadsbilden. Lokalt dagvatten fördröjs inom respektive kvarter. På förgårdsmark kan exempelvis uppsamling av takvatten ske i dekorativa regnbäddar för att bidra till fördröjningen. Gator får trädrader och planteringsytor, dit dagvatten leds för rening och fördröjning. Gröna fasader föreslås i mobilitetshuset, vilket bidrar till en renare luft, och gör byggnaden vackrare att titta på.





- | | | | |
|-----------------|--------------------|-----------|-----------------|
| Stockholmsvägen | Stadsgata med buss | Lokalgata | Gränd |
| Gårdsgata | Cykelstråk | Gångvägar | Fastighetsgräns |

2.3.3 GATURUM

Området är strukturerat efter en tydlig hierarki. En stadsgata, Drottning Kristinas väg, med bussförbindelse och cykelbana, börjar vid pendlarnoden och torget i väst, löper tvärs igenom området och kopplar till Arstabacken. Den planerade stadsgatan kopplar samman områdena på vardera sida om den nya bebyggelsen och stärker gång- och bussflöden mot Campus Roslagen och den utvecklade pendlarnoden. In- och utfart mellan Stockholmsvägen och Drottning Kristinas väg kommer att vara möjligt för högersvängande trafik i båda riktningarna.

Två lokalgator korsar huvudgatan och från dem förgrenar sig mindre gränder, som delar in bebyggelsen i kvarter och silar människor genom strukturen. Skola och förskola utgör målpunkter i slutet av dessa gator. En gårdsgata kopplar samman huvudgatan med naturområdet och befintliga gångvägar i naturområdet. Runt om området ges Stockholmsvägen och Arstabacken mer av en stadsgatukaraktär med tydliga övergångsställen, trädplanteringar, gång- och cykelbanor. Avsikten är att Stockholmsvägen i framtiden ska kantas av bebyggelse på båda sidor.

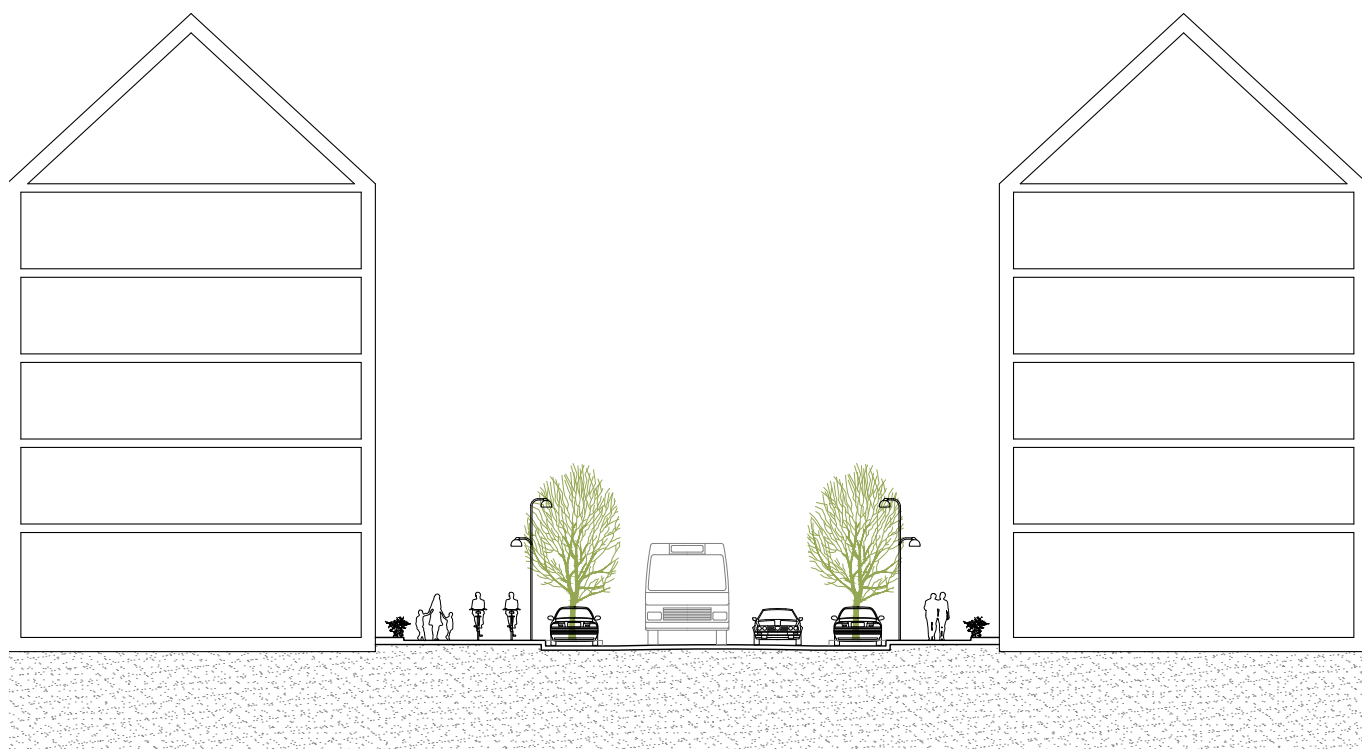
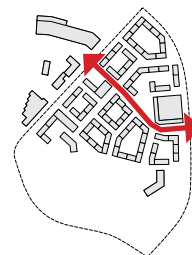


GATUPRINCIPER

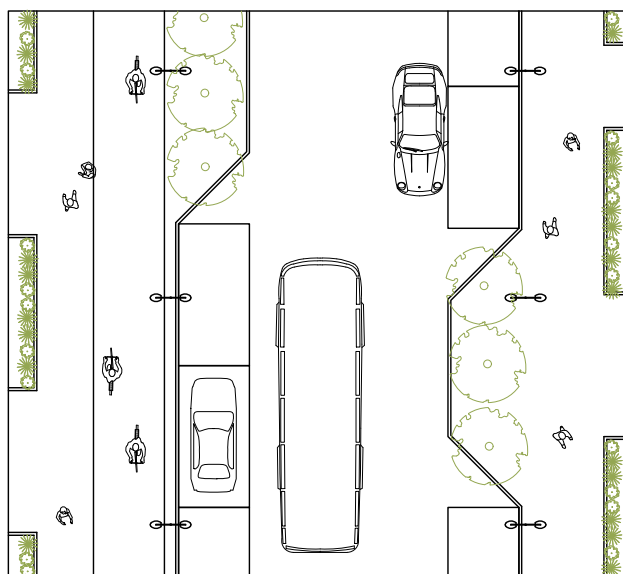
Området planeras få fyra typer av gator - *stadsgata, lokalgata, gränd och gårds-gata*. *Detaljerad översyn av sektionernas utformning och dimensioner kommer att ske i kommande detaljplanearbete.*

Stadsgata 22 meter
Sektion och plan

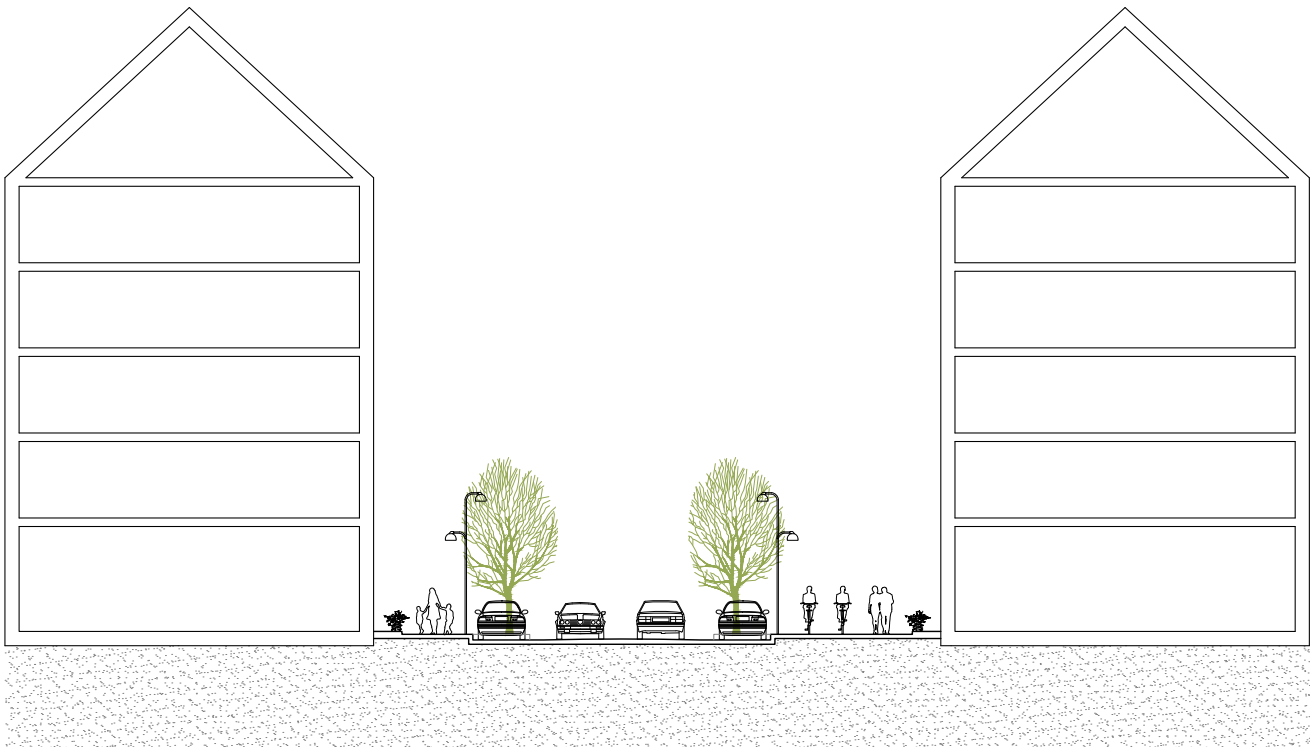
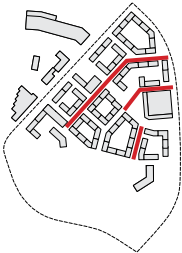
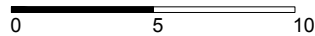
0 5 10



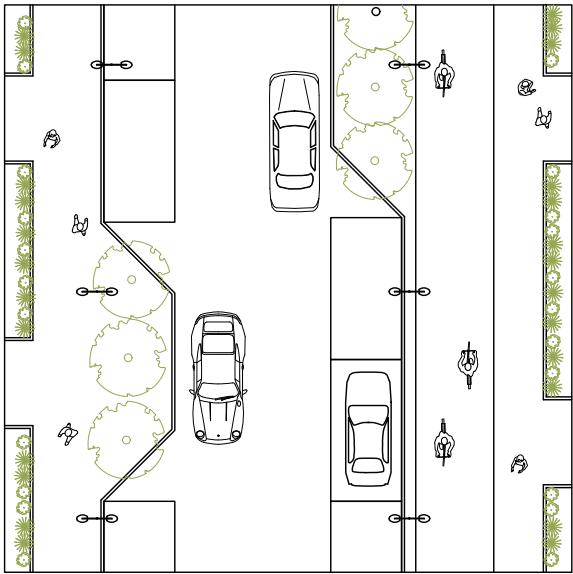
Förgårdsmark	Gångväg	Cykelväg	Parkering/ Grönt	Körbana	Parkering/ Grönt	Gångväg	Förgårdsmark
1000	2000	3000	2500	7000	2500	3000	1000
22000							



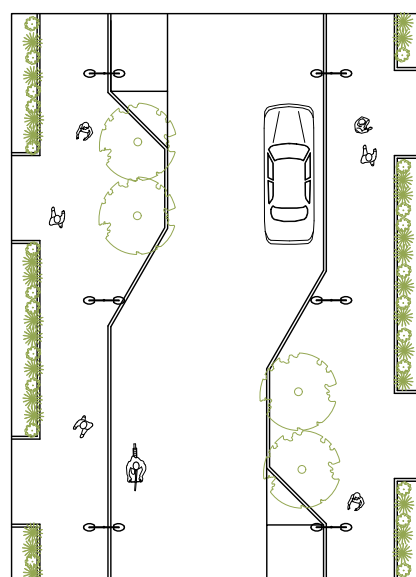
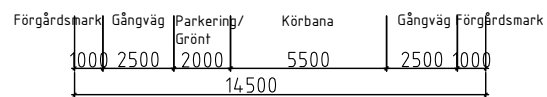
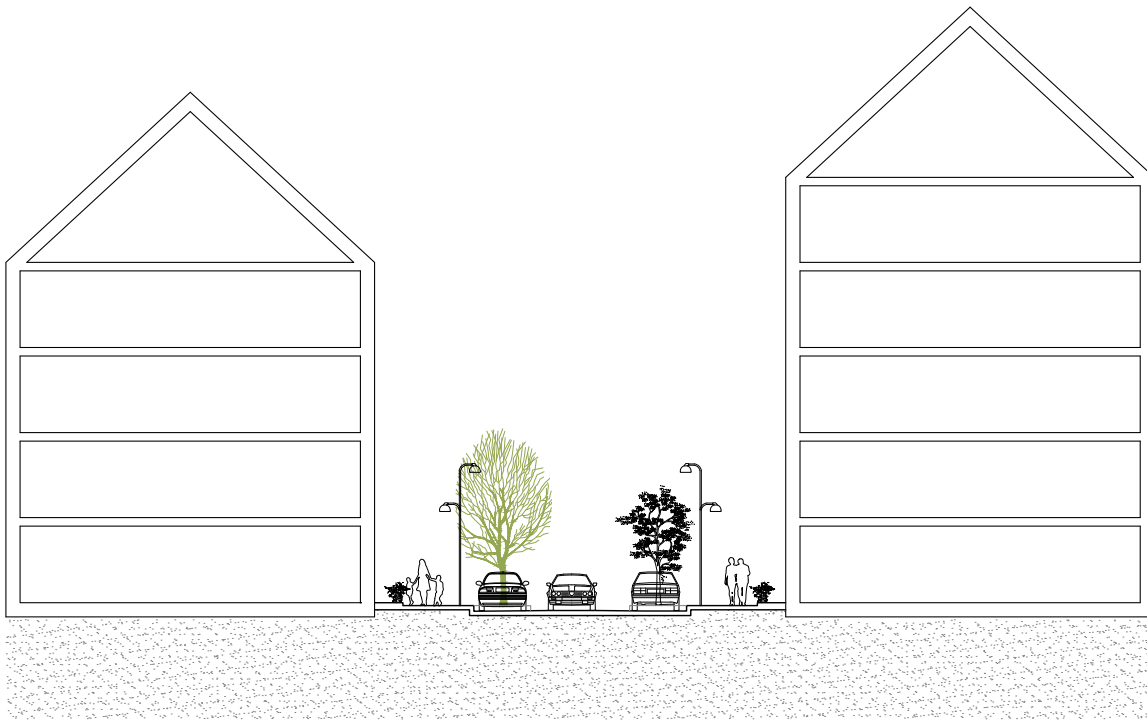
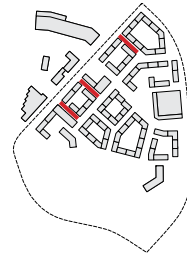
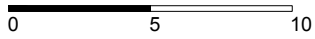
Lokalgata 20 meter
Sektion och plan



Förgårdsmark	Gångväg	Parkering/ Grönt	Körbana	Parkering/ Grönt	Cykelväg	Gångväg	Förgårdsmark
1000	2500	2500	5500	2500	3000	2000	1000
20000							

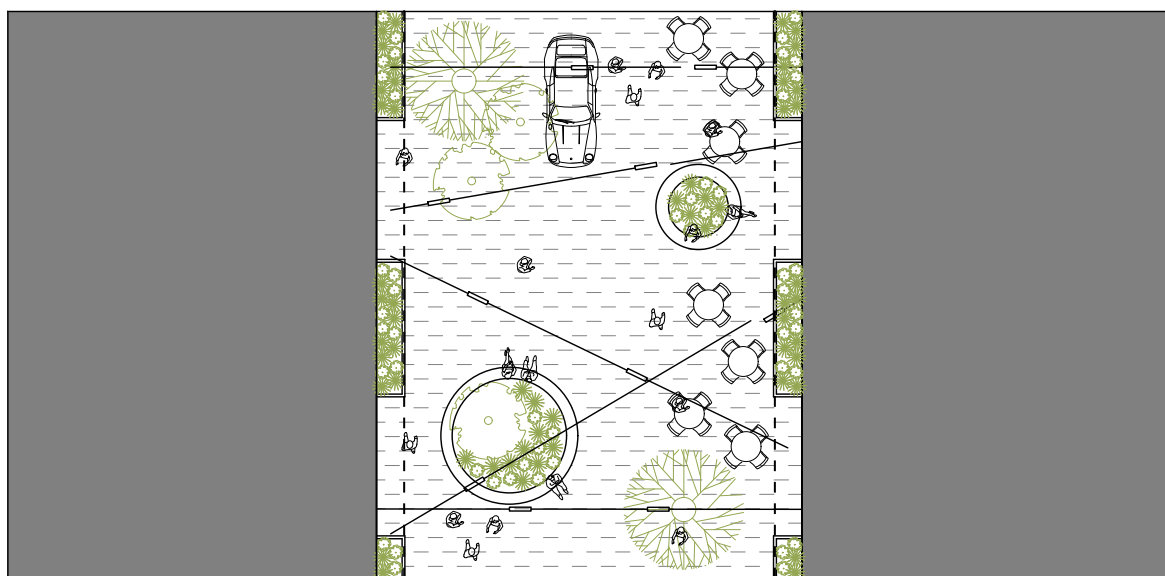
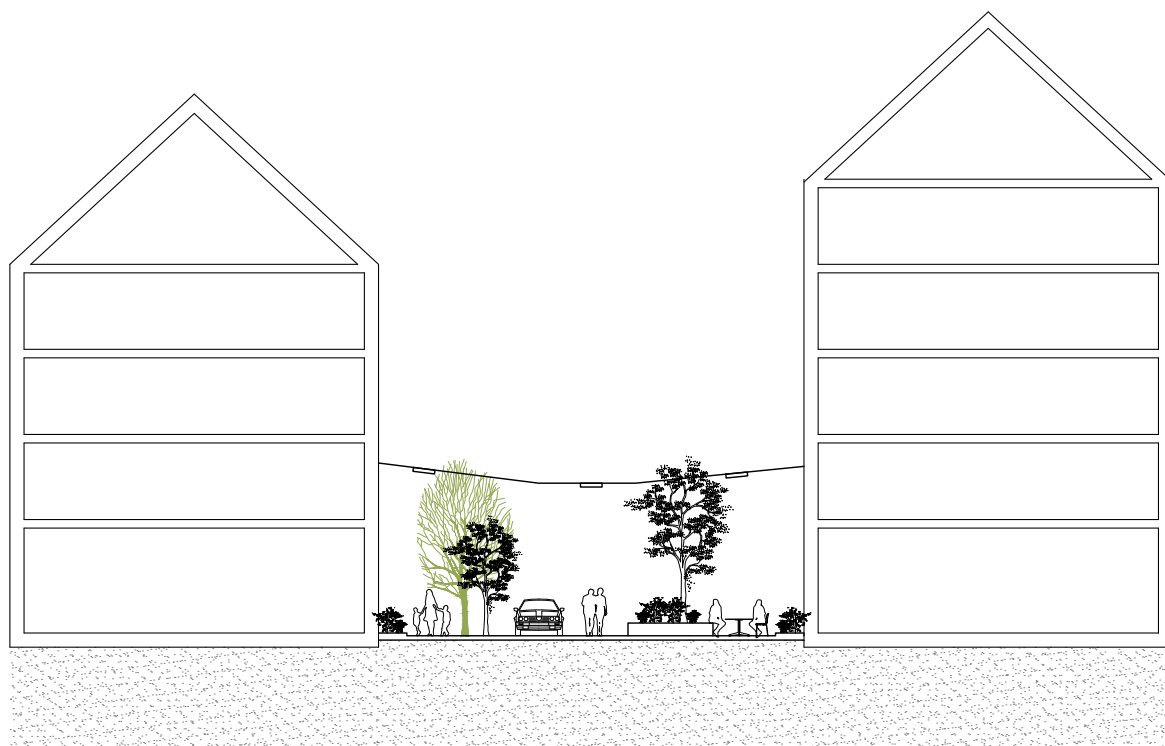
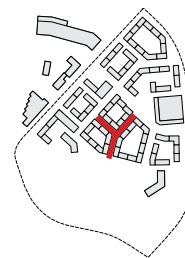
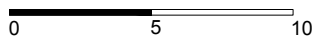


Gränd 14,5 meter Sektion och plan



2. FÖRSLAGET

Gårdsgata 15 meter
Sektion och plan



VOLYMER



Flygvy från sydöst av föreslagna volymer. I förgrunden ses skolan och skolgården, till höger i bilden ses huvudgatan och mobilitetshuset.

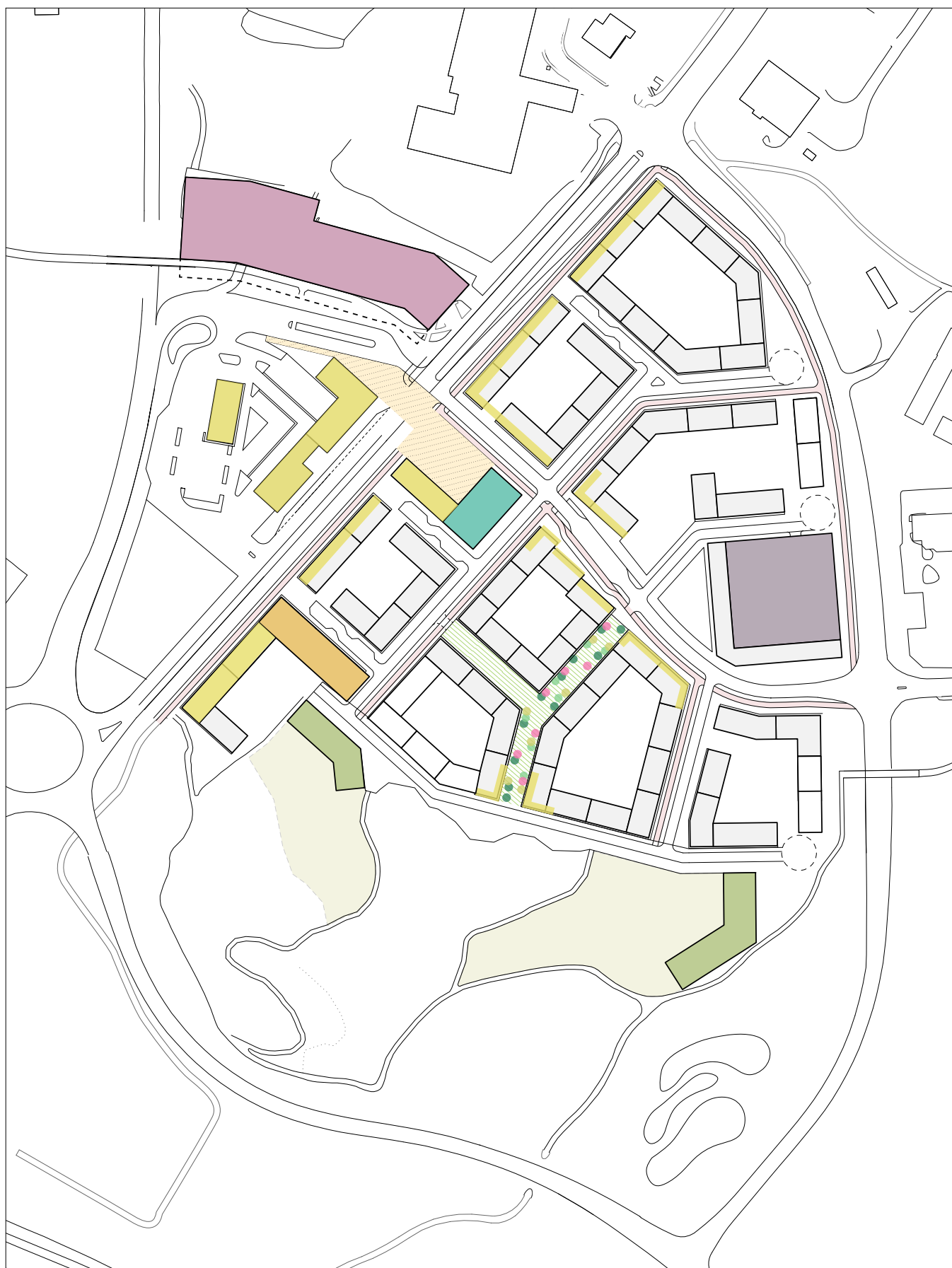
2.3.4 BOSTÄDERNA

Huvudstrukturen består av slutna eller halvslutna kvarter som ger väldefinierade gaturum, lägenheter med möjlighet till tyst sida och skyddade innergårdar. Området ska knyta an till Norrtäljekarakteren genom markerade bottenvåningar, bearbetade tak och variation i material, kulörer, vertikal indelning och höjder.

Bebyggelsen är i snitt 5 våningar, högre mot större gator och lägre mot gränder och i söder. Verksamheter, hög entrétäthet och uppglasade gemensamhetslokaler i bottenvåningarna bidrar till att levandegöra gaturummet och bör planeras för så långt det är möjligt. I övrigt bör olika varianter av kantzoner skapas; såsom förgårdsmark och planteringar med dagvattenhantering för att medla mellan gatans liv och den privata bostaden.

I Stadsprojekt Närheten vill vi skapa levande och intressanta gatu- och gårdsrum. För att få till en varierad gatumiljö föreslås en zon i kanten mellan det offentliga gaturummet och den privata bostaden. Resultatet är en levande och upplevelserik bottenvåning med butiker, lokaler, omsorgsfullt gestaltad förgårdsmark och tydligt markerade entréer, vilka tillsammans ger karaktär åt det nya området. Olika grader av upphöjning av zonen påverkar graden av offentligt/privat. Olika typer av planteringar kan både skapa kvalitet i stadsrummet och avskildhet för de boende. Träd kan avskärma och ändå bevara en visuell kontakt igenom grenar och lövverk.





- | | | |
|--|--|---|
|  Mobilitetshus bostäder |  Skola/Förskola |  Lokaler /Kontor |
|  Mobilitetshub pendlarparkering |  Äldreboende |  Möjlighet till lokaler i bottenvåning |
| |  Hotell | |

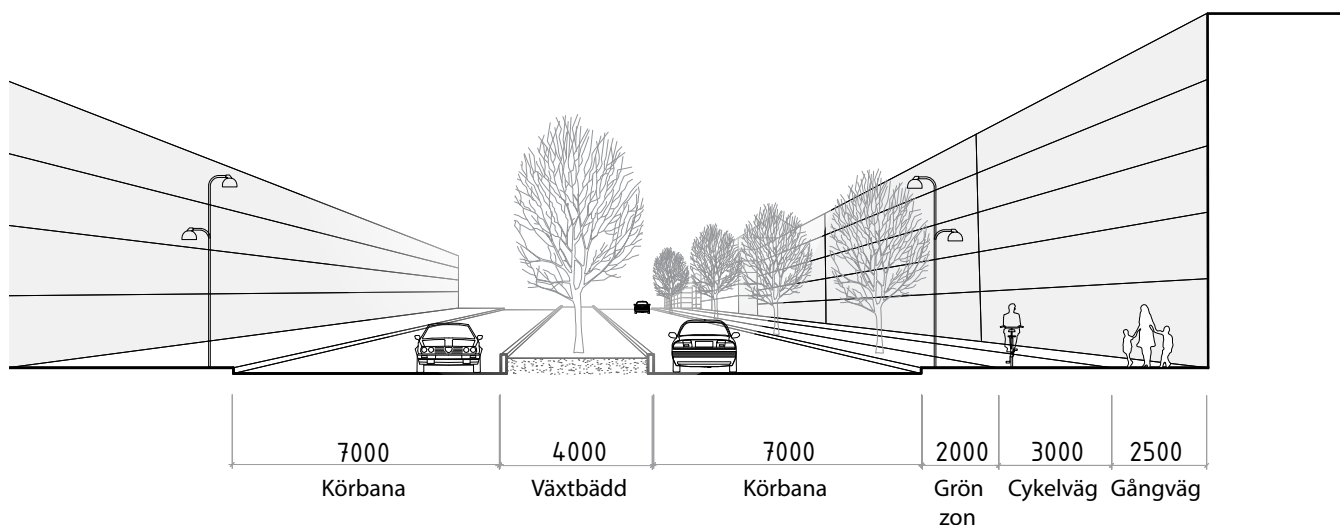
2.3.5 FUNKTIONSBLANDNING

För att en stadsdel ska vara blandad och levande så stor del av dygnet som möjligt, behövs tillgång till social service, utbud av kommersiell service samt kulturell service och rekreation. Skolan och förskolan har södervända gårdar med direkt koppling till naturområdet. I lägen där angöring och bullersituationen är svårare placeras andra funktioner än bostäder, som parkering, kontor och hotell. Längs med stadsgatan och längs Stockholmsvägen bedöms förutsättningarna för kommersiella lokaler vara störst.

Innergårdar och förgårdsmark är gröna för att öka trivselen, förbättra luftkvaliteten samt bidra till att ta hand om dagvatten. Trädplanteringar och sittplatser i gaturummen inbjuder till att vistas och mötas i det offentliga rummet.

I områdets södra del finns goda förutsättningar för ett aktivt liv. Stigar och leder genom det rekreativa natur- och skogsområdet förbättras och tillgängliggörs för att främja människors hälsa och möjliggöra dagliga naturupplevelser. Gemensamma ytor för naturlek, grillning, picknick och aktivitet prioriteras för att fler ska nyttja naturen.





Principsektion genom Stockholmsvägen, söder om pendlarterminalen.

2.4 STOCKHOLMSVÄGEN

Utvecklingen av området kommer innebära att Stockholmsvägen får en tydligare stadsmässig karaktär genom planområdet samt eventuellt ytterligare en bit norrut. Gatan kommer dock att breddas med ett extra körfält längs med planområdet, för att undvika stopp i cirkulationsplatsen. Samtidigt föreslås den ges en mer stadsmässig utformning med gång- och cykelbanor och träd. Även den planerade bebyggelsen utmed vägen antas stärka gaturummet. Det är viktigt att husen får en stor andel fönster och entréer mot gatan samt att man möjliggör för lokaler i bottenvåningarna. In- och utfart från Stockholmsvägen och nya stadsgatan kommer att vara möjligt för högersvängande trafik i båda riktningarna.

Genomförandet av ombyggnationen av Stockholmsvägen kan komma att ske i olika etapper. Ombyggnation av anslutningen av Drottning Kristinas väg till Stockholmsvägen samt kopplingen av området vid torget över Stockholmsvägen mot pendlarnoden är den kortsiktigt viktigaste delen som möjliggör planerad exploatering inom etapp 1. Behovet av omvandling av resterande sträcka ökar vartefter ny byggnation färdigställs och befolkningen ökar.

2.5 PENDLARNODEN

Ny terminal med hållplatslägen, service samt med möjlighet till handel och utökad pendlarparkering (bil och cykel) i parkeringshus förstärker nuvarande pendlarnod. En utökad terminal vid Campus Roslagen kan avlasta Norrtälje busstation.

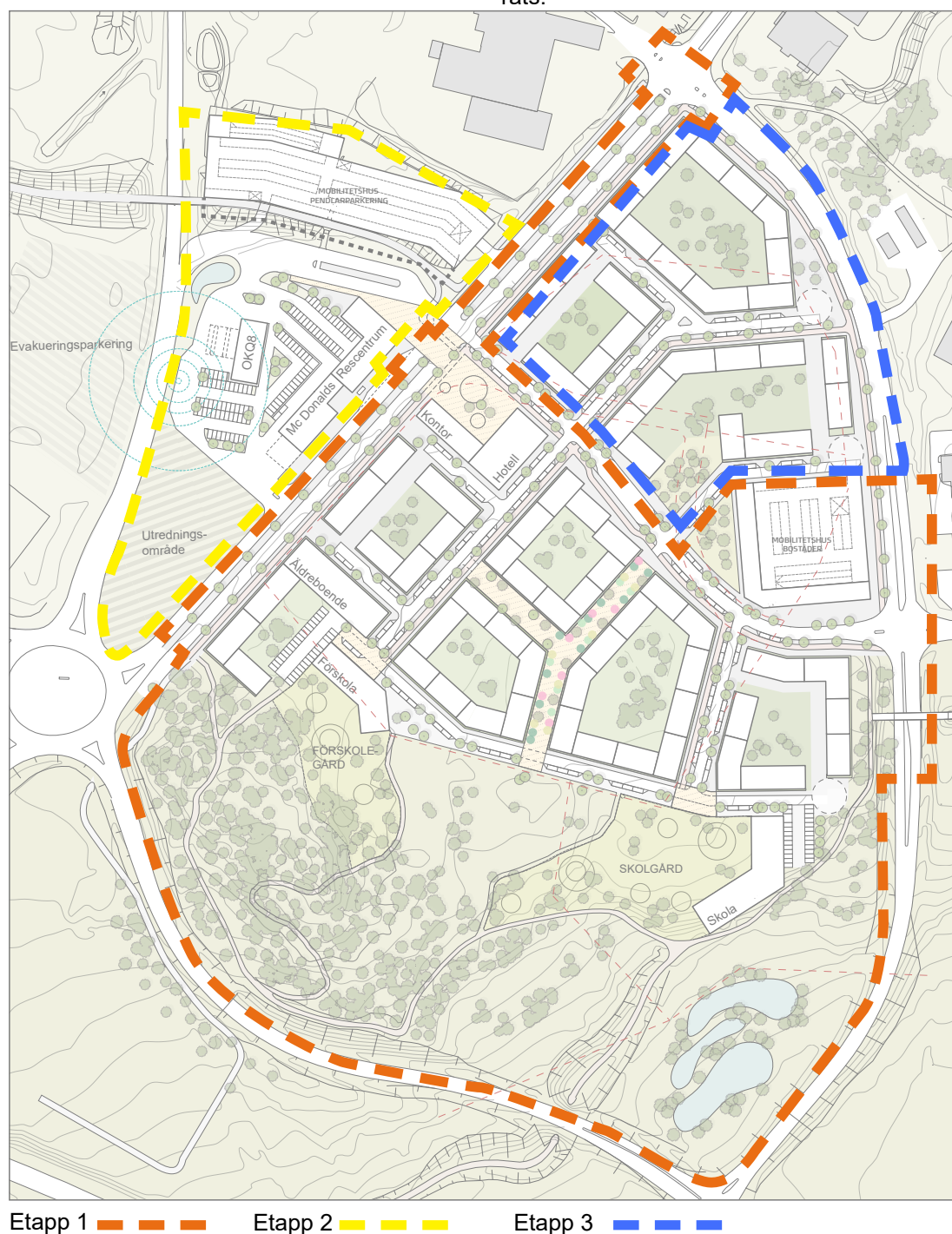
Utvecklingen av pendlarnoden och den nya stadsdelen planeras att stärka varandra. De nya boendes bilbehov minskar vilket leder till mer miljövänliga resvanor och bostadsområdet stärker pendlarnodens resursunderlag samt förutsättningarna för verksamheter och service.

Genomförande av omvandling inom pendlarnoden planeras som en egen etapp, både detaljplanemässigt och genomförandemässigt. Hela omvandlingen som programmet beskriver är inte nödvändig att genomföra på kort sikt. Utvecklingen av bussterminalfunktionen är beroende av planering inom länstrafiken. Behovet av parkeringshus kan öka successivt. Särskilt aktualiseras det om exploatering sker inom etapp 3 (norr om Drottning Kristinas väg) och den bränslemack som finns där skulle omlokaliseras till dagens pendlarparkering.

2.6 ETAPPINDELNING

Stadsdelen bedöms planläggas i tre detaljplaneetapper. Södra delen med Motormannen 1, skolan och förskolan är första etappen. Etapp 2 är delen väster om Stockholmsvägen med pendlarnoden. Den tredje etappen är den norra delen med Motormannen 2 och del av Tälje 4:45.

Motormannen 2 (inom etapp 3) ägs av ett privat drivmedelsbolag som kan komma att bli kvar tills dess att det finns goda förhållanden för att flytta deras verksamhet till ett annat läge inom etapp 2. Genomförande av etapp 3 förutsätter att befintlig verksamhet med drivmedelsförsäljning har omlokiserats.



MELLANSKEDET

Genomförandet av de senare etapperna (2 och 3) har osäkerheter kopplade till när behov, fysiska och finansiella förutsättningar finns. Etapp 1 är planerad så att en exploatering inom denna kan genomföras och området kan fungera som en ny stadsdel utan att etapp 2 och 3 genomförs.

Etapp 2 förutsätter beslut om utvecklingen av framtida bussterminalfunktion. Behovet av parkeringsplatser m.m. inom en ny mobilitetshubb bedöms öka successivt med stadens och kommunens tillväxt då platserna i den befintliga pendlarparkeringen inte längre räcker till. Etablering av drivmedelsförsäljning och andra eventuella verksamheter som skissats i etappen förutsätter att parkering i stället anordnas i den nya mobilitetshubben.

Etapp 3 förutsätter att de befintliga verksamheterna, främst drivmedelsförsäljningen, först flyttas från området. En möjlig ny lokalisering för verksamheterna finns skissad inom etapp 2 (pendlarnoden). Om drivmedelsstation etableras inom dagens pendlarparkering krävs parkeringshuset även för att bibehålla samma omfattning av parkeringsplatser inom pendlarparkeringen som idag.



2.7 YTSAMMANSTÄLLNING

BTA Bostäder

Kvarter 1: 19 500 kvm
Kvarter 2: 13 750 kvm
Kvarter 3: 17 700 kvm
Kvarter 4: 6 300 kvm
Kvarter 5: 11 900 kvm
Kvarter 6: 13 450 kvm
Kvarter 7: 6 650 kvm
Kvarter 8: 13 300 kvm
Kvarter 9: 17 750 kvm
Kvarter 10: 12 100 kvm

BTA totalt bostäder 132 100 kvm

BTA Bostäder per fastighet

Motormannen 1: 67 600 kvm
Övriga fastigheter: 64 500 kvm

Skola (400 barn)

Entréplan ca 1 400 kvm
Totalt 4 200 kvm, ca 11 kvm/barn
Skolgård ca 6700 kvm, ca 16 kvm/barn

Förskola (6 avd)

Entréplan ca 900 kvm
Totalt ca 1 800 kvm, ca 16 kvm /barn
Gård ca 3900 kvm, ca 33 kvm /barn

Äldreboende

Entréplan ca 1 170 kvm
Totalt ca 5 850 kvm

Övriga verksamhetslokaler

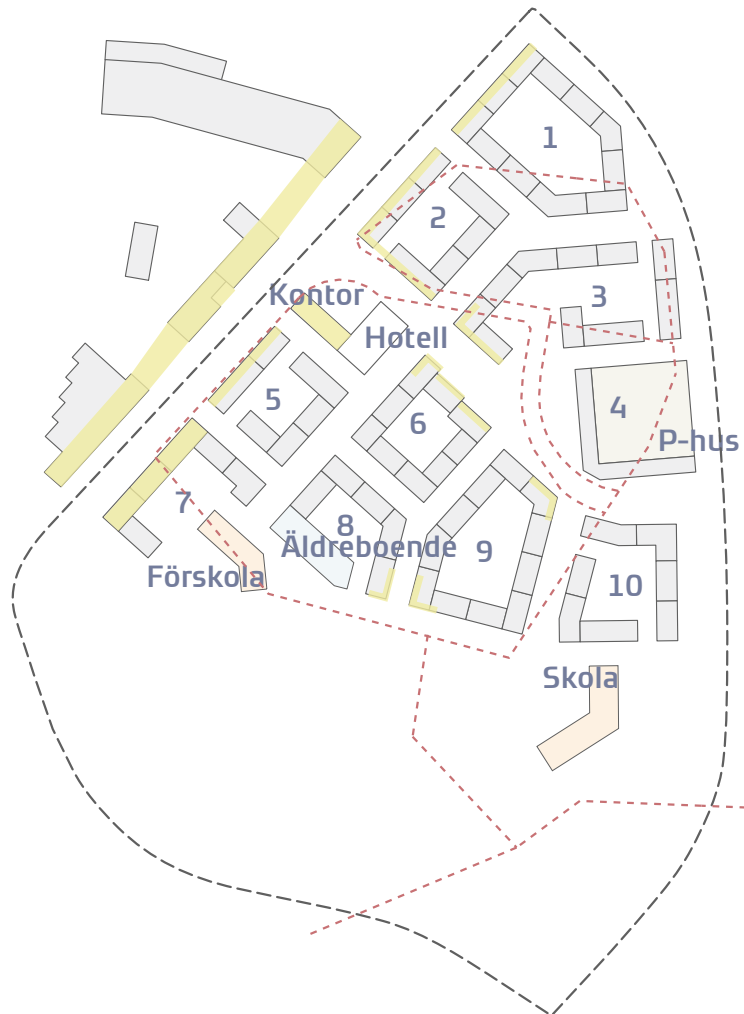
Kontor, kulturlokaler, butiker etc.
Totalt 11 960 kvm, bottenvåningar i alla kvarter utom 4 och 10, samt i kontorsbyggnaden vid torget.

Hotell

Totalt 9 430 kvm

Mobilitetshus

Cirka 18 000 kvm totalt
P-platser cirka 900 st, 150 pl/våningsplan.
Första våningen besöksparkering till boende i området samt anställda. Övriga våningar boendeparkering för etapp 1.



Kantstensparkering

Cirka 106 platser för besökande samt för hämtning och lämning till skola/förskola.

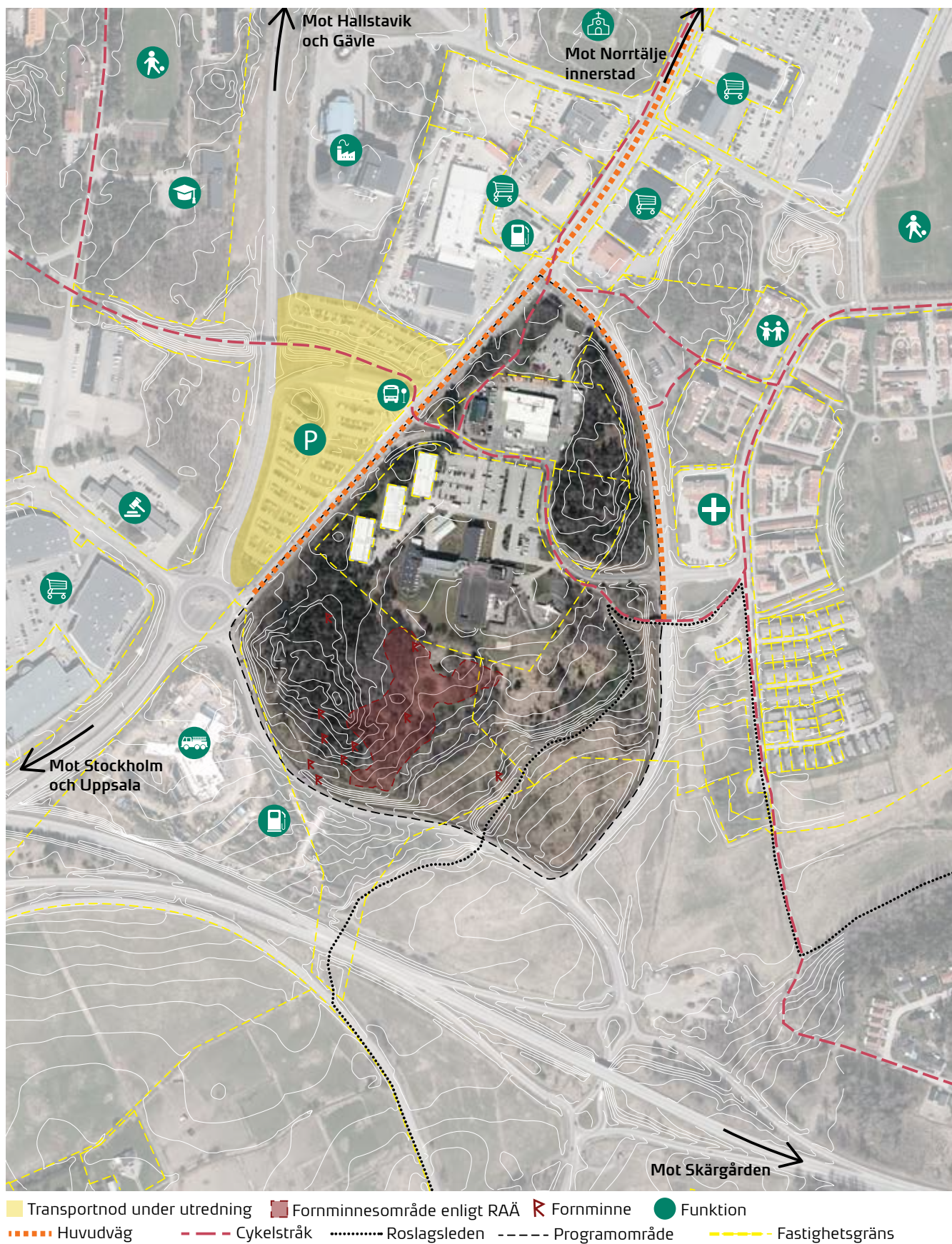
Garage under hus

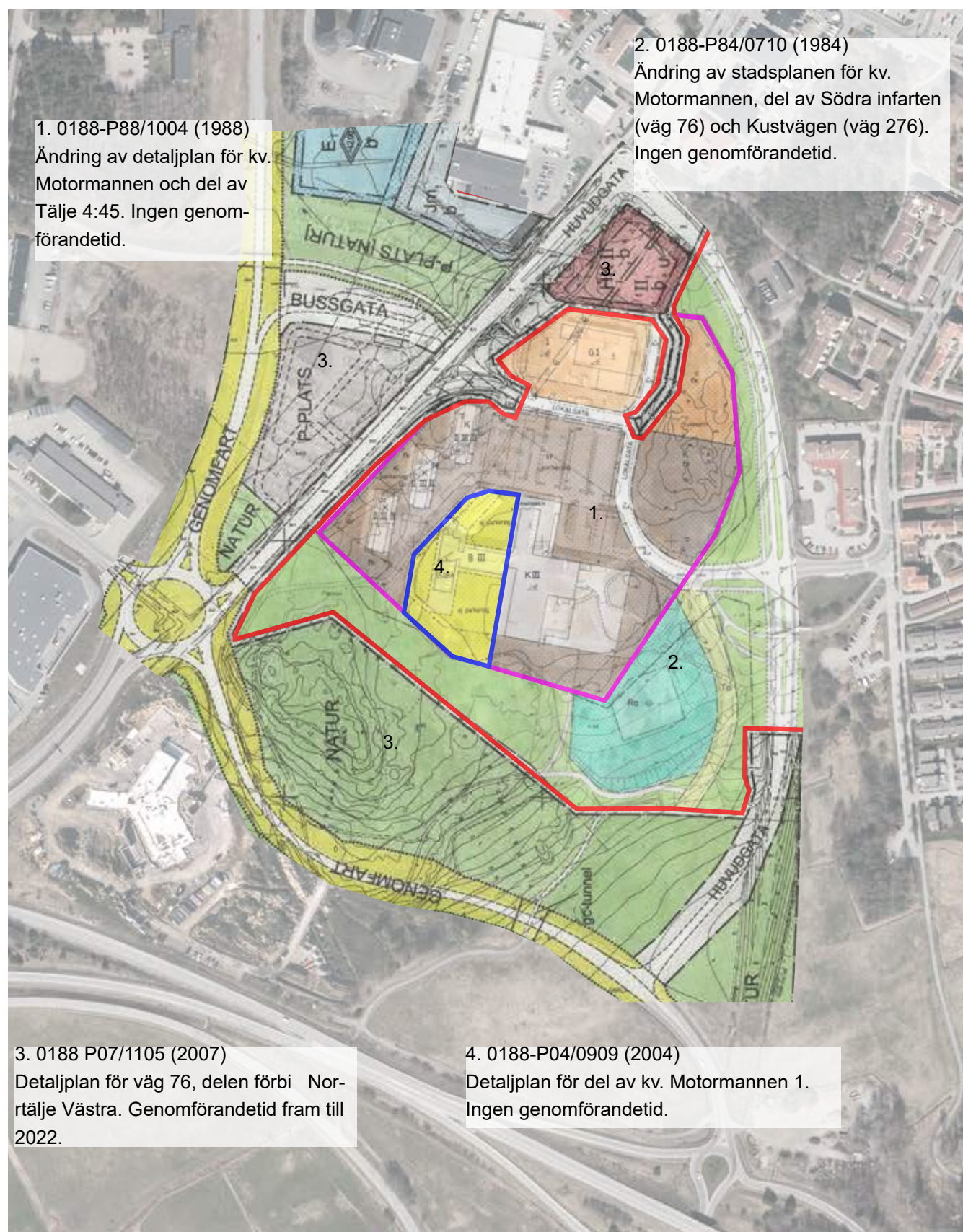
Parkeringshuset i kv. 4 bedöms inte täcka hela stadsdelens behov av parkering och behöver eventuellt kompletteras med garage under några av bostadskvarteren.

3.1 Platsanalys	s. 45
3.2 Stadsbild, natur & rekreation	s. 47
3.3 Fornlämningar	s. 48
3.4 Markanvändning	s. 49
3.5 Trafik	s. 50
3.6 Parkering	s. 51
3.7 Buller och risk	s. 52
3.8 Dagvatten	s. 54
3.9 Teknisk försörjning	s. 55
3.10 Social konsekvensanalys	s. 56

3. *FÖRUTSÄTTNINGAR /KONSEKVENSER*

3.1 PLATSANALYS





H	Handel	B	Bostäder		Allmän gata	Ra	Friluftsområde
E₁	Teknisk anläggning	G	Bilservice		Natur / Park	P	Parkering
Jm	Småindustri	K	Kontor, hotell		Genomfartstrafik	Ta	Gatutrafik

3.2 STADSBILD, NATUR OCH REKREATION

NATURVÄRDEN

En naturvärdesinventering har tagits fram som visar att områdets mark utgörs av berg i dagen samt morän. Naturvärdesinventeringen (2017) visar att det i områdets sydöstra del, i anslutning till gångvägen, finns en grupp med ädellövträd (en ask samt två oxlar) som inte är skyddade, men bör bevaras. I områdets västra del finns blandskog med flera äldre, värdefulla tallar. Detta område bedöms som biotop vara av naturvärdesklass 4 "visst naturvärde". Viss frihugning av tallarna för att öka solexponeringen bedöms vara önskvärt. Samtliga dessa områden ligger utanför föreslagen exploatering och hänsyn bör kunna tas vid utveckling av naturområdet.



Ett naturvärdesobjekt med visst biotopvärde och klass 4 identifierades

REKREATION

Enligt Norrtäljes Grönstrukturstrategi (2016) bedöms området idag innehålla ytor lämpliga för naturpedagogik, samt främja social interaktion och hälsa. Vandringsleden Roslagsleden löper genom områdets sydöstra hörn.

Programområdet ianspråktar del av skogsområdet i östra delen för ny exploatering. Detta kan eventuellt innebära att Roslagsledens sträckning inom programområdet måste ses över.

Bedömningen är att leden gynnas av en närliggande exploatering då detta möjliggör för flera entréer till naturområdet. Skogsområdet i den sydvästra delen som inte berörs av exploatering bör utvecklas och få ökad tillgänglighet för att på så sätt kunna nyttjas bättre än det görs idag.

Utvecklingen bedöms få positiv effekt på kopplingen mellan Norrtäljes östra och västra delar. Stora höjdvariationer tas bort i norr som underlättar gång- och cykelflöden mellan de närliggande områdena Flygfältet, Lommarstranden och Campus Roslagen.



Roslagsleden ingår i Europas vandringsnätverk och passerar genom naturområdet i programområdets sydöstra del och fortsätter norrut mot Grisslehamn.

STADSBILD

Planen bedöms inte påverka landskapsbilden sett från Frötuna kyrka, men exploatering i höjdlid bör ske med försiktighet och dagens trädridå ska bevaras för att inte skada landskapsbilden söderifrån. En exploatering av denna skala bedöms få stor inverkan på Norrtäljes stads stadsbild. Förändringen bedöms positiv då delar av ett trafiklandskap omvandlas till tät stad, med ökade möjligheter för fotgängare och cyklister att röra sig. Berörda vägar är Stockholmsvägen, Arsta-backen samt entrén från väg 76/77, en av Norrtäljes viktigaste ankomstpunkter.

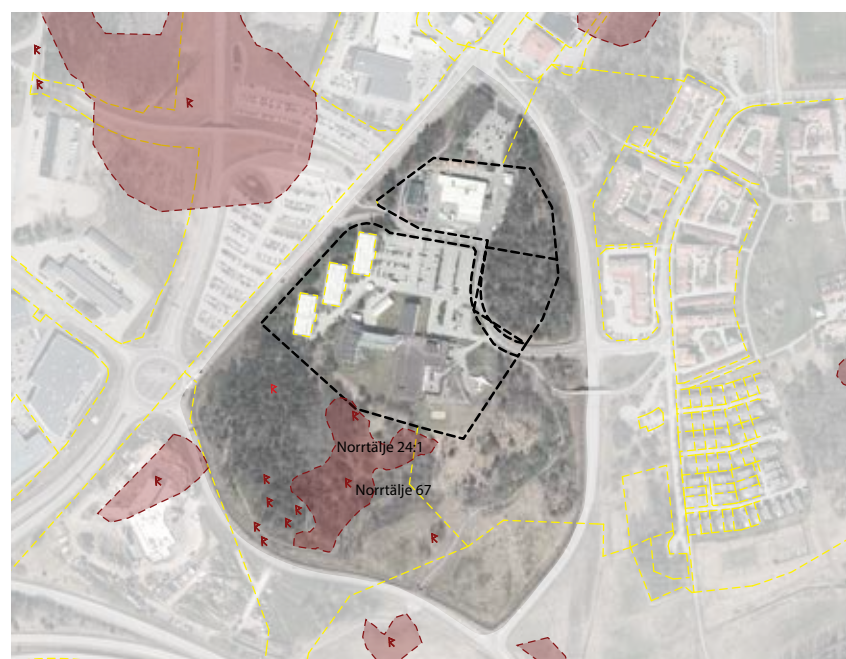
3.3 FORNLÄMNINGAR

I naturområdet i planområdets södra del finns lämningar efter ett större gravfält daterat till före medeltid, vilket enligt Riksantikvarieämbetets fornminnesregister (FMIS 24:1) omfattar 55 gravhögar och stensättningar. Av dessa anses ett 10-tal som osäkra. I området finns även spår av senare bebyggelse (FMIS 6), vilka antas vara rester från en kringbyggd medeltida gård, tillhörande Arsta f.d. by. Samtliga lämningar är delvis synliga, delvis övertäckta av sten och växtlighet.

Länsstyrelsen har i ett tidigare yttrande i samband med detaljplan för Motormannen 1, mfl., (Yttrande 2017-07-21) bedömt att det inte krävs ytterligare arkeologiska utredningar inom fastigheten.

Däremot påpekas att omfattande fornlämningar (FMIS 24:1) och (FMIS 67) strax söder om Motormannen 1 bör bevaras i sin helhet - och att tänkt bebyggelse ska ta hänsyn till fornlämningarna.

Gravfältet (FMIS 24:1) har avgränsats åt norr med anledning av utbyggnaden inom fastigheten Motormannen 1. I övriga delar har gravfält (FMIS 24:1) och bytomt (FMIS 67) inte avgränsats eller undersökts. Då föreslagen bebyggelse påverkar dessa lämningar bör en avgränsande arkeologisk förundersökning därför göras i ett tidigt skede inom kommande detaljplan.



Fornområden

-  Fornlämningsområde
-  Fornlämning
-  Planområdesgräns

Källa: Uv mitt, rapport 2009:5
"Motormannen",
Riksantikvarieämbetet.

3.4 MARKANVÄNDNING

Planområdet består av i huvudsak ianspråktagen mark. De privata fastigheterna Motormannen 1 och 2 rymmer hotell, äldreboende, bensinmack, en snabbmatskedja och flera mindre verksamheter. En stor andel utgörs av hårdgjord yta i form av markparkeringar. På kommunens mark ryms inom Tälje 4:62 pendlarnodens markparkeringar och hållplatslägen.

Grönområdena Tälje 4:45, 4:46 och Gör-la 8:1 är obebyggda inom området, men innehåller rekreativa och ekologiska värden.

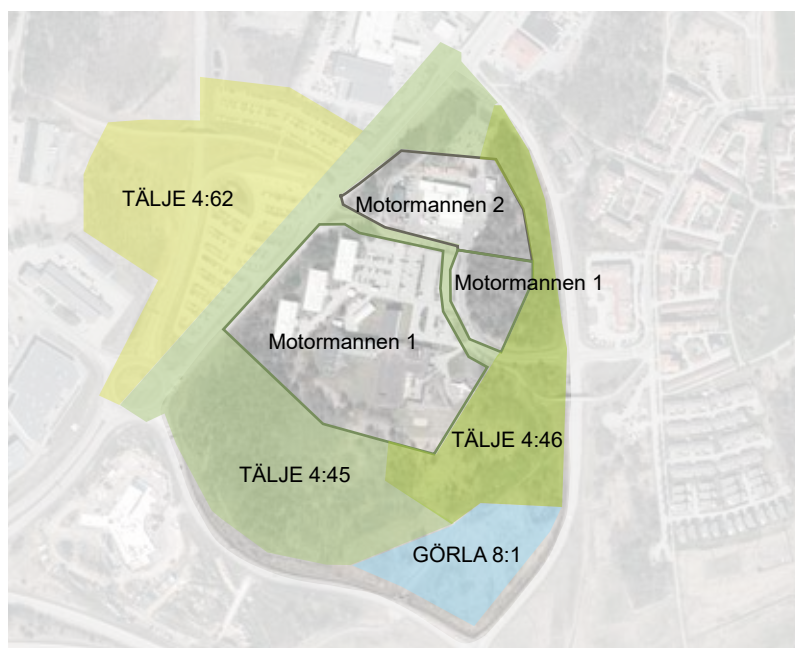
Programområdet avgränsas västerut av Stockholmsvägen, österut av Arstabacken och söderut av väg 276. Ett stort antal busslinjer, bland annat mot Stockholm trafikerar Stockholmsvägen.

Privata fastigheter:

Motormannen 1 (Rikshem): hotell & äldreboende, parkering, djurklinik, körskola, kontor och andra mindre verksamheter.
Motormannen 2 (OKQ8): OKQ8 och McDonalds.

Kommunala fastigheter:

Del av Tälje 4:45, västra naturområdet, infartsparkering i norr samt del av Stockholmsvägen.
Del av Tälje 4:46, östra naturområdet samt Arstabacken.
Del av Tälje 4:62, pendlarnoden samt del av Stockholmsvägen.
Del av Gör-la 8:1, platsen planerad för dagvattendammar.



Områdets fastigheter

Källa: Norrtälje kommun

3.5 TRAFIK

Stadsprojekt Närheten omgärdas av Stockholmsvägen, Arstabacken och länsväg 276. Infart till området kommer att ske från Stockholmsvägen i väster och från Arstabacken i öster. Stadsprojekt Närheten med 1350 bostäder kommer att generera cirka 750 fordon i maxtimmen. Den nya pendlarnoden kommer att få utökad parkeringskapacitet från dagens situation.

I mars 2020 invigdes Norrtälje stads nya brandstation utmed länsväg 276. Detaljplanen tillåter även en bensinstation och en restaurang. Tillkomsten av Stadsprojekt Närheten, parkeringshuset m.m. kommer att generera ökad trafik och förändrade ruttval. Sammantaget kommer viss köbildning och lägre medelhastigheter att uppstå i tillfarterna till cirkulationsplats Södra infarten.

På Stockholmsvägen sker den största trafikökningen i och med det nya pendlarparkeringshuset och en flytt av McDonalds och OKQ8 till väster om Stockholmsvägen. Stockholmsvägen och cirkulationsplats södra infarten kommer att vara högt belastat. För att undvika större köbildningar och krypgående trafik i cirkulationsplatsen kommer endast höger in-höger ut vara tillåtet vid utfarterna från McDonalds/OKQ8 och pendlarparkeringshuset. Trafikflödet i cirkulationsplatsen södra infarten kommer

fortsatt att vara högt vilket leder till att en del av trafiken på E18 väljer att köra via trafikplats Frötuna. Detta ökar trafikflödet på Arstabacken och Drottning Kristinas väg, som inte är anpassad för att ta hand om genomfartstrafik. För att undvika kapacitetsbrist i cirkulationsplats Södra infarten samt för att göra Drottning Kristinas väg mindre attraktiv behöver Stockholmsvägen utökas från ett till två körfält i norrgående riktning. Hastighetsdämpande åtgärder behöver införas på Drottning Kristinas väg.

Innan Västra vägen (riksväg 76) byggdes 2014 var Stockholmsvägen en del av riksväg 76 med en tydlig genomfartskaraktär där motorfordonens framkomlighet är högst prioriterad. Stockholmsvägen kommer att göras om och få en mer stadsmässig karaktär som samspelar med stadsdelen och markerar var staden börjar. Vägen får stadsträd, gång- och cykelbanor och ett brett övergångsställe som förbinder det nya torget i Stadsprojekt Närheten med pendlarnoden. För att upprätthålla framkomligheten med en ny stadsmässig karaktär och ökad kapacitet kommer endast höger in-höger ut att tillåtas i anslutningen Stockholmsvägen-Drottning Kristinas väg samt till pendlarnoden.

Kartor över nya områdets förväntade trafikflöden. Källa: Norrtälje kommun, 2019



3.6 MOBILITET

SAMNYTTJANDE I MOBILITETSHUS

För att stimulera användandet av gång-, cykel- och kollektivtrafik ska parkering primärt ordnas i samlad form i ett gemensamt mobilitetshus. På detta sätt kan restidskvoten mellan gång, cykel och kollektivtrafik förbättras gentemot bil.

Genom att placera mobilitetshuset vid infarterna minskar biltrafiken inom området vilket ger en säkrare trafikmiljö. Genom att samla parkeringen kan kostnaden för parkeringsanläggningar minska och det totala antalet parkeringsplatser och den yta som behövs kan effektiviseras.

Samutnyttjande innebär att olika typer av användare kan samsas om samma parkeringsplatser - förutsatt att anspråk på platsen sker vid olika tidpunkter.

En ytterligare fördel med att organisera parkeringsbehovet i mobilitetshus är att det innebär ökad flexibilitet i framtiden då man kan ändra användningen i det fall behovet av bilparkering minskar.

GRÖNA PARKERINGSTAL

Genom att skapa en stadsdel med ett finmaskigt gång- och cykelnät, bygga nära kapacitetsstark kollektivtrafik, möjliggöra för andra resemöjligheter såsom bil- och elcykelpool samt utveckla bostäder med god tillgång till cykelparkering så kan behovet av bilparkering minskas.

För boende (inkl. besöksparkering), besökande och anställda vid områdets verksamheter och skolor föreslås ett mobilitetshus byggas i kvarter 4. I mobilitetshusets första våning planeras för en allmän besöks- och verksamhetsparkering samt för mobilitetslösningar såsom bilpool. I mobilitetshusets bottenvåning förläggs med fördel även andra gemensamma tekniska och sociala funktioner. I husets resterande våningar planeras för områdets boendeparkering.

På gatumark föreslås cirka 100 p-platser, varav 20 platser reserveras för hämtning och lämning till skola och förskola. Övriga platser är till för allmänna ändamål.

3. FÖRUTSÄTTNINGAR /KONSEKVENSER

MARK

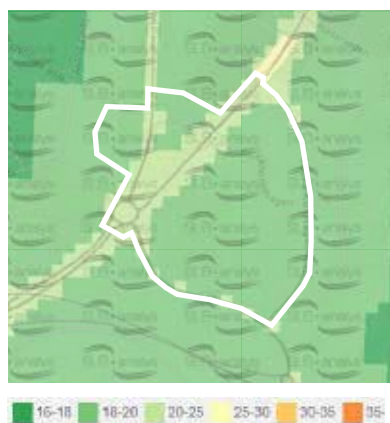
Norrbils däcklager strax norr om pendlar-parkeringen väster om Stockholmsvägen utgör viss brandrisk. Värmeverket och P-hus bedöms inte komma att utgöra ytterligare risk. Att förlägga en bensinstation i pendlar-parkeringens P-hus bedöms som möjligt. En fördjupad riskanalys kommer att tas fram gällande avstånd och åtgärder mot risk.

En känd föroreningskälla inom området (OKQ8) saneras. En miljöteknisk undersökning ska genomföras för hela planområdet. Provtagning ska även göras på befintlig asfalt inom området för att upptäcka eventuell tjärasfalt.

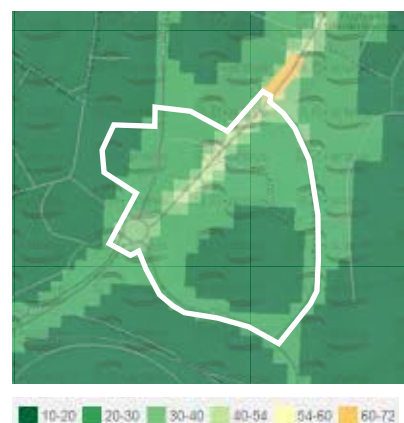
Planen bedöms få positiv påverkan då den möjliggör miljö- och hälsofarliga verksamheter i området efter genomförande.

LUFT

Enligt SLB (Sveriges Luftvårdsförbund) ligger nivåerna av partiklar och föroreningar inom området, inom gällande miljökvalitetsnormer. Nationella miljökvalitetsmål *Frisk luft* anger lägre nivåer, vilka också bedöms klaras idag, undantaget området Stockholmsvägen norr om Arstabacken. Då området exploateras kan luftföroreningar och partiklar från fordonstrafik öka, vilket kan avhjälpas genom att minimera bilanvändningen och främja klimatsmarta transporter.



Mätning från 2015 visar att dygnsvärde för partiklar (PM10) inom området klarar normvärdet 50 ug/m3 och miljökvalitetsmålet om 30 ug/m3. (Källa slb.nu/slbanalys)



Mätning från 2015 visar att timvärde för kväveoxid (NO2) inom området klarar normvärdet 90 ug/m3 och miljökvalitetsmålet om 60 ug/m3, undantaget vid Stockholmsvägen i norr. (Källa slb.nu/slbanalys)

3.8 DAGVATTEN OCH SKYFALL

Området innehåller idag en stor andel parkeringar och hårdgjord yta. Väster om Stockholmsvägen är marken i hög grad hårdgjord, med dåliga förutsättningar till fördröjning eller infiltration. I samband med detaljplanläggning behöver ytor för fördröjning och rening av dagvatten samt avledning/fördröjning av skyfall avsättas och i möjligaste mån säkras i plankartan. Då bostäder och gårdar byggs finns goda förutsättningar att öka andelen gröna ytor som kan bidra till rening och flödesutjämning.

BEFINTLIGA FÖRHÅLLANDEN

Västra delen av området ingår i delavrinningsområde 9199 där vattnet först leds via Norrtäljeån som sedan mynnar i Norrtäljeviken. Östra delen ingår i delavrinningsområdet 9189 som avrinner mot en annan del av Norrtäljeviken. Recipient för båda delavrinningsområdena är i slutänden Norrtäljeviken.

Dagvatten från området kommer att avledas via den allmänna dagvattenanläggningen. Enligt Norrtälje kommuns dagvattenstrategi ska dagvatten fördröjas och renas så nära källan som möjligt. Kommunens ställningstagande är att 50 % av ett 10-minuters 20-årsregn inklusive klimatfaktor på 1,25 ska fördröjas på fastighetsmark och innan anslutning till den allmänna dagvattenanläggningen.



Blå flödespilar visar avrinningsvägarna för dagvattnet idag. Gröna linjer är befintligt dagvattensystem. (Illustration från Dagvattenutredning, Ramböll, 2017)

Vart dagvattnet från respektive yta ska ledas och vilken anläggning som behövs för att uppfylla VA-huvudmannens respektive kommunens ansvar kommer att utredas inom detaljplanearbetet.

I den tidiga dagvattenutredningen (Ramböll, 2017-05-14) som omfattar fastigheten Motormannen 1, redovisas förslag på åtgärder för att fördröja och rena dagvatten från kvartersmark och allmän platsmark samt övergripande rekommendationer för hantering av skyfall. Principerna för dagvattenfördröjning och rening samt hantering av skyfall fastställs för hela området i detaljplaneskedet i en heltäckande utredning. I strukturplanen illustreras principiellt en potentiell plats för dagvattendammar i sydöstra delen av programområdet.

STORA REGNMÄNGDER

Vid kraftiga regn (skyfall) som överstiger dimensioneringen av dagvattenanläggningarna måste planeringen säkerställa att man kan hantera skyfallet på ett säkert sätt utan att skador eller risker uppstår inom eller utanför området. Säkra avledningsstråk, ytor där skyfallet utan risk kan fördröjas behöver säkerställas.

MILJÖKVALITETSNORMER

Enligt dagvattenutredningen har Norrtäljeviken idag "måttlig ekologisk status" på grund av höga halter näringsämnen. Den kemiska statusen klassas i VISS till "uppnår ej god status". Dagvattensystemet bör planeras för en effektiv avskiljning och rening av näringsämningen samt föroreningar. Kvalitetskravet är att recipienten ska uppnå ekologisk och kemisk ytvattenstatus 2027.

3.9 TEKNISK FÖRSÖRJNING

Ledningar för el, värme, vatten, dagvatten och spillvatten kommer att vara möjliga att ansluta till befintliga system, av vilka VA är under utbyggnad för att klara förväntad belastning från flera nya bostadsområden.

VA-FÖRSÖRJNING

Tre anslutningspunkter för vatten bedöms som möjliga, varav en till befintligt nät i norr, vid OKQ8. Det nya områdets spillvattenledningar kommer att kopplas på en ny större överföringsledning, som ska byggas för att säkra anslutningar för nybyggnadsprojekten Lommarstranden och Stadsprojekt Närheten.

ENERGIFÖRSÖRJNING

Nordost om planområdet finns idag en stor transformatorstation som tillhör Norrtälje Energi AB. Kommunen bedömer att det kommer att behövas en till två nya mindre transformatorstationer inom det nya området.

Det finns möjlighet att ansluta området till fjärrvärmenät.



Blå pil visar anslutning till färskvatten. Spillvatten ska anslutas till röd pil.

(Källa: Norrtälje kommun, 2021-03-9)

AVFALL OCH ÅTERVINNING

En återvinningsstation (ÅVS) och eventuell kvartersnära återvinningscentral (KÅVC) kan placeras i anslutning till mobilitetshuset i kvarter 4. Dessa skulle kunna nyttjas även av boende utanför planområdet. I detaljplaneskedet ska Renhållningsavdelningens riktlinjer för maximala avstånd till avfallsavlämning och återvinning användas, vilka säger att det inte bör vara längre än 50 meter till lämning av hushållssopor och 100 meter till grovsopor.

Olika alternativa metoder för insamling av hushållsavfall utreds i den vidare planeringen - traditionell insamling med sopbil alternativt insamling via stationär sopsug till en terminal. En eventuell sådan terminal skulle kunna lokaliseras till mobilitetshuset.

3.10 SOCIAL KONSEKVENSANALYS

En översiktlig social konsekvensbeskrivning (SKB) har tagits fram inom ramen för planprogrammet och biläggs programmet i sin helhet.

SOCIALA KONSEKVENSER

Att planera bostäder och verksamheter i närhet till god infrastruktur och på det sättet även stärka en pendlarnod bedöms få positiv påverkan och stärka förutsättningarna för en jämställd mobilitet. Att öka tillgängligheten till naturområdet samt att utveckla gröna rekreations- och aktivitetsområden bidrar positivt till utvecklingen av en stadsdel med goda livsvillkor.

KONSEKVENSER FÖR ÄLDRE

Enligt kommunens Grönstrategi (2016) används området som benämns som Arstabacken dagligen för promenader av de boende på äldreboendet Ångsgården. Området är tillgängligt för rullstol och rullatorer. Även de som arbetar på äldreboendet och besöker boendet använder det för promenader. Konsekvenserna för äldre män och kvinnor bedöms små eller förbättrade jämfört med idag då det nya äldreboendet planeras i anslutning till tillgängliga gångvägar i naturområdet. Även närheten till nya butiker och service bedöms innebära positiva konsekvenser.

BARNKONSEKVENSER

Det finns tre förskolor i närheten som använder naturområdet. I närområdet ligger även verksamheterna Familjens hus och Öppna förskolan. Konsekvenser för pojkar och flickor i förskoleåldern bedöms som små eller positiva då de nya förskoleavdelningarna planeras i direkt anslutning till naturområdet.

Strategier för barn- och äldreomsorg ur Grönstrukturstrategin, sid. 21:

- Inom 100 meter från förskolor och grundskolor ska det eftersträvas olika typer av grönområden som uppfyller både det pedagogiska och det lekfulla perspektivet.

- Förskolor och skolor bör ha gångavstånd till grönområden med säkra gångöverfarter över trafikerade stråk.
- Befintliga grönområden i direkt anslutning till äldreboenden bevaras.
- Det ska eftersträvas att befintliga grönområden i direkt anslutning till äldreboenden blir mer tillgängliga.
- Barnens perspektiv ska vara med redan från början i planeringen. I exploateringsprojekt ska därför så kallade barnkonsekvensanalyser avseende grönstrukturen genomföras.

Enligt Social konsekvensbeskrivning, Stadsprojekt Närheten, (2019-05-02, Arkitema arkitekter) kommer det sociala livet för området att påverkas positivt under förutsättning att vi lyckas med;

- 1) Vagnätet /åtkomlighet /tydlig vägvisning in i området, och en omsorg om Arstabacken, som kommer att få mer trafik. Siktlinjer till viktiga platser.
- 2) Mänsklig skala men ändå stadskänsla, särskilt i gränsen mellan Stadsprojekt Närheten och pendlarnoden, för att uppmuntra till vistelse. Siktlinjer för överblickbarhet.
- 3) Blandade funktioner med syfte att underlätta inköp och vardag för dem som passerar, förutom att det aktiverar platsen under dygnets gång (trygghet).
- 4) Bevara de naturvärden som finns kvar, så att området inte ger en känsla av att börja från noll. För äldreboendet och förskolan kommer det vara ett fantastiskt värde att man kan gå till en vitsippsbacke utan att passera en stor väg.

4.1 Utredningar	s. 58
4.2 Behovsbedömning	s. 58
4.3 Preliminär tidplan	s. 58

4. FORTSATT ARBETE

4.1 UTREDNINGAR

Utredningar som är framtagna i samband med planprogrammet:

Dagvattenutredning för Motormannen 1, granskningshandling (2017-05-14, Ramböll)

Vägbuller Motormannen, prognosår 2037 (2017-06-20, Norconsult)

Naturvärdesinventering vid Motormannen 2017 (2017-09-21, Ecocom)

Trafikanalys Alestahöjden (2019-02-20, ÅF-Infrastructure)

Social konsekvensbeskrivning, Stadsprojekt Närheten, Norrtälje (2019-05-02, Arkitema arkitekter)

Behovsbedömning, Motormannen 1 (2018-10-30, Norrtälje kommun)

Övriga utredningar:

Arkeologisk förundersökning, Motormannen 1 och Tälje 4:45, RAÄ 24 (uv mitt, rapport 2009:5, Riksantikvarieämbetet)

4.2 BEHOVSBEDÖMNING

Kommunens Planavdelning har 2018-10-30 genomfört en behovsbedömning (enligt 6 kap. 11 § miljöbalken) för Motormannen 1, och bedömer att planen ej kommer att leda till betydande miljöpåverkan. Kommunen bedömer att den miljöpåverkan som finns kan hanteras inom ramen av planarbetet och att en miljökonsekvensbeskrivning inte är nödvändig. Bedömningen är preliminär och ny kunskap som tillförs planarbetet kan innebära att bedömningarna måste omvärderas.

Länsstyrelsen har i samrådet av detta planprogram delat kommunens bedömning om att planen inte bedöms medföra en betydande miljöpåverkan.

4.3 FORTSATT ARBETE

Inom ramen för planprogrammet är inledande utredningar framtagna och det bedöms inte behövas ytterligare utredningar för planprogrammet. I detaljplaneskedet behövs ytterligare fördjupade utredningar göras för bland annat risk, buller, dagvatten med skyfall samt att miljöteknisk markundersökning och geoteknisk undersökning ska tas fram. Uppföljning och eventuellt fördjupning av den sociala konsekvensbeskrivningen kan också behöva ske. Parallellt med detaljplanarbetet planeras det även att ta fram ett Kvalitets- och hållbarhetsprogram eller motsvarande strategiska styrdokument för utvecklingen av den nya stadsdelen.

PLANPROGRAM

Förstudie, workshops	Q4 2018
Samråd	Q2 -Q3 2019
Godkännande	Q2 2021

DETALJPLAN

Planstart etapp 1	Q3 2021
Samråd	2022
Granskning	2023
Antagande	2023



NORRTÄLJE
KOMMUN

